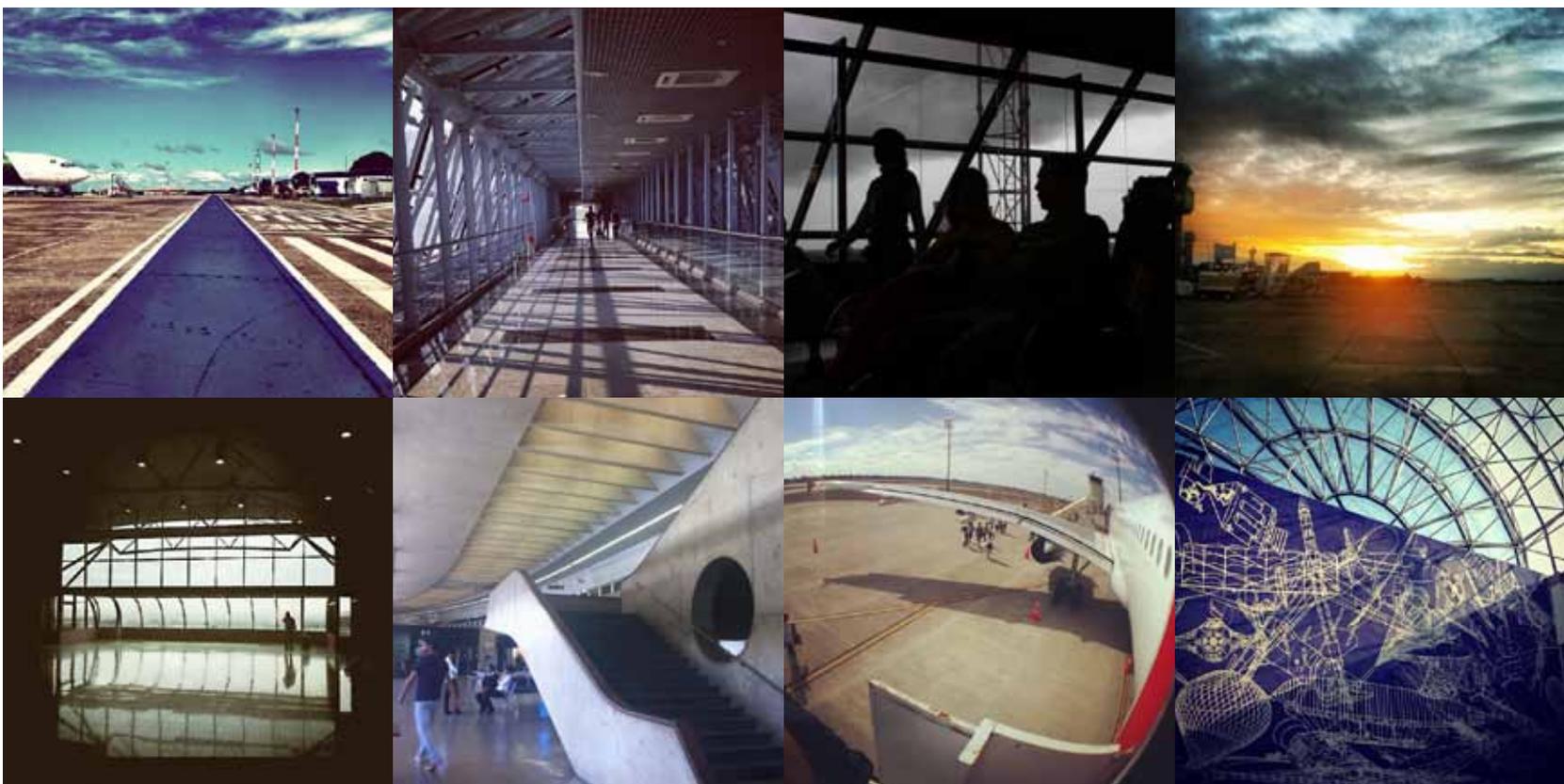


INFRAERO
AEROPORTOS

40 ANOS SERVINDO PESSOAS, EMPRESAS E O BRASIL





INFRAERO
AEROPORTOS

40 ANOS SERVINDO PESSOAS, EMPRESAS E O BRASIL



04
CARTA DO
PRESIDENTE



06
LINHA DO TEMPO



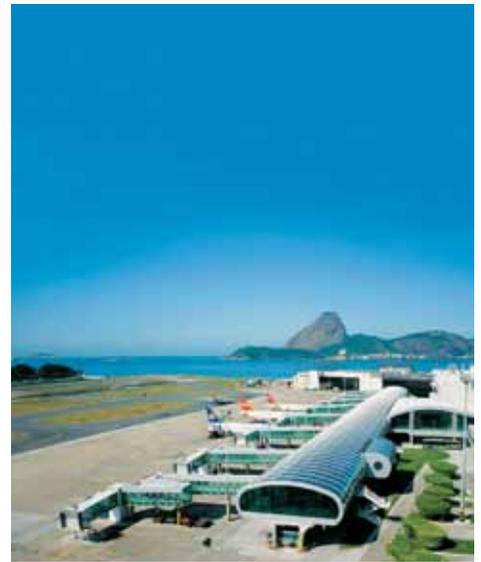
40 ANOS SERVINDO PESSOAS, EMPRESAS E O BRASIL



14
PESSOAS



56
EMPRESAS



94
BRASIL

Carta do Presidente

No ano de 1972, mais precisamente no dia 10 de setembro, Emerson Fittipaldi, ao vencer o Grande Prêmio da Itália, tornou-se o primeiro brasileiro a conquistar o Campeonato Mundial de Fórmula 1, mostrando ao mundo que, além de uma equipe tricampeã de futebol, o Brasil era capaz de produzir campeões em outros esportes. Em 1973, o mundo despertou com a crise mundial do petróleo. No mesmo ano, surgiu o primeiro

Airbus. No ano seguinte, Richard Nixon renunciava à presidência dos Estados Unidos, enquanto o general Ernesto Geisel assumia a presidência do Brasil, com a promessa de uma abertura lenta, gradual e segura rumo à democracia. Em 1975, começava a Guerra Civil no Líbano e era lançada a missão espacial Viking 1 para explorar o planeta Marte. Nessa década, o Brasil ouvia Bee Gees e João Gilberto, a juventude dançava com John Travolta no ritmo dos “embalos de sábado à noite” e as crianças assistiam ao *Sítio do Pica-Pau Amarelo* nas televisões em cores, cada vez mais populares.

Foi nesse ambiente dos anos 1970 que, enquanto o mundo costurava sua história, a Infraero nascia no Brasil, a partir de uma percepção que hoje se revela bem atual: a aviação crescia a passos largos e era preciso idealizar um modelo de gestão para que mais aeroportos fossem constituídos e administrados com mais independência. A infraestrutura clamava por melhorias no momento em que a indústria aeronáutica tornava-se cada vez mais forte. Era premente a flexibilização e a modernização aeroportuária. Assim foi idealizada a Infraero, mediante proposição do tenente brigadeiro do ar Joelmir Campos de Araripe Macedo, de 14.11.72, consubstanciada na Exposição de Motivos nº 364, de 16.11.72, enviada ao Congresso Nacional pelo presidente da República Emílio Garrastazu Médici, resultando na Lei nº 5.862, de 12.12.72, que autorizou a sua criação. Assim, em 31 de maio de 1973, a Infraero iniciava sua missão na gestão de aeroportos.

De uma administração que teve início com dois aeroportos, em Brasília (DF) e Ponta Pelada em Manaus (AM), após longo sobrevo de conquistas, dificuldades e sucessos, 40 anos depois, a Empresa administra 63 aeroportos, tem sociedade em outros três, gerencia 31 terminais de cargas e 104 Estações de Prestação de Serviços de Telecomunicações e Tráfego Aéreo (EPTAs). Marcou gerações, criou empregos, integrou o País, reduziu distâncias, propiciou o transporte de milhões de toneladas

de carga e assegurou o direito de ir e vir de milhões de passageiros. São pessoas que levam em suas bagagens sonhos, histórias, metas, desejos, trabalhos e saudades.

Com tantos desafios semelhantes aos dos anos 1970, olhar para o passado nos faz refletir para uma caminhada por novos rumos com mais segurança e fortalecimento. Evoluir frente aos constantes desafios é essencial para a correção de rotas e alinhamento do nosso plano de voo. E, assim como a aviação, nunca mais deixamos de crescer. Na busca por aproximar brasileiros, trabalhamos 24 horas por dia, sete dias por semana.

Este livro marca um período de 40 anos da Infraero a partir de fatos históricos contados por meio de uma linguagem leve e aprazível. Não há a pretensão de fazer apenas um registro cronológico. O leitor terá a oportunidade de aprofundar seu conhecimento da história da Infraero, que muitas vezes se confunde com a própria história da aviação civil brasileira, a partir de uma linha do tempo criativa e segmentada em três capítulos: Pessoas, Empresas e Brasil.

Dessa forma, é com enorme satisfação que oferecemos esta publicação aos nossos empregados, aos parceiros e a todos que colaboraram com a história da Infraero. São quatro décadas de esforços conjuntos para construir uma infraestrutura aeroportuária que, desde 1973, contribui de forma decisiva para o desenvolvimento econômico e social de nosso País.

Assim como o primeiro presidente da Infraero, o major brigadeiro do ar Hélio Costa, sinto-me honrado em fazer parte deste marco. Estou lisonjeado por estar à frente desta grande Empresa e, com justa razão, agradecido, juntamente com nossos mais de 14 mil colaboradores, pela confiança em nós depositada durante todo esse tempo, por nossos clientes, pessoas e empresas, e também por nos ter sido concedida a oportunidade de servir ao Brasil.

Parabéns a todos que, transformando o sonho em realidade, como devotados tripulantes da aeronave do tempo, ajudaram a construir a Infraero, um patrimônio do povo brasileiro.
Boa leitura e um forte abraço.

Gustavo do Vale

Presidente da Infraero

LINHA DO TEMPO



1973

- A Infraero inicia suas atividades em 31 de maio. O primeiro presidente da Empresa é o tenente brigadeiro do ar Hélio Costa



1973

- A Empresa assume a administração do Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek (DF) em 2 de novembro



1973

- Em 7 de novembro, é iniciada a gestão do Aeroporto de Ponta Pelada – Manaus (AM)



1975

- Começam a funcionar os terminais de cargas dos aeroportos de Recife (PE), Natal (RN), Fortaleza (CE), **São Luís (MA)**, Goiânia (GO), Corumbá (MS) e Brasília (DF)



1976

- Inaugurado o Aeroporto Internacional Eduardo Gomes – Manaus (AM)



1977

- Em 20 de janeiro, é inaugurado o **Aeroporto Internacional do Galeão**, no Rio de Janeiro (RJ)
- Graças às receitas comerciais, a Infraero deixa de depender dos repasses do Governo Federal. Pela primeira vez, as receitas aeroportuárias conseguem pagar as despesas de custeio. A partir de então, os recursos federais são usados apenas para os investimentos




1974

- No dia 7 de janeiro, a Infraero assume a gestão de outros 13 aeroportos: **Pampulha (MG)**, Carlos Prates (MG), Belém (PA), Boa Vista (RR), Recife (PE), Salvador (BA), Fortaleza (CE), Goiânia (GO), Curitiba (PR), Foz do Iguaçu (PR), Florianópolis (SC), Joinville (SC) e Porto Alegre (RS)




1974

- Em 1º de julho começa a funcionar o **primeiro terminal de cargas da Infraero, instalado no Aeroporto Internacional Afonso Pena – Curitiba (PR)**. Até o final do ano são inaugurados os terminais de cargas dos aeroportos de Porto Alegre (RS), Joinville (SC) e Belém (PA)




1975

- Em 3 de fevereiro, a Infraero começa a administrar os aeroportos de Aracaju (SE), Campo Grande (MS), Corumbá (MS), Cuiabá (MT), Maceió (AL), São Luís (MA), Teresina (PI) e **Vitória (ES)**




1978

- A Infraero começa a administrar o Terminal de Carga do Aeroporto Internacional de Viracopos – Campinas (SP)




1978

- Inauguração do Terminal de Carga do Aeroporto Internacional do Galeão (RJ)




1979

- A administração do Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto – João Pessoa (PB) é transferida para a Infraero



1980

- A Infraero assume a gestão geral do Aeroporto Internacional de Viracopos – Campinas (SP)



1981

- A Infraero assume a administração do Aeroporto de São Paulo – Congonhas (SP)



1982

- Sob a gestão do tenente brigadeiro do ar Rodopiano de Azevedo Barbalho, é criado o Instituto Arsa de Seguridade Social, que passa a garantir aposentadoria e pensão aos empregados da Empresa



1989

- O Governo Federal cria o Adicional de Tarifa Aeroportuária (Ataero), um acréscimo de 50% sobre as tarifas para ser aplicado em reforma, reaparelhamento e expansão das instalações dos aeroportos brasileiros



1990

- O Aeroporto de São Paulo – Congonhas (SP) se torna o mais movimentado do País



1992

- Como reflexo do crescimento da aviação comercial brasileira e do grande público estrangeiro esperado para a ECO 92, todas as estruturas do Terminal 1 de passageiros do Aeroporto Internacional do Galeão (RJ) são reformadas. A expansão aumentou a capacidade do terminal para 7 milhões de passageiros por ano




1984

- Em 28 de março, é inaugurado o Aeroporto Internacional Tancredo Neves – Confins (MG)




1985

- Em 20 de janeiro, é inaugurado o Aeroporto Internacional de São Paulo – Guarulhos (SP)




1987

- Em 27 de fevereiro, a **Arsa** é incorporada pela Infraero
- Em 6 de abril, são criadas as Superintendências Regionais, que passam a ser responsáveis pela coordenação e supervisão das atividades operacionais, administrativas, comerciais e financeiras dos aeroportos da Rede




1994

- Criação da primeira Central de Atendimento ao Cliente (CAC) no Terminal de Carga do Aeroporto Internacional de São Paulo – Guarulhos (SP)




1995

- A Telecomunicações Aeronáuticas S.A. (Tasa), empresa estatal que prestava serviços de navegação aérea, é incorporada pela Infraero em 8 de novembro




1996

- Instalado o primeiro sistema de Transelevadores da Infraero, no Terminal de Carga do Aeroporto Internacional Salgado Filho – Porto Alegre (RS)



1997

- A Infraero implanta o sistema Tecaplus no Aeroporto Internacional Salgado Filho – Porto Alegre (RS)



1998

- É criado o regime aduaneiro batizado de Linha Azul, para liberação rápida de volumes nos terminais de carga



1998

- Em 13 de fevereiro, um incêndio atinge o Aeroporto Santos Dumont (RJ), e causa a destruição de 70% do terminal de passageiros. Os voos são transferidos para o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Galeão (RJ). O local é reconstruído em seis meses



2001

- A Empresa começa a executar o Programa Infraero Social, que busca o desenvolvimento das crianças e dos jovens de baixa renda que vivem perto dos terminais aeroportuários



2001

- O conceito Aeroshopping é adotado em Porto Alegre (RS) e, depois, em outros aeroportos da Rede Infraero



2003

- A Infraero cria uma Ouvidoria para responder aos questionamentos dos clientes e propor soluções para melhorar os procedimentos nos aeroportos



1999

- Em 20 de julho, é inaugurado o Terminal 2 do Aeroporto Internacional do Galeão (RJ). A nova estrutura é uma das mais modernas da América Latina, com capacidade para 8 milhões de passageiros por ano



2000

- **Fernando Perrone** se torna o primeiro civil a comandar a Empresa. Ele assume o posto em 19 de abril e promove uma profunda reforma administrativa, que torna a Empresa mais ágil, eficiente e rentável. Houve um plano de demissão voluntária neste ano
- Executivos trazidos do mercado assumem cadeiras na diretoria. A Empresa reforça a meritocracia: os executivos passam a ter metas



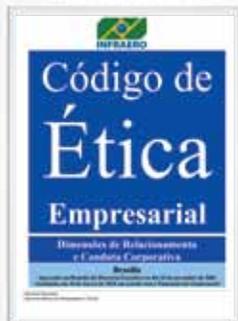
2000

- Em **12 de abril**, a Infraero passa a ser vinculada ao Ministério da Defesa, não mais ao Ministério da Aeronáutica, que foi extinto



2003

- Criado o Programa Infraero de Eficiência Logística, que premia as empresas mais eficientes nos processos de importação



2004

- Lançamento do *Código de Ética*



2005

- A Infraero começa a patrocinar a Confederação Brasileira de **Judô**
- É criada, em 27 de setembro, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), que assume as responsabilidades do Departamento de Aviação Civil (DAC), que foi extinto



2007

- Em dezembro, são instalados os Núcleos de Acompanhamento e Gestão Operacional nos principais aeroportos da Rede Infraero. Em uma única sala, 24 horas por dia, todos os órgãos do setor aéreo passam a monitorar as operações dos complexos aeroportuários



2009

- A Infraero se torna patrocinadora oficial da Seleção Paraolímpica Brasileira de Judô



2009

- Inauguração do novo terminal de passageiros do Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul (AC), em abril



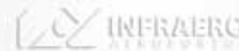
2011

- Em 18 de março, é criada a **Secretaria de Aviação Civil** da Presidência da República/SAC-PR. A Infraero e a Anac ficam vinculadas à nova pasta ministerial, e não mais ao Ministério da Defesa
- É criada a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (Conaero), órgão responsável pela organização e coordenação das atividades públicas dos aeroportos. Também são instaladas as chamadas Autoridades Aeroportuárias



2011

- Em 31 de maio, o Governo Federal anuncia a futura concessão dos aeroportos de **Guarulhos (SP)**, Campinas (SP) e Brasília (DF).
- É registrado o maior volume de investimentos da história da Infraero em um único ano, atingindo R\$ 1,145 bilhão



2011

- A **superação da cifra de R\$ 1 bilhão** em receitas comerciais se torna um marco histórico da Empresa


 INFRAERO
AEROPORTOS


2009

- A marca da Infraero é revitalizada, buscando identificar a Empresa como um patrimônio nacional


 INFRAERO
AEROPORTOS


2009

- Empregados da Infraero passam a utilizar coletes amarelos com a frase *Posso Ajudar?* nos aeroportos. A iniciativa integra a campanha para orientar os passageiros sobre as atribuições de cada órgão e garantir a tranquilidade e o conforto dos viajantes


 INFRAERO
AEROPORTOS


2010

- Em dezembro, começa a funcionar o Centro de Gerenciamento Aeroportuário (CGA) no Aeroporto Internacional de São Paulo – Guarulhos (SP). O centro foi criado para coordenar a movimentação dos terminais e garantir a eficiência e a agilidade no fluxo de passageiros e aeronaves


 INFRAERO
AEROPORTOS


2011

- Lançado inicialmente em 2009, o **Guia do Passageiro** é atualizado com a contribuição de órgãos e empresas públicas que atuam nos aeroportos. Foi a primeira vez que o setor produziu, de forma coordenada, um material sobre direitos e deveres dos passageiros
- A Infraero entra nas redes sociais e lança o aplicativo *Voos Online*, que permite a consulta a horários e informações sobre voos em 55 aeroportos, entre outros serviços


 INFRAERO
AEROPORTOS


2012

- O Governo Federal assina, em 14 de junho, os contratos de concessão dos aeroportos de Guarulhos (SP), Campinas (SP) e **Brasília (DF)**. As unidades passam a ser administradas por Sociedades de Propósitos Específicos (SPEs), nas quais a Infraero tem participação acionária de 49%


 INFRAERO
AEROPORTOS


2012

- Em 20 de dezembro, a presidenta Dilma Rousseff anuncia a concessão do **Aeroporto Internacional Antonio Carlos Jobim – Galeão (RJ)** e do Aeroporto Internacional Tancredo Neves – Confin (MG)



Saguão do Aeroporto de São Paulo - Congonhas nos anos 1970 (esquerda) e nos dias atuais (direita)



S O A S

Primeiros passos de uma jornada

novação e ousadia marcaram os anos 1960. A indústria aeronáutica acompanhava o espírito da época e lançava jatos cada vez maiores e mais rápidos, com projetos que pareciam inspirados em filmes de ficção científica. A criatividade daqueles anos apresentou seus resultados mais impressionantes entre dezembro de 1967 e março de 1968. Nesse curto período, surgiram três jatos que revolucionaram a aviação comercial.

O anglo-francês Concorde e o soviético Tupolev Tu-144 causaram sensação por suas linhas futuristas e sua velocidade supersônica. Eram muito semelhantes, tanto no *design* arrojado quanto no desempenho. Faziam o mesmo trajeto de outros jatos de passageiros em menos da metade do tempo. A Boeing também causou um impacto enorme ao lançar o 747, um de seus maiores sucessos. A aeronave norte-americana ganhou o apelido de Jumbo por levar mais de 500 passageiros nos seus dois andares.

Os brasileiros acompanhavam as notícias sobre os avanços da aviação comercial ao mesmo tempo em que reivindicavam melhores condições de nossos aeroportos. Em Congonhas, na cidade de São Paulo (SP), não havia esteiras de bagagens. Os passageiros se acotovelavam para pegar suas malas. Por falta de detectores de metais, os casais em Fortaleza (CE) precisavam ser separados para passar pela revista manual dos seguranças. Homens e mulheres só voltavam a se reunir ao se aproximarem da escada do avião. No terminal de Curitiba (PR), não havia telefone público. Em Natal (RN), existiam apenas quatro pequenos sofás, avidamente disputados pelos que aguardavam seus voos. A maioria dos aeroportos não tinha painéis de voos ou carrinhos de bagagem.



PASSAGEIROS ACESSAVAM, A PÉ, A PISTA DO AEROPORTO DO GALEÃO PARA EMBARQUES E DESEMBARQUES





A black suitcase is in the foreground on the left, with a white tag attached to it. The tag has a barcode and some text. In the background, there is a yellow sign with a blue and green graphic. The scene is set in what appears to be an airport terminal.

Cuidado com as bagagens: até os anos 1970, um dos pontos críticos dos aeroportos era a restituição das bagagens. Poucos tinham esteiras e a devolução das malas ocorria de forma tumultuada. Com a Infraero, o processo ganhou racionalidade e eficiência. Hoje, o usuário pode acompanhar em tempo real, por meio de monitores, o trajeto de suas malas nos terminais.

Araripe Macedo

Entre outros feitos, o brigadeiro Araripe Macedo foi um dos primeiros a voar pelo Correio Aéreo Militar, com voos arriscados para o interior do País que contribuíram para a integração nacional. Demonstrou ainda capacidade administrativa ao dirigir a Fábrica de Aviões do Galeão, durante a Segunda Guerra Mundial, e depois a FNM (Fábrica Nacional de Motores), conhecida popularmente como Fenemê.

Eram questões menores se comparadas à falta de infraestrutura. Apenas cinco dos 137 aeroportos brasileiros utilizados pelos aviões comerciais tinham equipamentos como radar ou o Instrument Landing System (ILS), que permite operações por instrumento, de acordo com levantamento do Sindicato Nacional dos Aeronautas realizado no início dos anos 1970 com base em dados da Aeronáutica.

Os aeroportos brasileiros não acompanhavam a evolução da indústria aeronáutica. Por tudo isso, foi difícil acreditar que o futuro havia chegado quando, em 1971, um Concorde fez voos de exibição e pousou no antigo aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro (RJ). Ou quando, cinco anos depois, o jato supersônico estreou mundialmente em voos comerciais no trajeto Paris-Rio, quando a cidade ainda usava a velha pista.

Os militares da Aeronáutica, que controlava boa parte dos aeroportos, eram os primeiros a reconhecer os problemas da infraestrutura aeroportuária. O tenente brigadeiro do ar **Joelmir Campos de Araripe Macedo** definiu bem a situação em artigo publicado numa revista especializada ainda em 1962, quando as estrelas da aviação civil eram o Boeing 707 e o Douglas DC-8. “Eu sentia que não era o Brasil que estava ingressando na era do jato. Era o jato que entrava por esse Brasil adentro, à revelia do despreparo da sua infraestrutura”, escreveu o brigadeiro, que nos anos seguintes estaria à frente de uma transformação radical daquela situação.



AERONAVE CONCORDE (À DIREITA) NO PÁTIO DO AEROPORTO DO GALEÃO, NA DÉCADA DE 1970



TERMINAL DE EMBARQUE NO ANTIGO AEROPORTO DO GALEÃO



TORRE DE CONTROLE DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA – JUSCELINO KUBITSCHKEK

AO LADO DOS PAÍSES SUL-AMERICANOS



AEROPORTO INTERNACIONAL RUBEM BERTA - URUGUAIANA, ABSORVIDO PELA INFRAERO EM 1980

Alguns aeroportos administrados pela Infraero foram construídos nos pontos mais extremos do território brasileiro e ficam a poucos quilômetros dos países vizinhos, em cidades como Corumbá e Ponta Porã (MS), Foz do Iguaçu (PR) e Uruguaiana e Bagé (RS).

O aeroporto de Corumbá está a apenas cinco quilômetros da fronteira com a Bolívia, e o de Ponta Porã a menos de 800 metros da divisa com o Paraguai. “Os municípios de Ponta Porã e de Pedro

Juan Caballero, no Paraguai, são limitados apenas por uma avenida. A convivência entre os dois é extremamente pacífica, propiciando a troca das diversidades culturais”, conta Almir Aurélio Fernandes, superintendente do Aeroporto Internacional de Ponta Porã.

O Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas, que recebe mais de 600 mil passageiros por ano, sofre a concorrência direta dos aeroportos de Puerto Iguazú, na Argentina, e de Minga Guazú, no Paraguai. Os três disputam os turistas que visitam as Cataratas do Iguaçu e a Usina de Itaipu. As obras de melhoria do aeroporto brasileiro, previstas no Programa de Aceleração do Crescimento, devem aumentar ainda mais sua vantagem sobre os rivais.

O aeroporto de Uruguaiana está localizado na fronteira da cidade argentina de Paso de los Libres. O município brasileiro é considerado o maior porto seco da América Latina, por sua posição privilegiada junto aos países que compõem o Mercosul. Outro aeroporto gaúcho na fronteira é o de Bagé, a 60 quilômetros da cidade uruguia de Aceguá. A maioria dos usuários é formada por criadores de cavalos, pecuaristas e executivos das áreas de vinicultura e celulose.

Etapas de segurança: o primeiro sistema automatizado de bagagem adquirido pela Infraero e instalado no Aeroporto Internacional do Galeão (RJ) permite que todos os itens passem por cinco níveis de segurança antes do embarque. Um equipamento de raio-X identifica e separa automaticamente o volume suspeito, que é desviado para nova avaliação. Se tudo estiver dentro das normas, a bagagem volta ao curso normal, junto das demais. Se a suspeita permanecer, ela passa por outro equipamento de raio-X, ainda mais rigoroso. Nessa etapa, um empregado da companhia aérea pode abrir a bagagem para análise manual, eliminando os riscos à segurança do voo.



smiths

Smiths Heimann

72023



O Brasil ingressa na era do jato

A Aeronáutica sabia que a modernização da infraestrutura aeroportuária era uma tarefa urgente. Em 1967, quando surgiram recursos para a construção de um aeroporto internacional, os militares envolvidos no projeto entenderam que estava criada a chance para o Brasil ingressar, finalmente, na era do jato. Estavam convictos de que, para administrar um aeroporto de nível internacional, seria necessário criar uma nova forma de gestão, que poderia ser estendida a outros aeroportos. O novo complexo seria construído no Rio de Janeiro (RJ), próximo ao antigo aeroporto do Galeão – apesar dos protestos dos paulistas, que reivindicavam a obra para seu Estado.

O tenente brigadeiro do ar Araripe Macedo assumiu o comando do grupo encarregado do empreendimento. Sua escolha foi natural, pois era um ardoroso defensor do reaparelhamento dos aeroportos brasileiros. Além disso, havia conquistado durante a carreira uma admiração dentro da Aeronáutica que o colocava numa posição de liderança.

Os integrantes da Comissão Coordenadora do Projeto Aeroporto Internacional, como o grupo era oficialmente chamado, tinham duas missões principais. A primeira era coordenar o projeto e acompanhar a construção do empreendimento. A segunda era criar um modelo de empresa para gerir o novo aeroporto. Criada em maio de 1970, essa empresa seria a Aeroportos do Rio de Janeiro S.A. (Arsa).

Enquanto as obras do aeroporto internacional eram tocadas, a comissão presidida por Araripe Macedo discutia um modelo de gestão aeroportuária que pudesse ser estendido a todo o País. Ele considerava fundamental que os aeroportos deixassem de ser geridos diretamente pela Aeronáutica. Só um modelo de administração indireta teria flexibilidade e dinamismo para modernizar a infraestrutura então existente.

Informação eficiente: até a criação da Infraero, muitos aeroportos não tinham painéis de voos. Mesmo os mais movimentados contavam com um número reduzido desses equipamentos. A principal fonte de informação dos viajantes eram os avisos elegantes da locutora Iris Lettieri. A multiplicação dos voos exigiu a redução da comunicação sonora e a instalação dos painéis eletrônicos, presentes hoje em todos os terminais, seguindo, assim, padrões internacionais.



PARTIDAS / DEPARTURES		hora / time	status	destino
linha	destino	hora	status	destino
1334	Brasília	11:02		Voo
1100	RJ - S. Dumont	11:48		Cancelado
1283	Chapadão	12:04		Voo
1000	Curitiba	12:19		Voo
1000	Curitiba	12:22	10:55	Cancelado
3706	Brasília	12:30		Cancelado
1000	Recife	12:40	10:55	Cancelado
1026	RJ - S. Dumont	12:42		Cancelado
1000	RJ - S. Dumont	12:44	10:55	Cancelado
1336	Brasília	12:53	12:53	04
1000	Curitiba	12:55	05	Previsão
3132	Vitória	12:55	05	Previsão
1000	RJ - S. Dumont	12:56	10:55	02
1000	Porto Alegre	13:00	05	Cancelado
1000	RJ - S. Dumont	13:08	07	Previsão
1390	Campo Grande	13:10	09	Previsão
1000	RJ - S. Dumont	13:12	22	Previsão
4710	Salvador	13:18	10	Previsão
1000	Salvador	13:18	10	Previsão
3004	Curitiba	13:20	01	Previsão
1000	Brasília	13:23	08	Previsão
1391	Salvador	13:28	12	Previsão



empresa airline	voo n. flight n.	origem origin	via	09:45	10:49	10:57	12:04	11:39	12:10	11:45	12:30	11:48	11:52	11:51	11:58	11:54	11:57	12:05	12:27	12:07	12:24	12:09	12:15	12:18	12:21	12:21	12:33	12:48	12:36	12:39	12:45			
TAM	3004	Curitiba																																
TAM	3811	Brasília																																
TAM	3213	Belo Horizonte																																
TAM	3701	Brasília																																
TAM	1519	RJ - S. Dumont																																
TAM	1855	Belo Horizonte																																
TAM	3919	RJ - S. Dumont																																
TAM	1317	Curitiba																																
TAM	1205	Brasília																																
TAM	4725	Belo Horizonte																																
TAM	1521	RJ - S. Dumont																																
TAM	1343	Caxias do Sul																																
TAM	3921	RJ - S. Dumont																																
TAM	3461	Goiania																																
TAM	3703	Brasília																																
Avianca	8007	RJ - S. Dumont																																
TAM	3131	Vitória																																
TAM	3923	RJ - S. Dumont																																
TAM	1523	RJ - S. Dumont																																
TAM	4713	Porto Alegre																																
TAM	1283	Florianópolis																																

Avião no Pátio
Pouso
Confirmado
Avião no Pátio
Avião no Pátio
Consulte Cia Aérea
Previsto
Previsto
Pouso
Avião no Pátio
Previsto
Previsto
Confirmado
Previsto
Cancelado
Previsto
Previsto
Previsto

Painel de voos do Aeroporto de São Paulo - Congonhas



ATUAL SEDE DA INFRAERO, EM BRASÍLIA

Os integrantes da Comissão Coordenadora do Projeto do Aeroporto Internacional viajaram para países que adotavam gestões empresariais de seus aeroportos. Estudaram as experiências dos Estados Unidos, Canadá, Reino Unido, Alemanha e França. Depois de muitas discussões sobre o melhor caminho a seguir, chegou-se à conclusão de que seria criada uma empresa pública de âmbito nacional, dotada de personalidade jurídica de direito privado, para operar, administrar e explorar comercialmente os aeroportos. A nova empresa poderia criar subsidiárias para administrar aeroportos específicos. A primeira delas já existia: a Arsa.

A formalização da nova empresa ocorreu rapidamente. O tenente brigadeiro do ar Araripe Macedo, já ministro da Aeronáutica, encaminhou a minuta do projeto de lei à Presidência da República no dia 14 de novembro de 1972. Em pouco tempo, o texto tramitou nas comissões do Congresso e foi aprovado pelos parlamentares. A sanção presidencial ocorreu no dia 12 de dezembro de 1972. Estava criada a Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária (Infraero). O início de suas atividades ocorreu em 31 de maio de 1973, no 6º andar de um edifício do Setor Comercial Sul de Brasília (DF). O presidente era o major brigadeiro do ar Hélio Costa, outro pioneiro na defesa de uma administração de aeroportos que tivesse agilidade e flexibilidade.

Enquanto a Arsa ficava com a gestão do Galeão, do Santos Dumont e de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro (RJ), a Infraero iniciava suas atividades com a administração dos aeroportos de Brasília (DF) e de Ponta Pelada, em Manaus (AM). Outros aeroportos foram incorporados nos meses seguintes.

AUXÍLIO ÀS AERONAVES NO EXTREMO DA AMAZÔNIA

A Infraero está presente em áreas isoladas e pouco povoadas, que necessitam do tráfego aéreo para o benefício das comunidades locais e para a afirmação da soberania nacional. Um desses lugares é o povoado de Iauaretê, localizado na região conhecida como “Cabeça do Cachorro”, no extremo noroeste da Amazônia, fronteira com a Colômbia.

A maioria dos 4 mil habitantes não fala português. São integrantes das tribos dos Tarianos, dos Tukanos, dos Wananos e dos Arapasos, entre outras. O lugarejo está localizado na reserva indígena Alto Rio Negro, dentro do município de São Gabriel da Cachoeira (AM). Por muito tempo, só se conseguia chegar ao vilarejo pelos rios da região. O isolamento diminuiu nos anos 1980 com a construção, pelo Exército, de um pelotão de fronteira e de uma pista de 1.600 metros, hoje administrada pela Fundação Nacional do Índio (Funai).

A Infraero auxilia o pouso e a decolagem dos aviões por meio de uma Estação de Prestação de Serviços de Telecomunicações e Tráfego Aéreo (EPTA). O chefe da EPTA de Iauaretê é Jonas Givanildo Vasconcelos Araújo, 33 anos, índio da tribo dos Tarianos, que

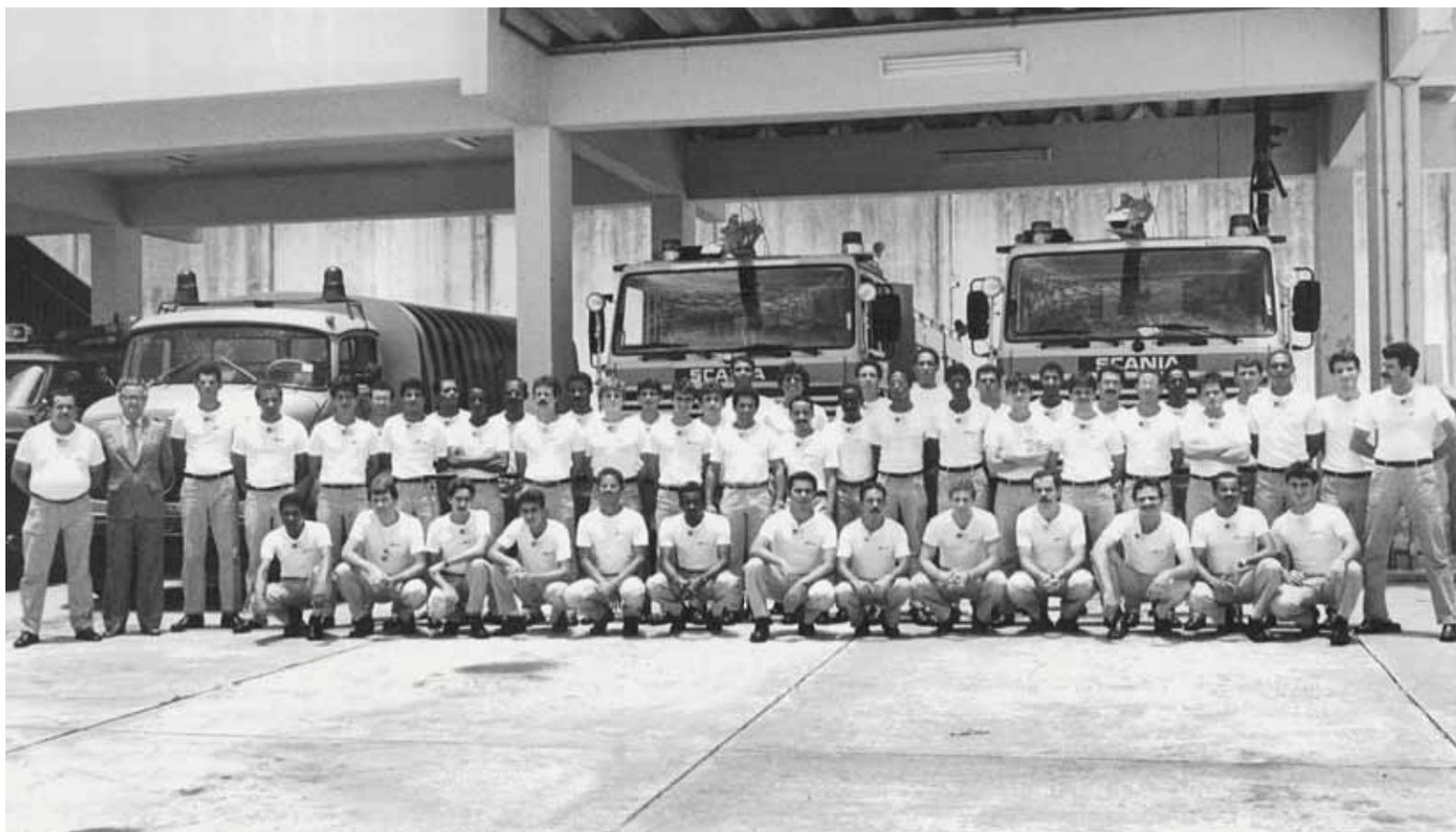
costuma falar tukano, a língua mais utilizada no vilarejo. Com o auxílio de outros dois empregados, ele garante a segurança das operações aéreas. “Os aviões militares são os que mais usam a pista, mas quinzenalmente também temos voos dos Correios”, afirma Jonas em bom português, aprendido na escolinha do vilarejo.

A EPTA presta informações aos pilotos sobre direção e velocidade do vento, temperatura, tráfego e condições operacionais da pista, entre outras. Dispõe de auxílios visuais, como a biruta, e luminosos, como balizamento da pista e o PAPI, sigla em inglês de um sistema de luzes que auxilia a aproximação das aeronaves.

Entre 1994 e 2011, a EPTA – nessa época conhecida como Grupamento de Navegação Aérea (GNA) – foi comandada por Miguel Cabral Pinheiro, também da etnia dos Tarianos. Aos 48 anos, ele chefia hoje a estação de São Gabriel da Cachoeira, mas fala com saudades do trabalho que desenvolveu em Iauaretê. “Tenho orgulho de ter ajudado na defesa da fronteira e na integração do Brasil, colaborando com todos os que operam na região”, afirma Miguel. “A EPTA trouxe muitos benefícios para todas as etnias da região”, diz.

Os resultados começaram a aparecer já no início dos trabalhos. Aeroportos foram reformados e expandidos por meio de desapropriações. Pistas mais longas permitiram que os aviões decolassem com carga total, o que garantia a receita das companhias aéreas, como a Varig, a Vasp e a Transbrasil. Em 1975, quando a Infraero já administrava 26 aeroportos, uma mensagem da Presidência da República ao Congresso listava algumas conquistas da Empresa. Dentre elas, o "aumento da capacidade de áreas de pousos e manobras dos aeroportos", a criação dos terminais de carga, a aquisição de 22 carros de combate a incêndio e de 12 carros limpa-pistas, além da melhoria das "instalações aeroportuárias nos Estados do Ceará, de Minas Gerais, da Bahia, do Mato Grosso e do Espírito Santo".

Segurança nas pistas: a Infraero trouxe segurança aos aeroportos brasileiros. Antes da criação da Empresa, poucos contavam com equipes de bombeiros. Hoje, profissionais bem treinados e equipamentos de última geração garantem ações rápidas e eficientes.



EQUIPE DE BOMBEIROS DO AEROPORTO SANTOS DUMONT EM 1979



AEROPORTO DE BELO HORIZONTE - PAMPULHA NOS ANOS 1970

O QUE A INFRAERO FAZ NO DIA A DIA DOS AEROPORTOS



1 COORDENAÇÃO DE AUTORIDADE AEROPORTUÁRIA

COORDENA O GRUPO DE REPRESENTANTES DE ÓRGÃOS PÚBLICOS E EMPRESAS QUE OPERAM NO AEROPORTO COM O OBJETIVO DE GARANTIR NÍVEIS ADEQUADOS DE SEGURANÇA, QUALIDADE E RAPIDEZ NAS ATIVIDADES AEROPORTUÁRIAS

2 ADMINISTRAÇÃO E MANUTENÇÃO DOS TERMINAIS DE PASSAGEIROS



• EDIFICAÇÃO (NOVAS CONSTRUÇÕES, REFORMAS, AMPLIAÇÕES E MANUTENÇÃO PREDIAL)



• ILUMINAÇÃO



• PAINÉIS DE INFORMAÇÃO SOBRE VOOS



• BALCÃO DE INFORMAÇÕES



• SISTEMAS DE SOM



• ESTEIRAS DE BAGAGEM



• CARRINHOS DE BAGAGEM



• AR CONDICIONADO



• ESCADAS ROLANTES



• LOCAÇÃO DE PONTOS COMERCIAIS E DE SERVIÇOS



• LOCAÇÃO DE ESPAÇOS PARA PUBLICIDADE



• SEGURANÇA INTERNA



• LIMPEZA



• PRIMEIROS-SOCORROS



• ACHADOS E PERDIDOS



• WI-FI

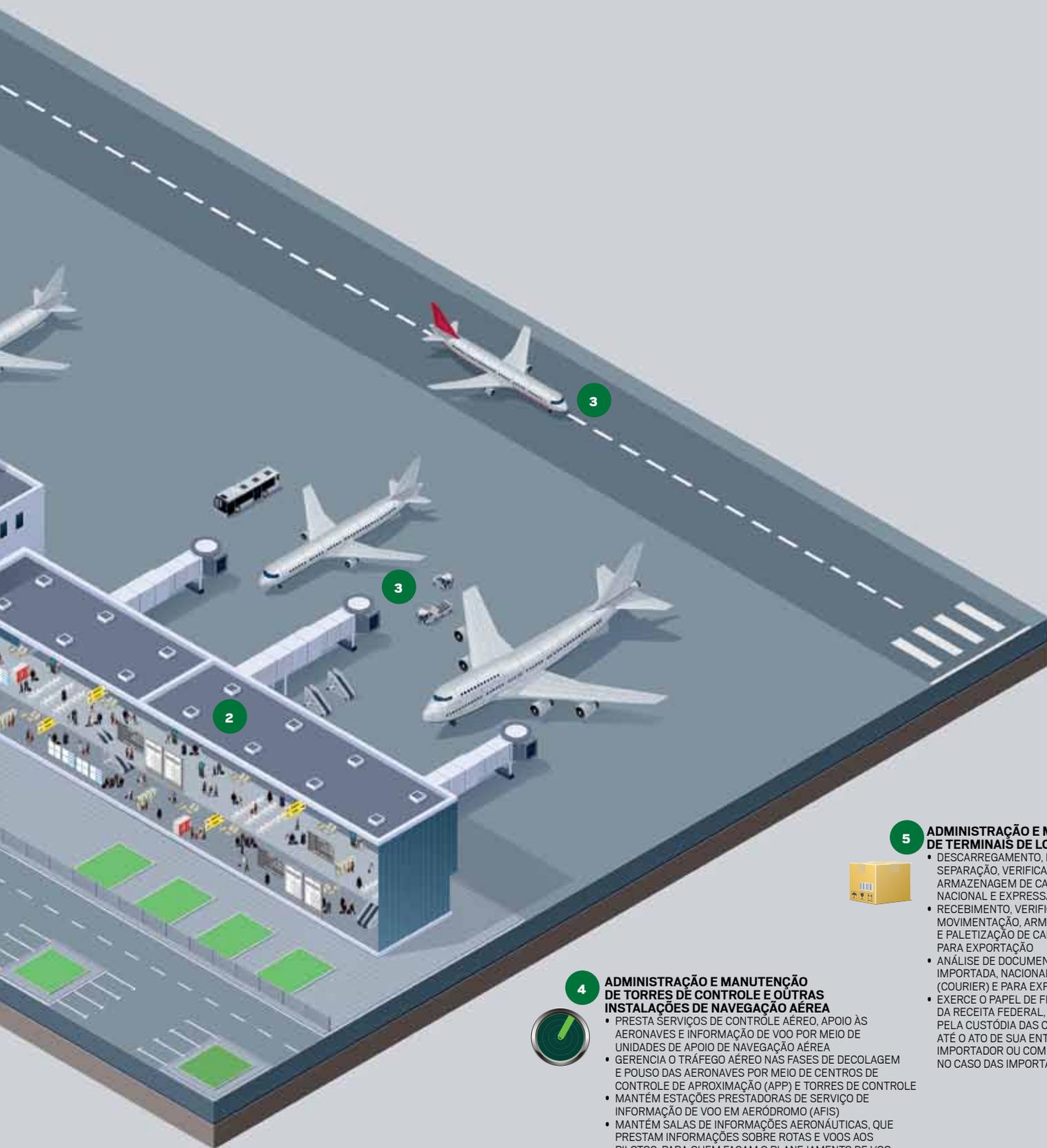
3



ADMINISTRAÇÃO E MANUTENÇÃO DOS PÁTIOS DE MANOBRA E PISTAS DE POUSO E DECOLAGEM

- ORIENTAÇÃO E FISCALIZAÇÃO DO MOVIMENTO DAS AERONAVES
- MANUTENÇÃO DO PISO
- MANUTENÇÃO DAS LUZES DE ORIENTAÇÃO DAS AERONAVES
- TRANSPORTE DOS PASSAGEIROS ATÉ OS AVIÕES, POR MEIO DE PONTES DE EMBARQUE OU DE ÔNIBUS PRÓPRIOS
- MANUTENÇÃO E TREINAMENTO DE UNIDADES DE SEGURANÇA E COMBATE A INCÊNDIO





4

ADMINISTRAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TORRES DE CONTROLE E OUTRAS INSTALAÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA

- PRESTA SERVIÇOS DE CONTROLE AÉREO, APOIO ÀS AERONAVES E INFORMAÇÃO DE VOO POR MEIO DE UNIDADES DE APOIO DE NAVEGAÇÃO AÉREA
- GERENCIA O TRÁFEGO AÉREO NAS FASES DE DECOLAGEM E POUOSO DAS AERONAVES POR MEIO DE CENTROS DE CONTROLE DE APROXIMAÇÃO (APP) E TORRES DE CONTROLE
- MANTÉM ESTAÇÕES PRESTADORAS DE SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO EM AERÓDROMO (AFIS)
- MANTÉM SALAS DE INFORMAÇÕES AERONÁUTICAS, QUE PRESTAM INFORMAÇÕES SOBRE ROTAS E VOOS AOS PILOTOS, PARA QUEM FAÇAM O PLANEJAMENTO DE VOO
- OBSERVA, ANALISA E FORNECE INFORMAÇÕES E LAUDOS SOBRE AS CONDIÇÕES DO TEMPO POR MEIO DE 68 ESTAÇÕES METEOROLÓGICAS

5

ADMINISTRAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TERMINAIS DE LOGÍSTICA CARGA

- DESCARREGAMENTO, MOVIMENTAÇÃO, SEPARAÇÃO, VERIFICAÇÃO E ARMAZENAGEM DE CARGA IMPORTADA, NACIONAL E EXPRESSA (COURIER)
- RECEBIMENTO, VERIFICAÇÃO, MOVIMENTAÇÃO, ARMAZENAGEM E PALETIZAÇÃO DE CARGAS PARA EXPORTAÇÃO
- ANÁLISE DE DOCUMENTAÇÃO DE CARGA IMPORTADA, NACIONAL, EXPRESSA (COURIER) E PARA EXPORTAÇÃO
- EXERCE O PAPEL DE FIEL DEPOSITÓRIA DA RECEITA FEDERAL, ZELANDO PELA CUSTÓDIA DAS CARGAS ATÉ O ATO DE SUA ENTREGA AO IMPORTADOR OU COMPANHIA AÉREA, NO CASO DAS IMPORTAÇÕES





SINATRA, GEISEL E TANCREDO: HISTÓRIAS DO GALEÃO

Manhã de quinta-feira, 20 de janeiro de 1977. Inauguração do Aeroporto do Galeão. O presidente Ernesto Geisel cumprimenta os sete ministros que o aguardam no terminal. Em seguida, percorre a área do *check-in*, anda nas escadas rolantes, observa os equipamentos de raio-X e visita a área de desembarque. É um ambiente bonito e moderno, mas ainda sem vida, pois só será aberto para valer 11 dias depois.

Em seguida, o presidente é convidado a assistir a um filme sobre o aeroporto. Agora sim tem uma ideia clara de como tudo aquilo funcionará. Na tela, viajantes fazem *check-in*, circulam pelas lojas, andam apressados pelos corredores e almoçam num dos restaurantes. Numa das cenas, um avião se aproxima da nova pista, ainda não inaugurada, para o pouso. Ao final dos 13 minutos de exibição, o presidente aplaude com entusiasmo. “Foi sensacional. Era tudo simulação. Usamos 150 figurantes e, com apoio dos lojistas e das companhias aéreas, pareceu de verdade. A Varig até colocou um avião à nossa disposição por duas horas, só para a filmagem”, conta Gilson Campos, que então chefiava a assessoria de comunicação da Arsa. Além de produzir o filme, o jornalista divulgou a inauguração, criou brindes e organizou um baile para 2 mil pessoas.

Gilson era um repórter experiente quando foi trabalhar no Galeão, em 1973. Havia iniciado a carreira no *Diário Carioca*, jornal pioneiro na adoção de textos simples e diretos na imprensa brasileira, e passado por importantes redações da imprensa nacional. Tinha experiência em coberturas internacionais, entre elas a posse do presidente John Kennedy, e sabia como os grandes eventos eram organizados. Ao entrar na Arsa, aumentou essa bagagem com visitas aos Estados Unidos e à Europa para conhecer a comunicação de grandes aeroportos e de corporações como a Boeing.

No Galeão, adotou procedimentos inéditos no Brasil. Nos eventos mais importantes, identificava os repórteres por meio de adesivos e procurava tratar todos com igualdade, sem privilégios aos veículos mais poderosos. Em janeiro de 1980, quando Frank Sinatra chegou para o show histórico no Maracanã, Gilson foi informado de que os promotores do evento haviam programado apenas uma entrevista dentro do aeroporto para uma emissora de TV, antes de o cantor subir no helicóptero que o levaria ao hotel. Decidiu então colocar o livro de honra do Galeão sobre um pedestal ao lado do DC-8 que



O JORNALISTA GILSON CAMPOS, QUE COMEÇOU A TRABALHAR NO AEROPORTO DO GALEÃO EM 1973

trouxe Sinatra. Quando o cantor desembarcou, foi convidado a assinar o livro, o que fez com satisfação. Acenou em seguida para os jornalistas confinados a poucos metros de distância. Todos saíram satisfeitos com as boas imagens.

Gilson criou um novo padrão para as entrevistas no aeroporto. Em fevereiro de 1985, quando Tancredo Neves voltou de uma viagem internacional para a posse que não existiu, colocou o presidente eleito em frente a um microfone, com os jornalistas sentados no auditório. As câmeras de TV ficaram no fundo da sala, onde havia estrutura técnica adequada para seu funcionamento, e os fotógrafos na parte da frente. Uma organização corriqueira hoje em dia, mas rara na época, quando repórteres se amontoavam sobre os entrevistados.

O jornalista ajudou a construir a imagem da Empresa e de seus aeroportos. Com esse objetivo, participou de ações sociais importantes. Enquanto o Galeão era construído, Gilson e sua equipe levaram 15 mil estudantes da região para conhecer as obras do novo aeroporto. Mostraram a importância do empreendimento e ganharam a simpatia da comunidade. O mesmo foi feito quando construíam a segunda pista, cujos voos passariam por cima da Ilha de Paquetá. As visitas ao aeroporto e as explicações sobre a importância do empreendimento diminuíram as resistências dos moradores da ilha.



ANTIGO AEROPORTO DO GALEÃO







Modernização do *check-in*: as companhias aéreas faziam a tarefa manualmente até a inauguração do Galeão (RJ), quando passaram a usar computadores, com a modernização promovida pela Infraero. Atualmente, o *check-in* pode ser feito também por meio de tótems de autoatendimento nos aeroportos e de aplicativos *mobile*.

Um passo importante foi dado em 1976 com a inauguração do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes – Manaus (AM), que apresentava as mais modernas soluções aeroportuárias da época. Entre outros avanços, foi o primeiro do País a contar com pontes de embarque e desembarque de passageiros.

A inauguração do Aeroporto do Galeão, em 1977, teve uma repercussão enorme na imprensa brasileira. Jornais e revistas destacavam o fato de suas atividades serem controladas por uma rede de computadores, uma enorme novidade na época. Os diários cariocas *O Globo* e *Jornal do Brasil* deram cadernos especiais sobre a mais complexa obra já feita pela engenharia brasileira. A revista *Veja*, que havia listado as mazelas dos aeroportos brasileiros quatro anos antes na reportagem de capa “Pobres aeroportos do Brasil”, agora exibia nas bancas uma foto do terminal sob o título “Galeão, um novo cartão de visitas”. No texto, afirmava que a “sofisticação do Galeão só encontra paralelo nos grandes aeroportos internacionais” da Europa e dos Estados Unidos. Com as melhorias nos aeroportos já existentes e a inauguração de novos, a opinião pública parecia mudar definitivamente sua visão sobre a infraestrutura aeroportuária brasileira.

Na década de 1980, a Infraero continuou a implantar melhorias nos aeroportos brasileiros, como a ampliação do terminal de passageiros e da área de estacionamento do Aeroporto Salgado Filho – Porto Alegre (RS). Enquanto isso, em 1984, foi inaugurado o aeroporto de Confins, na região metropolitana de Belo Horizonte (MG), desafogando o antigo aeroporto da Pampulha. No ano seguinte, começaria a funcionar o **Aeroporto Internacional de São Paulo – Guarulhos (SP)**.

Aeroporto Internacional de São Paulo – Guarulhos

É hoje o mais movimentado da América Latina em número de passageiros. Por ele circulam, diariamente, mais de 300 mil pessoas, entre passageiros e usuários.

Nessa época, a Infraero já havia abandonado o projeto de criar subsidiárias para controlar os aeroportos, empresas de economia mista que teriam a participação de Estados e Municípios. A única subsidiária criada com esse objetivo foi a Arsa, até ser incorporada pela Infraero em 1987, durante a reestruturação das empresas estatais promovida pelo Governo Federal.

Naquele mesmo ano, uma nova estrutura de gestão foi instituída. Superintendências regionais administrariam os aeroportos, então sob comando direto da Infraero. O objetivo da descentralização era ganhar agilidade na solução de problemas e reduzir o excesso de preocupações na sede da Empresa, que concentraria esforços no planejamento, no controle e na supervisão das atividades aeroportuárias.

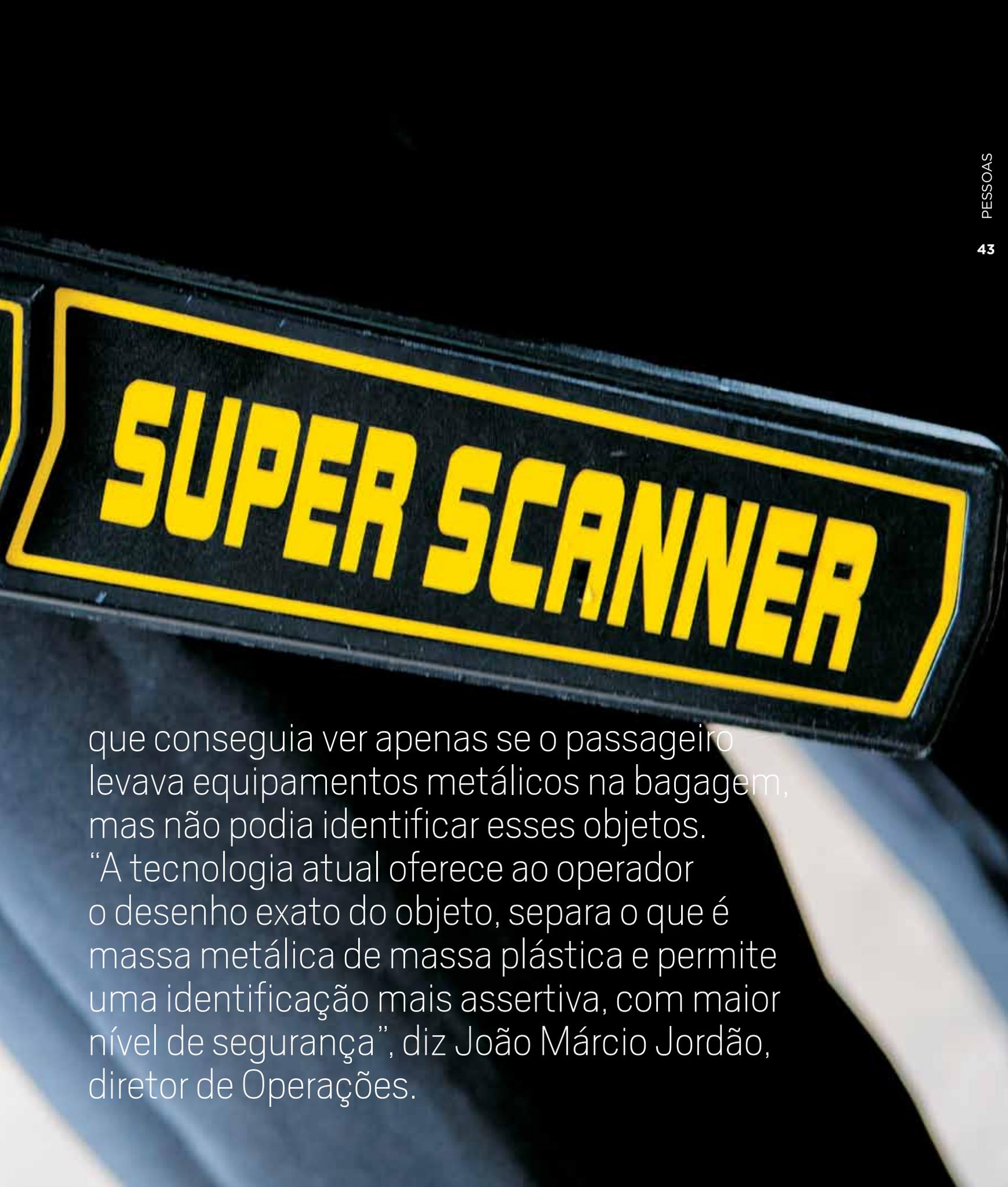


AEROPORTO SALGADO FILHO – PORTO ALEGRE, ANTES (ACIMA) E ATUALMENTE (ABAIXO)



A close-up photograph of a person's hand holding a handheld metal detector. The device is black with a yellow label that reads "SUPER SCANNER GP 3003B1 HAND-HELD METAL DETECTOR". The background is a plain, light-colored surface.

Mais tecnologia nos terminais: a Infraero equipou os aeroportos com as mais avançadas tecnologias de segurança. Câmeras gravam a movimentação dentro dos terminais. Equipamentos de raio-X, pórticos eletrônicos, detectores manuais de metais e detectores de explosivos garantem a integridade física dos passageiros e da comunidade aeroportuária. Antes, os equipamentos de raio-X geravam uma imagem em tons de verde e cinza para o operador,



SUPER SCANNER

que conseguia ver apenas se o passageiro levava equipamentos metálicos na bagagem, mas não podia identificar esses objetos. “A tecnologia atual oferece ao operador o desenho exato do objeto, separa o que é massa metálica de massa plástica e permite uma identificação mais assertiva, com maior nível de segurança”, diz João Márcio Jordão, diretor de Operações.



CENTRO DE GERENCIAMENTO AEROPORTUÁRIO (CGA) DO AEROPORTO AFONSO PENA – CURITIBA

Um passo importante na trajetória da Infraero foi dado em 1995, quando expandiu sua área de atuação e passou a oferecer serviços de navegação aérea. Isso aconteceu com a incorporação da Telecomunicações Aeronáuticas S.A. (Tasa), que havia sido criada pelo Governo Federal no final da década de 1960 para operar e manter os sistemas de telecomunicações da Panair, quando a companhia aérea encerrou suas atividades.

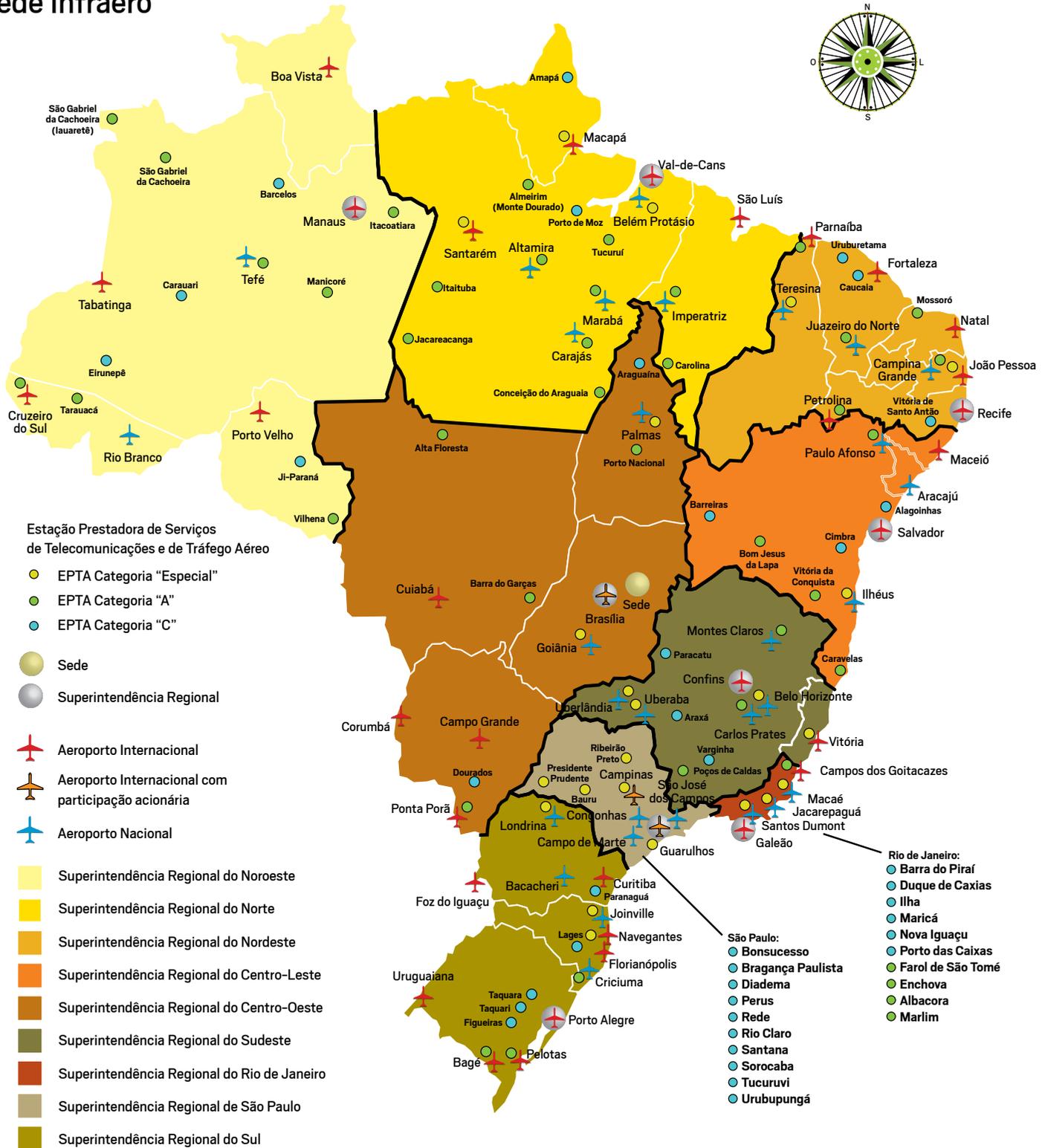
Em abril de 2000, a Infraero se desvinculou do Ministério da Aeronáutica e passou para a esfera do Ministério da Defesa. Era uma decisão já esperada entre os militares. A preocupação entre eles era que a transição fosse feita com “segurança”, conforme afirmou quatro meses antes o tenente brigadeiro do ar Carlos de Almeida Baptista, ao tomar posse como ministro da Aeronáutica.

A reestruturação da aviação civil viveu outro capítulo importante em 2005 com a criação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), vinculada ao Ministério da Defesa, que passou a ser responsável pela regulação e supervisão do setor. A Anac incorporou a estrutura e as funções desempenhadas anteriormente pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), órgão responsável pelo controle e planejamento do setor desde 1931 e que passou a estar sob o comando da Aeronáutica a partir de 1941.

O governo decidiu transferir, em abril de 2011, todas as atividades da aviação civil para um novo organismo, a Secretaria da Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR), com *status* de ministério e vinculada à Presidência da República. A Infraero e a Anac, antes sob administração do Ministério da Defesa, ficaram vinculadas à SAC-PR, que comanda também a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (Conaero), responsável por organizar as atividades operacionais dentro dos aeroportos, uma missão que é coordenada em todo o País pela Infraero, de acordo com decisão governamental.

PRESENÇA EM TODO O BRASIL

Rede Infraero



Objetivo simples, que exige competência

Os aeroportos têm um objetivo claro. São criados para que os passageiros possam embarcar ou desembarcar com segurança, conforto e eficiência. Quando tudo corre bem, os viajantes podem concentrar sua atenção nas pessoas que os levaram ao terminal ou naquelas que os esperam no saguão, em momentos de despedidas e reencontros. Os que viajam a negócios também são beneficiados quando tudo ocorre sem transtornos. Enquanto aguardam o embarque, podem se preparar para a reunião que terão em poucas horas ou se conectar à rede Wi-Fi para ler as notícias do dia.

O usuário só fica satisfeito quando o aeroporto conta com boa infraestrutura e gestão eficiente. Esses são os pré-requisitos e os desafios enfrentados com sucesso pela Infraero desde sua fundação. Mas o bem-estar do passageiro depende de outros organismos, públicos e privados, que atuam de forma integrada.

Um aeroporto é uma espécie de pequena cidade na qual os prestadores de serviços são os representantes das companhias aéreas, da Receita Federal, da Polícia Federal, da Secretaria de Defesa Agropecuária, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária e do Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica, além de centenas de concessionários.

A falha de alguns desses órgãos pode prejudicar o funcionamento de todo o sistema. Para evitar esse risco, os aeroportos mais movimentados contam hoje com as Autoridades Aeroportuárias, instituídas pelo mesmo decreto que criou a Conaero em 2011. Coordenados pela Infraero, são centros de informação e gerenciamento compartilhados entre vários órgãos para monitorar o fluxo dos passageiros e das aeronaves, o que garante a tomada rápida de decisões nos casos de emergência.

Apesar de todo o trabalho de prevenção, os aeroportos são mecanismos tão complexos que, mesmo quando todos os órgãos trabalham de forma adequada, os passageiros ficam frustrados se as condições climáticas se tornam difíceis e impedem pousos e decolagens até mesmo por instrumentos.



UM PATRIMÔNIO VALIOSO

A logomarca da Infraero é um de seus patrimônios mais valiosos. Criada no início dos anos 1970, cumpria os atributos de um bom símbolo corporativo. Era simples, bonita, transmitia com eficiência a atividade principal da Empresa e representava seus valores mais importantes.

A ideia original do publicitário Hugo Tavares Correa foi desenhar um cata-vento estilizado. A imagem ganhou a simpatia da Empresa por remeter também aos quatro pontos cardeais e a quatro pistas que saem de um ponto central. O ponto e cada uma das pistas fazem ainda alusão à letra inicial do logotipo da empresa, o "i".

A primeira renovação da logomarca ocorreu em 2003. Em 2009,

houve uma nova mudança e a marca ganhou o desenho atual, que representa com mais eficiência a missão, a visão e os valores da Empresa. Os elementos básicos foram mantidos, como o cata-vento, as pistas e o "i", mas a imagem foi aproximada e ganhou o formato retangular de uma bandeira. A aplicação das cores nacionais reforçou a identificação da Empresa com o País. O verde remete aos compromissos ambientais e sociais. O amarelo alude às riquezas econômicas e humanas. O azul, além de ser a cor tradicional da empresa, representa o céu, o elemento primário das atividades do transporte aéreo.



Portões
Gates

1-2-3-4-5



Integração e desenvolvimento

Desde sua criação, a Infraero tem um papel fundamental na integração e no desenvolvimento do País. Além dos enormes e modernos aeroportos dos centros urbanos, controla pistas muito afastadas que não recebem aviões comerciais, mas ajudam a garantir a soberania em pontos isolados do território nacional. Muitas delas são fundamentais para o envio de remédios e remoção de pacientes para hospitais das grandes cidades. Ao todo, 193 milhões de passageiros passaram por seus aeroportos em 2012, o que a coloca como uma das maiores administradoras aeroportuárias do mundo.

A Infraero conta também com 104 Estações de Prestação de Serviços de Telecomunicações e Tráfego Aéreo (EPTA) distribuídas por todo o País, até mesmo em reservas indígenas. São unidades que fornecem informações sobre tráfego aéreo e meteorologia para as aeronaves, sob orientação do Decea, o órgão ligado ao Comando da Aeronáutica, responsável pelo controle do espaço aéreo. A Empresa está presente também em alto-mar, por meio de estações de rádio instaladas na Bacia de Campos. E seus terminais de carga garantem a exportação de produtos das mais variadas regiões do País e importações oriundas de todos os continentes.



PELO FUTURO DAS NOSSAS PESSOAS

O Instituto Infraero de Seguridade Social (Infraprev), fundo de pensão dos funcionários da Infraero, atua no segmento de previdência complementar fechada. Sua história começou em 29 de junho de 1982 com a denominação Instituto Arsa de Seguridade Social (Arsaprev), uma vez que o patrocinador era a Arsa (Aeroportos do Rio de Janeiro S/A).

Em julho de 1987, logo após a incorporação da Arsa, os funcionários da Infraero passaram a participar do Arsaprev. Em 1996, após a incorporação da Telecomunicações Aeronáuticas S/A (Tasa), os funcionários desta empresa, que até então possuíam o fundo de pensão Aerus, se tornaram participantes do Arsaprev.

Somente no dia 25 de maio de 1998, junto à reforma do estatuto,

houve a mudança de nome para Instituto Infraero de Seguridade Social (Infraprev), que há 30 anos é responsável por garantir aposentadoria aos funcionários da Infraero e pensão aos seus dependentes.

Em 2010, a Infraprev tornou-se um fundo de pensão multipatrocinado. Em 2012, lançou o primeiro plano de benefícios instituidor para familiares, em parceria com a Associação Nacional de Empregados da Infraero (Anei). O Instituto é fiscalizado pela Superintendência Nacional de Previdência Complementar (Previc), do Ministério da Previdência e Assistência Social, e seus investimentos regulados e controlados pelo Banco Central (Bacen) e pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

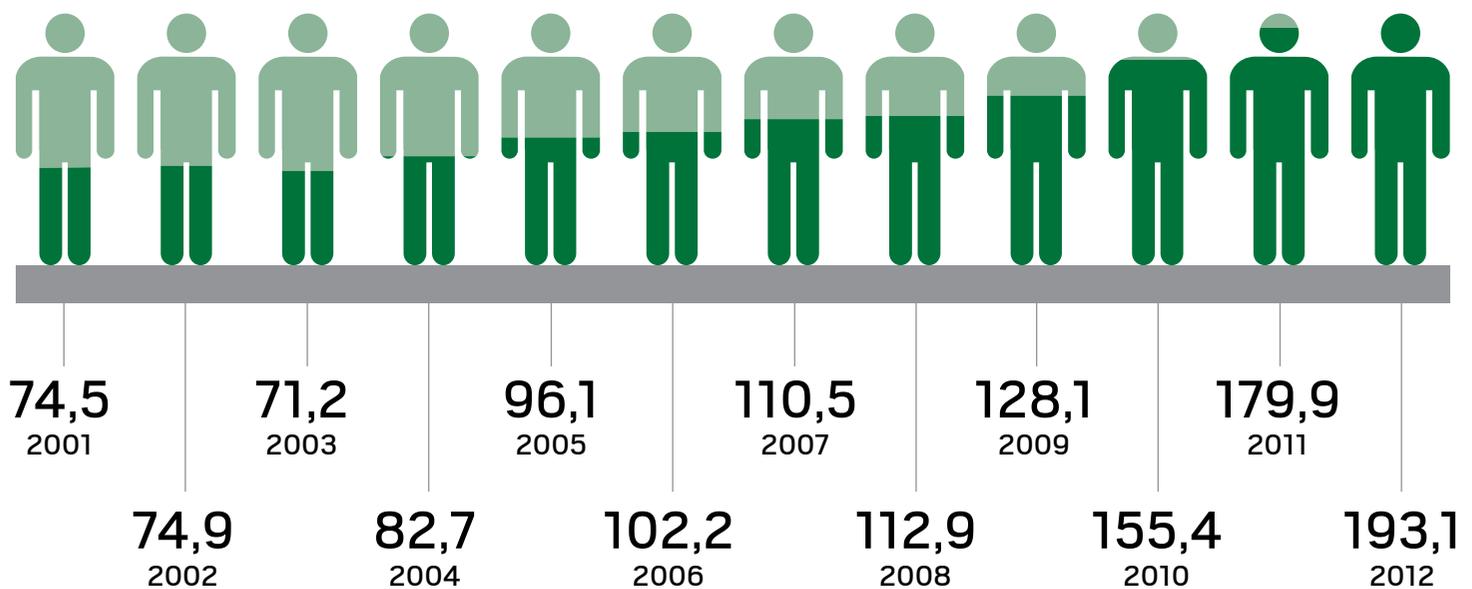
Empregados

Para cumprir todas as suas tarefas, a Infraero conta com a dedicação de cerca de 32 mil empregados, entre os concursados e os terceirizados. Eles estão distribuídos por todos os Estados brasileiros, um quadro que reflete a diversidade da população.

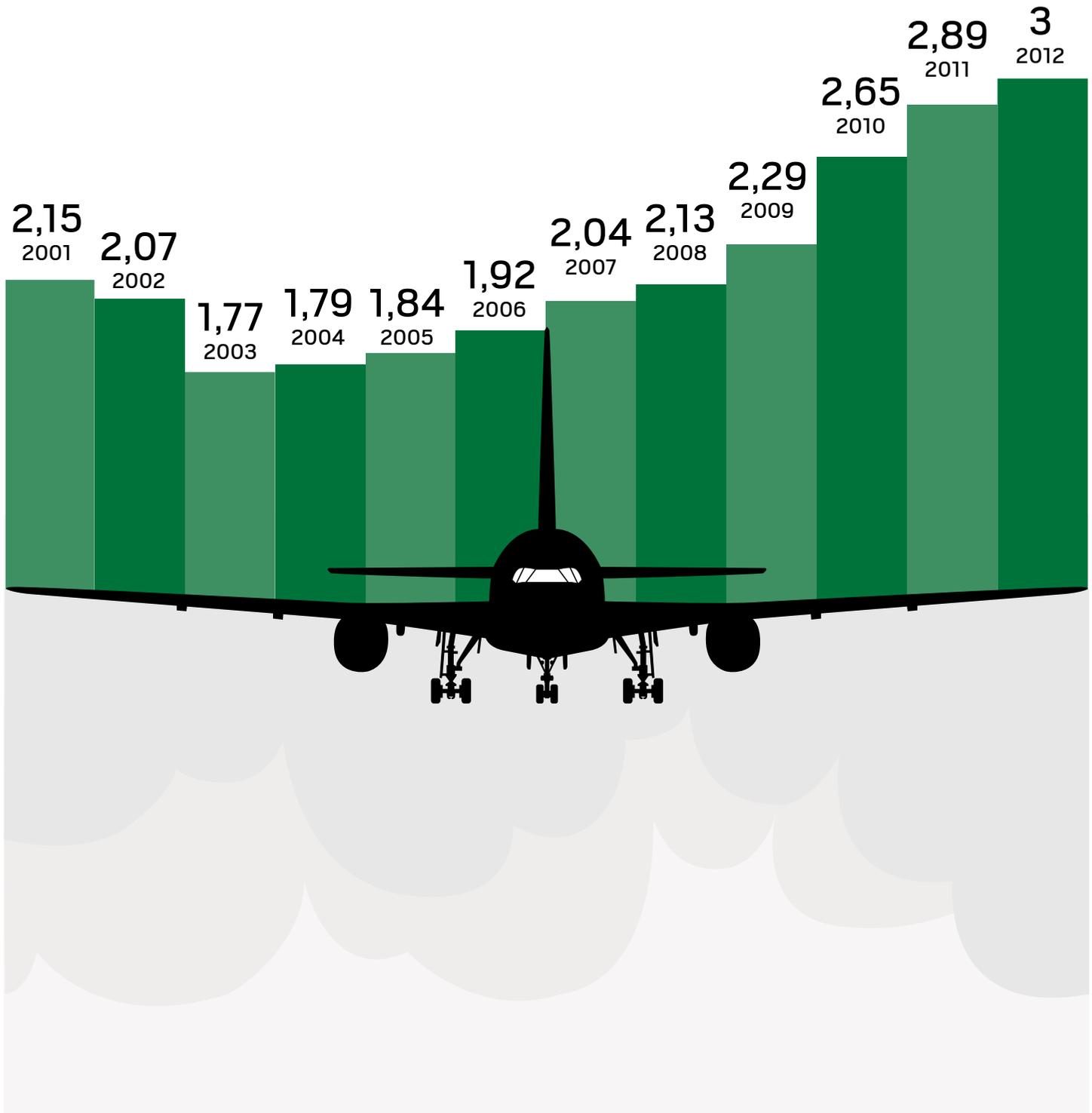
Nos aeroportos, a Infraero é responsável por diversas atividades. Dentre elas, a manutenção das pistas, dos pátios das aeronaves, das salas de embarque, das escadas rolantes, do ar-condicionado e dos sistemas de som. Seus empregados garantem a limpeza e a segurança das áreas internas do sistema aeroportuário. Fiscais orientam a movimentação de aeronaves e veículos de apoio no pátio de manobras.

A preocupação ambiental está presente em todas as atividades da Empresa, como a implantação, a operação e a expansão dos aeroportos. O respeito ao meio ambiente é um compromisso histórico da Infraero. A responsabilidade social é outro de seus pilares. Em parceria com Municípios, Estados e o Governo Federal, executa projetos que melhoram a vida das comunidades carentes que vivem no entorno dos aeroportos.

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS (MILHÕES/ANO)



POUSOS E DECOLAGENS (MILHÕES/ANO)







NOVO GUIA DO PASSAGEIRO
MUITO MAIS QUE UM SIMPLES PASSA-PORTA
COM TODAS AS INFORMAÇÕES PARA
SUA VIAGEM COM A GOL

PEGUE O SEU
Manual do Passageiro em Português e Inglês
em nosso site: www.gol.com.br

BRASIL





DETALHES DOS EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA DO AEROPORTO INTERNACIONAL TANCREDO NEVES – CONFINS

Atenção aos passageiros: o bem-estar dos usuários é uma preocupação constante da Infraero. Os terminais com movimento acima de 1 milhão de passageiros por ano contam com equipes médicas de plantão e ambulâncias de última geração para o atendimento emergencial.



EMPR



E S A S

O início tímido de um grande negócio

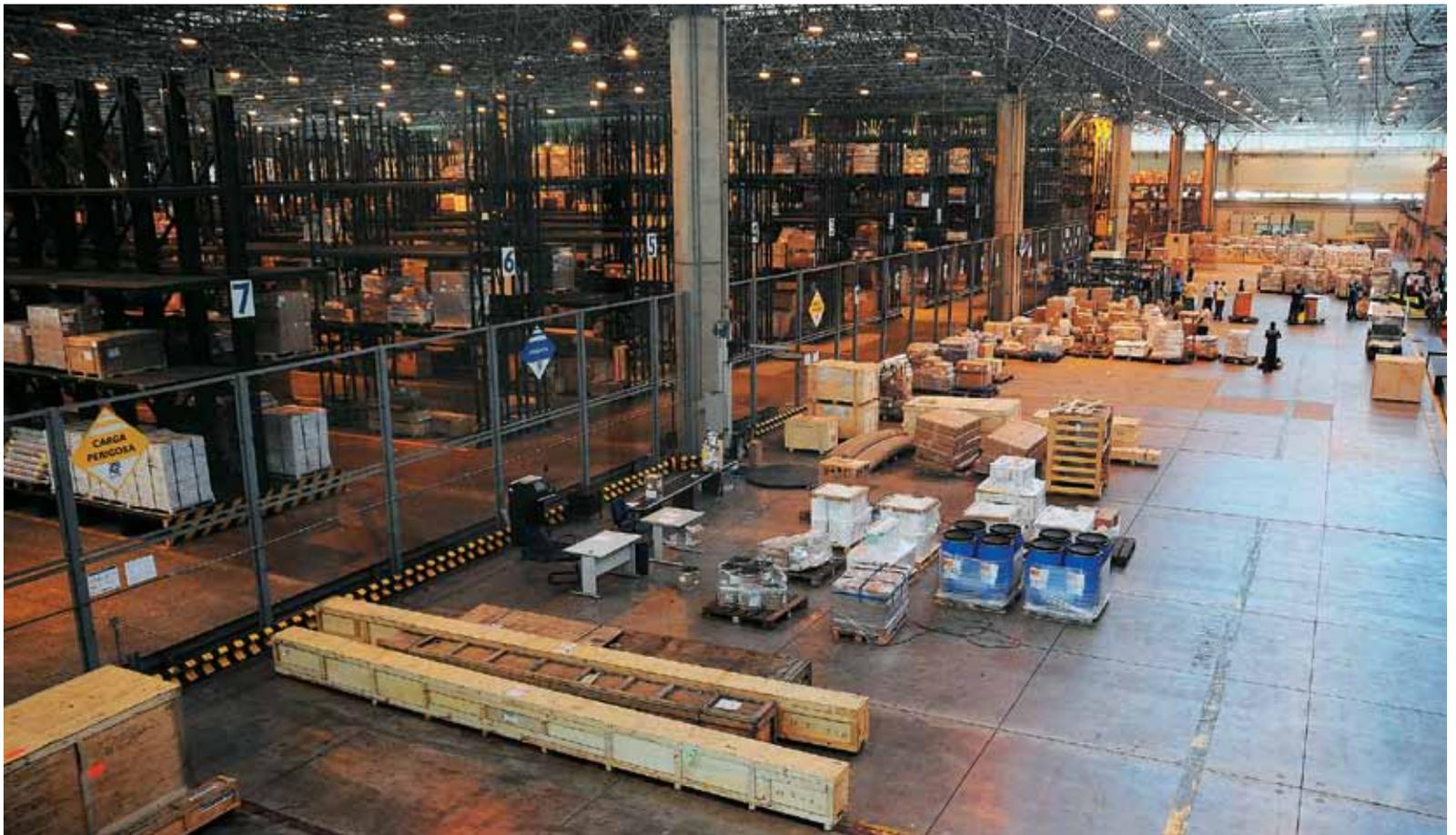
Uma atividade que se tornaria fundamental na história de sucesso da Infraero começou de forma acanhada, em um espaço de 40 m². Esse era o tamanho do primeiro depósito de cargas da Empresa, instalado no Aeroporto Afonso Pena, na Grande Curitiba (PR), em 1º de julho de 1974.

Até a Infraero entrar nessa atividade, a movimentação e o armazenamento de cargas nos aeroportos eram responsabilidades das companhias aéreas. Elas traziam as mercadorias do exterior e as deixavam em seus depósitos, geralmente em condições precárias, para que fossem liberadas pelos auditores fiscais. Era um processo lento, desorganizado e vulnerável a fraudes fiscais. Os produtos a serem exportados seguiam também um trajeto de dificuldades. Em algumas cidades, as mercadorias eram guardadas no próprio prédio da Receita Federal.

Os fundadores da Infraero sabiam que aquele era um negócio rentável e que precisaria ser explorado para que os aeroportos pudessem sobreviver com os próprios recursos, sem depender dos repasses federais. O primeiro estatuto da Empresa deixava isso claro ao listar, entre suas finalidades, "explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária". Mas os dirigentes da Infraero pretendiam entrar com cautela na logística de carga. A intenção era antes conhecer as experiências existentes nos principais aeroportos do mundo, discutir as melhores soluções para o Brasil e escolher o local do primeiro terminal de carga.



O primeiro depósito de cargas da Infraero tinha apenas 40 m² e foi instalado em 1974 no Aeroporto Afonso Pena - Curitiba



O Terminal de Carga do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antonio Carlos Jobim é hoje um dos maiores do País



Embarque de carga no Aeroporto Internacional Eduardo Gomes - Manaus

O cronograma estava sendo cumprido, com visitas a aeroportos europeus e a proposta de se começar a atividade por Porto Alegre (RS), quando um episódio fortuito acelerou o ritmo do cronograma e mudou a localização do primeiro terminal. Nos primeiros meses de 1974, o delegado da Receita Federal em Curitiba (PR) procurou o administrador do Aeroporto Afonso Pena e relatou as dificuldades que enfrentava para armazenar mercadorias importadas, pois não tinha espaço adequado para a tarefa. Perguntou se a empresa concordaria em ficar com a guarda dos produtos. Consultado, o diretor comercial da Infraero, o tenente coronel Jaúl Pires de Castro Sobrinho, deu um aval entusiasmado à ideia.

O passo seguinte era conseguir um espaço adequado, missão difícil em razão das **dimensões** pequenas do aeroporto curitibano naquela época. A companhia aérea Varig cedeu uma das áreas que ocupava no Afonso Pena e, já nas primeiras semanas, a iniciativa obteve enorme sucesso – o espaço reduzido e improvisado é hoje um moderno depósito de 17 mil m², dotado das tecnologias mais avançadas de logística de carga. Em seguida, foram inaugurados os terminais de Porto Alegre, Joinville (SC) e Belém (PA).

DIMENSÕES

Hoje, a Infraero tem 31 terminais. Cada um oferece facilidades específicas para seus públicos. Alguns estão equipados com câmaras frigoríficas de diferentes temperaturas, aparelhos de raio-X e áreas especiais para cargas valiosas e material radioativo. Juntos, os terminais movimentam mais de 1 milhão de toneladas anualmente e são responsáveis por 19% da receita da Empresa.

EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA AEROPORTO AFONSO PENA C.G.C. 00382204/0007		Nota Fiscal de Serviço SÉRIE -F-	
NOME: NELSON IMTHON BUENO		Nº: 001	
Endereço: CARLOS CONRADO LEÃO 59		3ª VIA - PREFEITURA	
Cidade: Curitiba		VALOR	
M.N. 016 92227/15		Armazenagem 10,00	
Data Entrada: 01/07/74		Capatazia 7,00	
Volume: 28,0		Refrigeração —	
DISCRIMINAÇÃO DOS SERVIÇOS		Guarda de Valores —	
Total		17,00	
Data da Emissão: 01/07/74		Assin. Calculista: <i>Jaúl Pires de Castro Sobrinho</i>	
Real Artes Graficas Ltda. - R. Pedro Ivo, 537 C.O.C. 9007900/0001 - Inscr. Est. 10115730-2 29.500.0008 - 081 a 800 - 8/74		Autenticação Mecânica	

Nota fiscal da primeira armazenagem e capatazia de carga da Infraero no Aeroporto Internacional Afonso Pena – Curitiba

COMO FUNCIONA UM TERMINAL DE CARGAS



IMPORTAÇÃO

1

PONTO ZERO
LOCAL ONDE OCORRE O PRIMEIRO CONTATO DA CARGA COM O TECA



DESPALETIZAÇÃO
AS CARGAS SÃO DESCARREGADAS DO EQUIPAMENTO AERONÁUTICO, PARA FACILITAR A MOVIMENTAÇÃO DOS VOLUMES E SUA SEGREGAÇÃO



2

ATRACAÇÃO
AS CARGAS SÃO PESADAS E CONFERIDAS PARA POSTERIOR REGISTRO DOS DADOS VERIFICADOS NO SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR DA RECEITA FEDERAL (SISCOMEX) E NO SISTEMA TECAPLUS DA INFRAERO



AVAL DA COMPANHIA AÉREA
A COMPANHIA AÉREA VALIDA AS INFORMAÇÕES PRESTADAS PELA INFRAERO



VISTO DA RECEITA FEDERAL
A RECEITA FEDERAL EMITE O VISTO, POR MEIO DE UM AUDITOR, DO PROCESSO DE RECEBIMENTO DA CARGA, PERMITINDO A TRAMITAÇÃO DAS DEMAIS ETAPAS



3

ARMAZENAMENTO
A CARGA É DESTINADA PARA ARMAZENAMENTO, DE ACORDO COM SUAS CARACTERÍSTICAS, E É ACONDICIONADA EM ÁREAS DE ARMAZENAGEM DE CHÃO, VERTICALIZADAS, REFRIGERADAS, RESTRITAS OU EM TRANSELEVADORES



DOCUMENTAÇÃO
O IMPORTADOR ENTREGA A DOCUMENTAÇÃO DE LIBERAÇÃO À INFRAERO, APÓS O DESEMBARÇO PELA RECEITA FEDERAL E O RECOLHIMENTO DE TRIBUTOS E TARIFAS. AS INFORMAÇÕES SÃO VALIDADAS NOS SISTEMAS E A CARGA É MOVIMENTADA PARA SUA ENTREGA



4

LIBERAÇÃO DA CARGA
O TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO RECEBE A CARGA E A ENCAMINHA AO IMPORTADOR



5

EXPORTAÇÃO

1

DISPONIBILIZAÇÃO DA CARGA
O TRANSPORTADOR ENTREGA A CARGA À INFRAERO, JUNTAMENTE COM SUA DOCUMENTAÇÃO



2

ATRACAÇÃO
AS CARGAS SÃO PESADAS E CONFERIDAS, PARA POSTERIOR REGISTRO DOS DADOS VERIFICADOS NO SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR DA RECEITA FEDERAL (SISCOMEX) E NO SISTEMA TECAPLUS DA INFRAERO



3

ARMAZENAMENTO
A CARGA É DESTINADA PARA ARMAZENAMENTO, DE ACORDO COM SUAS CARACTERÍSTICAS, E É ACONDICIONADA EM ÁREAS DE ARMAZENAGEM DE CHÃO, VERTICALIZADAS, REFRIGERADAS OU RESTRITAS



DOCUMENTAÇÃO
O EXPORTADOR ENTREGA A DOCUMENTAÇÃO DE LIBERAÇÃO PARA A INFRAERO, APÓS O DESEMBARÇO PELA RECEITA FEDERAL E O RECOLHIMENTO DE TRIBUTOS E TARIFAS, PARA DAR INÍCIO AO SEU PROCESSO DE EMBARQUE



4

ENTREGA DA CARGA
APÓS A VERIFICAÇÃO DOCUMENTAL E DE SISTEMAS, A CARGA É MOVIMENTADA E DISPONIBILIZADA PARA O EMBARQUE DO TRANSPORTADOR



PALETIZAÇÃO
OS VOLUMES SÃO PESADOS ANTES DO EMBARQUE, A FIM DE GARANTIR A SEGURANÇA DO VOO, E SÃO PALETIZADOS SOB A ORIENTAÇÃO DA COMPANHIA AÉREA



5

TRANSPORTE
A CARGA PALETIZADA É MOVIMENTADA PARA A PISTA, A FIM DE QUE SEJA CARREGADA NA AERONAVE, SOB A GESTÃO OPERACIONAL DA COMPANHIA AÉREA



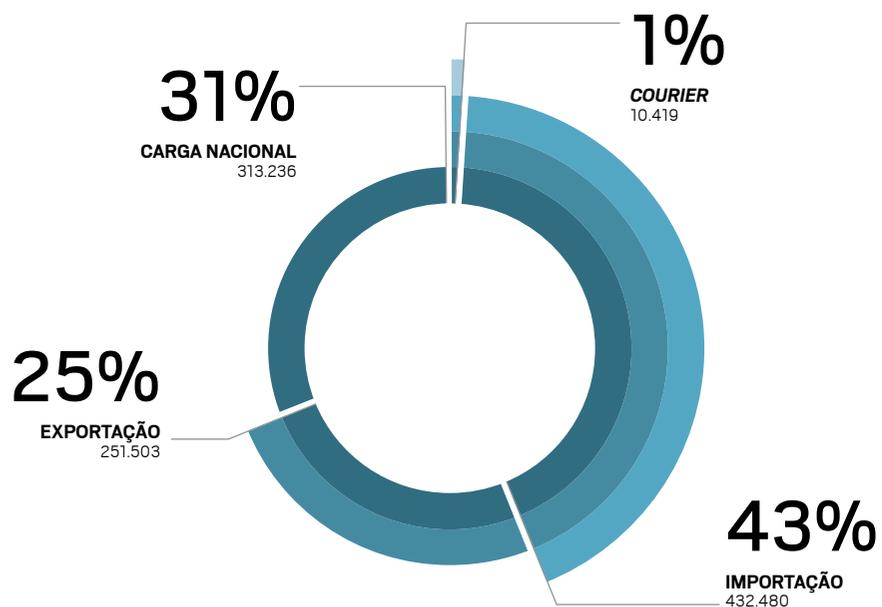
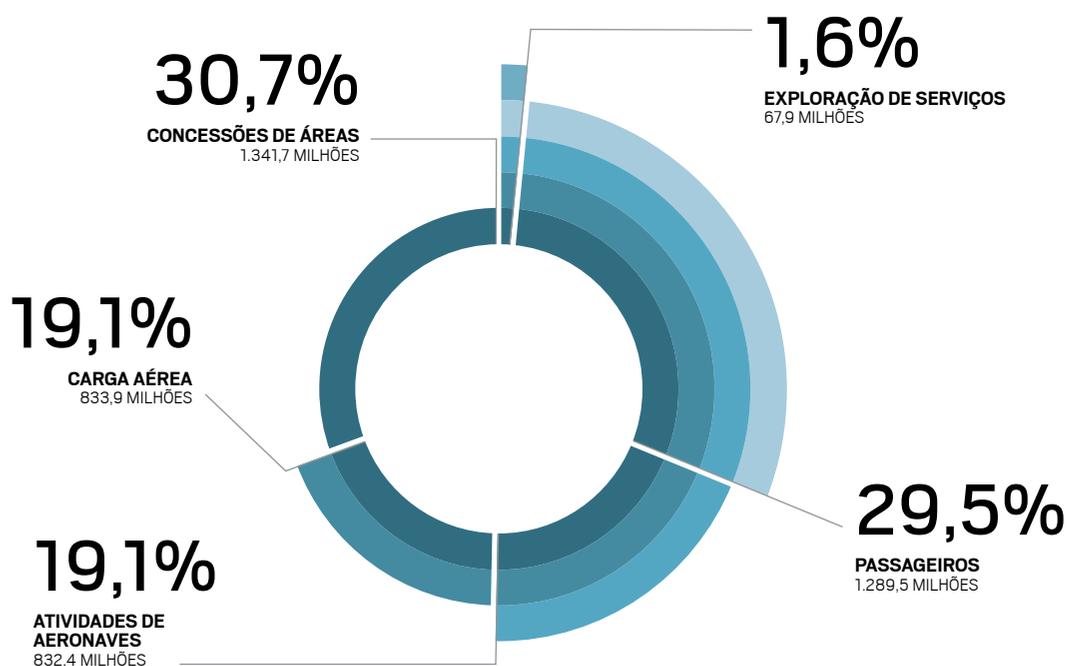


O Aeroporto Internacional Eduardo Gomes – Manaus recebeu o primeiro grande terminal de carga inaugurado pela Infraero

Surge a Rede Teca

Já nos primeiros meses, os aeroportos administrados pela Infraero imprimiram um nível de qualidade na movimentação e no armazenamento de cargas inexistente no Brasil. O controle do trânsito de produtos passou a ser mais eficiente e os danos e avarias às mercadorias se tornaram raros. As importações passaram a ser liberadas com rapidez. Além disso, auditores fiscais trabalhavam dentro dos armazéns da Infraero, uma situação diferente em relação ao período anterior, quando eles visitavam preferencialmente os depósitos das empresas aéreas.

Era uma nova realidade, que colaborou no combate à sonegação. A Infraero ampliou o número de terminais e criou a Rede Teca (Terminal de Logística de Carga), que implantou procedimentos comuns a todas as unidades. Até o final de 1995, foram inaugurados mais sete terminais – Recife (PE), Natal (RN), Fortaleza (CE), São Luís (MA), Goiânia (GO), Corumbá (MS) e Brasília (DF). A Infraero tinha agora o respaldo da portaria 78/GM5, que, em julho de 1975, regulou a cobrança de tarifas de armazenagem e capatazia (movimentação) de cargas e deu à Empresa o monopólio dessa operação.

LOGÍSTICA DE CARGA – PARTICIPAÇÃO POR MODALIDADE (EM TONELADAS)**RECEITA POR SEGMENTO DE NEGÓCIO 2012 (EM REAIS)**

REDE DE TERMINAIS DE CARGA (TECAs)

INFRAERO
AEROPORTOS



1

INFRAERO
AEROPORTOS



4

INFRAERO
AEROPORTOS



7

INFRAERO
AEROPORTOS



2

INFRAERO
AEROPORTOS



5

INFRAERO
AEROPORTOS



8

INFRAERO
AEROPORTOS



3

INFRAERO
AEROPORTOS



6

INFRAERO
AEROPORTOS



9

- 1 - Aeroporto de São Paulo - Congonhas
- 2 - Aeroporto da Pampulha - Belo Horizonte
- 3 - Aeroporto Internacional Afonso Pena - Curitiba
- 4 - Aeroporto Internacional Augusto Severo - Natal

- 5 - Aeroporto Internacional Salgado Filho - Porto Alegre
- 6 - Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão - Antonio Carlos Jobim
- 7 - Aeroporto Internacional de Viracopos - Campinas
- 8 - Aeroporto Internacional Marechal Rondon - Cuiabá
- 9 - Aeroporto Internacional Pinto Martins - Fortaleza

INFRAERO
AEROPORTOS



10

INFRAERO
AEROPORTOS



13

INFRAERO
AEROPORTOS



16

INFRAERO
AEROPORTOS



11

INFRAERO
AEROPORTOS



14

INFRAERO
AEROPORTOS



17

INFRAERO
AEROPORTOS



12

INFRAERO
AEROPORTOS



15

INFRAERO
AEROPORTOS



18

- 10 - Aeroporto Internacional Tancredo Neves - Confins
- 11 - Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre
- 12 - Aeroporto Internacional Eduardo Gomes - Manaus
- 13 - Aeroporto Santa Geneveva - Goiânia

- 14 - Aeroporto Internacional de Brasília - Presidente Juscelino Kubitschek
- 15 - Aeroporto de Petrolina - Senador Nilo Coelho
- 16 - Aeroporto Internacional de Belém / Val-de-Cans / Júlio Cezar Ribeiro
- 17 - Aeroporto Internacional de Campo Grande
- 18 - Aeroporto Internacional de São Paulo - Guarulhos

Movimentação recorde: ao longo de 2012, a logística de carga da Infraero movimentou cerca de 1 milhão de toneladas de cargas nacionais, importadas e exportadas. O Terminal de Carga do Aeroporto Internacional de São Paulo – Guarulhos – concedido à iniciativa privada, mas sob a gestão da Infraero até novembro de 2012 – obteve o melhor resultado da Rede, com aproximadamente 291,3 mil toneladas. O Terminal do Aeroporto Internacional de Campinas – também concedido, a exemplo de Guarulhos – atingiu a marca de 223,9 mil toneladas processadas. Diversos outros terminais de logística de carga da Rede Infraero atingiram recordes de movimentação, com destaque para Curitiba, Confins, Porto Alegre, Recife, Vitória, Navegantes, Salvador e Fortaleza.





Terminal de Carga do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes – Manaus (Teca II)





Terminal de Carga do Aeroporto Internacional Tancredo Neves - Confins



Área de Exportação do Terminal de Carga do Aeroporto Internacional de Campinas - Viracopos

A **expansão** da Rede Teca mudou a realidade dos aeroportos de todo o País. Uma dessas mudanças aconteceu nos meses que antecederam a inauguração do complexo do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, em 31 de março de 1976. O aeroporto de Manaus (AM) seria um dos mais modernos e avançados do País, e o primeiro grande terminal de carga inaugurado pela Infraero.

A Suframa (Superintendência da Zona Franca de Manaus) operava cargas no Aeroporto de Ponta Pelada, até então o principal da cidade, e pretendia continuar com a exclusividade de operação na Amazônia. Com o apoio do ministro da Aeronáutica, tenente brigadeiro do ar Joelmir Campos de Araripe Macedo, e com base na portaria 78/GM5, a Infraero conseguiu ficar com a gestão do terminal de carga do novo complexo aeroportuário.

No ano seguinte, 1977, seria encerrado o contrato de 25 anos por meio do qual a Aeronáutica havia concedido a operação de carga em Congonhas (SP) e Viracopos (Campinas - SP) a uma empresa paulista. Os dois aeroportos ainda não estavam sob a gestão da Infraero, mas o ministro Araripe Macedo entendeu que era natural a Empresa ficar responsável pelos terminais de carga, o que foi feito no final daquele ano. A gestão de todo o complexo aeroportuário de Viracopos seria assumida pela Infraero em 1980 e a de Congonhas, em 1981. A rede continuou a crescer nos anos seguintes. Em 1984, foi inaugurado o Terminal de Carga de Confins (MG) e, em 1985, o de Guarulhos (SP).

EXPANSÃO

Dos 31 terminais de carga da Infraero, 27 trabalham com importação, 22 com exportação e 14 com a movimentação de cargas que transitam dentro do território brasileiro. Quatro terminais recebem carga expressa, serviço conhecido também como *courier*.







Movimentação de carga no Aeroporto Internacional Eduardo Gomes – Manaus

Eficiência logística

Os terminais de carga só prosperam quando as mercadorias são despachadas com agilidade e rapidez. O benefício do transporte rápido por aviões é anulado quando ocorrem entraves em terra. No início dos anos 1990, o governo do então presidente da República Fernando Collor de Mello reduziu os impostos de importação, e os volumes desembarcados no País cresceram exponencialmente. No final de 1994, já no governo do presidente Itamar Franco, o fenômeno se tornou ainda mais intenso por conta da adoção do Plano Real e da cotação favorável da nova moeda em relação ao dólar.

A imprensa dava um espaço amplo para a chamada “invasão dos importados”. Em 28 de outubro daquele ano, o jornal *O Estado de S. Paulo* estampou no alto da primeira página uma enorme foto de cargas estocadas do lado de fora do terminal de Guarulhos, com as lonas que envolviam as mercadorias molhadas pela chuva que havia acabado de cair. Sob o título “Cumbica entra em colapso com importações”, a reportagem interna dizia que “mais de cinco mil toneladas de carga estão superlotando os terminais de armazenagem, e centenas de caixas de importados já se acumulam na parte externa, próximo à pista e ao pátio de manobras dos aviões, sob sol e chuva dos últimos dias”.

A Infraero adotou soluções de emergência que normalizaram a situação em pouco tempo. Nos principais terminais, foram realizadas forças-tarefa que aumentaram o fluxo de movimentação das mercadorias. Em Guarulhos, a empresa instalou um armazém inflável de 500 toneladas para abrigar a carga que se acumulava no pátio de manobras.



Terminal de Carga ampliado do Aeroporto Internacional de São Paulo – Guarulhos

 14/03/2012 06:16
Peso: 163,500 Kg

Peso:
61,000 Kg

INFRAERO
CARGO


INFRAERO
CARGO



Negócio rentável: as cargas importadas são responsáveis por 43% da movimentação total de mercadorias e por 92% da arrecadação da Rede Teca. Trata-se do maior e mais importante negócio da Infraero Cargo.



Transelevador no Terminal de Carga do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antonio Carlos Jobim

Apesar da superação da dificuldade momentânea, a Infraero sabia que era preciso adotar novas práticas e tecnologias que dessem conta das necessidades de um País inserido cada vez mais na economia global. O aeroporto Internacional Salgado Filho – Porto Alegre (RS) funcionou então como uma espécie de laboratório de novos sistemas e equipamentos.

Em 1996, o terminal gaúcho adotou o primeiro transelevador, tecnologia que permite a movimentação remota de grandes volumes. A tarefa de colocar e retirar a carga do armazém, que era lenta e envolvia custos elevados de pessoal, passou a ser feita de forma automatizada por uma espécie de robô, que se movimenta por meio de trilhos nos corredores do terminal.

Com o sucesso da experiência, o transelevador foi levado para outras unidades. As vantagens eram enormes. No Aeroporto Internacional de Manaus (AM), por exemplo, o tempo de processamento de cargas foi reduzido de 12 para 5 horas. A capacidade de armazenagem do terminal cresceu de 3 para 12 mil toneladas por mês por conta das melhores condições de gerenciamento e da rapidez na entrega dos produtos.

Em 1997, a Infraero implantou outra inovação no terminal de Porto Alegre. Desenvolvido em parceria com a Universidade de Brasília (UnB), o sistema Tecaplus provocou uma revolução na logística de carga ao permitir um controle muito mais eficiente da movimentação de volumes dentro dos armazéns do que o processo anterior, que era baseado em anotações manuscritas.

Os volumes armazenados por esse sistema recebem uma etiqueta adesiva com um código de barras onde estão todas as suas informações, o que torna a localização da carga muito mais fácil e elimina a possibilidade da perda de mercadorias. O Tecaplus tem ainda a vantagem da integração com o Siscomex, o sistema desenvolvido pela Receita Federal para o controle e o acompanhamento do comércio exterior.



Solenidade de inauguração do Terminal de Carga do Aeroporto Internacional Pinto Martins - Fortaleza, em 2009



Câmara frigorífica do Terminal de Carga do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão - Antonio Carlos Jobim



Armazém Humanitário do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão - Antonio Carlos Jobim



O controle de importação era feito manualmente até meados dos anos 1990

MARCOS HISTÓRICOS

“A logística de carga tem uma importância fundamental na história da Infraero. Com a receita dos terminais, a Empresa deixou de depender dos repasses do Governo Federal e ganhou independência logo nos primeiros anos.” A afirmação é de Ruy de Medeiros Cunha, que começou a trabalhar na Infraero em 1974, primeiro ano de funcionamento da Empresa. Ele passou por vários setores e viveu momentos decisivos nessas quatro décadas. Atualmente, dedica-se a uma pesquisa minuciosa sobre a história da logística de carga na organização. Em sua avaliação, há dois momentos principais na história dos terminais de carga da Infraero. O primeiro são os anos iniciais, quando a Empresa se torna fiel depositária da Receita Federal e começa a armazenar as mercadorias importadas, uma tarefa antes

exercida pelas companhias aéreas. “Foi bom para a empresa e para o Brasil, pois houve uma queda acentuada no número de mercadorias que entravam no País sem a contrapartida fiscal”, conta. O segundo marco ocorre em meados dos anos 1990, quando o fluxo de importações aumenta intensamente, fruto da redução das tarifas de importação. A Empresa passa a rever seus procedimentos e a procurar soluções para atender a demanda excessiva. “É quando surgem o Tecaplus e os transelevadores. A Infraero ganhou agilidade e ficou mais próxima das necessidades dos clientes”, afirma. Com isso, os terminais conseguem enfrentar a concorrência das Estações Aduaneiras do Interior (EADIs), hoje conhecidas como portos secos, que haviam sido criadas pela Receita Federal para reduzir a demanda dos importadores.



Ruy de Medeiros Cunha viveu, desde 1974, momentos decisivos da história da Infraero



Movimentação de carga no Aeroporto Internacional Pinto Martins - Fortaleza

Contribuição à economia brasileira

O transporte de cargas por aviões deu um salto de qualidade e eficiência nas últimas décadas. As aeronaves se tornaram mais rápidas e robustas. Um Boeing 707, o avião comercial mais vendido do mundo durante os anos 1960, era capaz de transportar pouco mais de 40 toneladas de carga, capacidade que foi multiplicada por três pelo Boeing 747 na década seguinte.

O modal aéreo tem hoje um papel fundamental na economia global por conta da velocidade e segurança no transporte dos produtos, qualidades cada vez mais valorizadas por empresas e consumidores. Os navios levam vantagem em relação ao volume de toneladas embarcadas, principalmente *commodities*. Mas as aeronaves se destacam no transporte de mercadorias de alto valor agregado (como computadores) ou perecíveis (como vacinas).





Terminal de Carga do Aeroporto Internacional Afonso Pena - Curitiba

Investimentos: em 2012, a atividade de logística de carga recebeu mais de R\$ 30 milhões de investimentos em modernização, ampliação e aquisição de equipamentos para levar mais qualidade e agilidade para os terminais.





O Terminal de Carga do Aeroporto de Petrolina - Senador Nilo Coelho conta com estrutura moderna para armazenagem de cargas perecíveis

O SERTÃO EXPORTA FRUTAS, COM O APOIO DA INFRAERO

A Infraero está sintonizada com as necessidades do empresário brasileiro. Um bom exemplo acontece no Vale do São Francisco. Quando os projetos de irrigação transformaram essa região do sertão nordestino na maior exportadora de manga e uva do País, a Empresa investiu na modernização do terminal de carga e na ampliação da pista do aeroporto de Petrolina (PE), que ganhou condições de receber grandes cargueiros. O investimento abriu novos mercados para os produtores da região, que engloba 53 municípios de Pernambuco, da Bahia e do Piauí. O aeroporto recebe semanalmente dois voos de Boeings 747-400, que levam a produção local para Luxemburgo, de onde as frutas são distribuídas para a França, Alemanha, Inglaterra e outros países. Uma fruta colhida de manhã nas fazendas da região pode ser consumida pelos mercados europeus no dia seguinte.

O terminal conta com a mais moderna estrutura para o recebimento e armazenagem de cargas perecíveis. São seis câmaras frigoríficas e dois túneis de resfriamento. A antecâmara do terminal é climatizada para evitar que o choque térmico prejudique as condições das frutas. “Temos as condições tecnológicas ideais para atender os produtores da região”, afirma Rodrigo Guercio Magalhães Siebra, superintendente do aeroporto. A maior parte da produção local é exportada por navios, mas os mercados mais exigentes preferem consumir as frutas transportadas por avião. “O mercado francês não se importa de pagar um pouco mais, pois a manga chega em condições muito melhores”, conta Paulo Dantas, que comanda a Agrodan, uma das maiores exportadoras de frutas do Brasil.



Os terminais de carga da Infraero são bem equipados para receber cargas vivas

Os produtos desembarcados nos terminais da Infraero são bons exemplos de produtos com alto valor agregado. Eles representam apenas 0,23% do volume total de toneladas importado pelo Brasil. Em dólar, porém, significam 17,95% do total das importações. São valiosos não apenas pelo preço, mas por fortalecer a pauta exportadora brasileira. Os componentes eletrônicos importados pelas empresas da Zona Franca de Manaus (AM) são utilizados na fabricação de celulares e televisores que, depois, são exportados para o Mercosul e os Estados Unidos. Da mesma forma, tecnologias que chegam por avião ajudam na produção de máquinas agrícolas e na extração de bens minerais, como o petróleo, que contribuem para as exportações brasileiras.

Setores importantes da economia brasileira dependem dos terminais da Infraero e conseguem aproveitar as vantagens de rapidez e segurança do modal aéreo. Os produtores de manga do semiárido nordestino conseguem colocar rapidamente a fruta nos mercados europeus graças ao aeroporto de Petrolina (PE). Da mesma forma, os produtores paranaenses de alimentos perderiam competitividade sem o terminal de cargas de Curitiba (PR). Muitas indústrias brasileiras chegam a se instalar perto dos aeroportos para aproveitar melhor os benefícios oferecidos pelos terminais da Infraero.

Alguns terminais desenvolvem capacidades específicas. O Teca do aeroporto do Galeão é o mais bem equipado e moderno para receber cargas vivas. Em uma área reservada, longe da movimentação usual do armazém, os animais se acalmam após o estresse da viagem. São oito baias e um piquete de 220 metros quadrados. Há ainda um espaço para acomodação dos veterinários e cavaleiros que acompanham os animais.



Eficiência e serviços aos clientes

A liberação rápida das cargas está entre as prioridades dos terminais da Infraero.

Em 1998, no Aeroporto Internacional de Viracopos – Campinas (SP), a Infraero, a Receita Federal, os importadores, as empresas aéreas e os agentes de carga se uniram para liberar algumas cargas de importação no prazo máximo de seis horas. O sucesso da parceria foi enorme. A Receita transformou a iniciativa, batizada de Linha Azul, em regime aduaneiro com validade em todo o País. As empresas que atuam nesse regime recebem tratamento de despacho aduaneiro expresso nas importações, exportações e trânsito aduaneiro.

A Infraero busca sempre aperfeiçoar a eficiência logística de seus terminais.

Em 2003, criou o Programa Infraero de Eficiência Logística, que premia as empresas mais eficientes nas cadeias logísticas dos processos de importação. A partir da divulgação de *rankings* mensais, as empresas recebem pontos que, somados ao final de 12 meses, indicam qual foi o importador mais ágil na retirada das cargas.

Por meio de relatórios operacionais, os importadores podem melhorar suas práticas e verificar, a partir dos tempos divulgados, o desempenho de seus prestadores de serviços, como agentes de carga, despachantes aduaneiros e transportadores rodoviários.

O setor de logística de carga cresceu dentro da Infraero graças a uma série de benefícios oferecidos aos clientes. Os principais terminais da Rede possuem Centrais de Atendimento ao Cliente (CACs) que oferecem visitas programadas, nas quais todos os processos são explicados de forma didática. As centrais dão apoio no acompanhamento a cargas vivas, mercadorias perecíveis, obras de arte e outros tipos de carga.

Por meio do *site* Infraero Cargo (infraero.gov.br/infraerocargo), os clientes têm acesso ao sistema Carga Aérea Online. É uma ferramenta que permite o acompanhamento em tempo real da movimentação da mercadoria dentro do terminal, desde sua chegada até o momento de sua liberação. O sistema permite que o cliente possa pedir armazenamento especial para uma determinada carga ou fotos do volume no momento da pesagem.

O *site* fornece ainda boletins estatísticos mensais com a movimentação de cargas nos terminais. Os clientes podem checar também todos os *rankings* de eficiência logística dentro dos aeroportos e saber como funciona o Programa Infraero de Eficiência Logística. Desde 2011, com o aplicativo Infraero Cargo, os clientes cadastrados passaram a ter a possibilidade de fazer o acompanhamento das cargas também por meio de aplicativo para *smartphones* e *tablets*.

Os terminais de carga da Infraero possuem modernos equipamentos de segurança, como circuito fechado de TV, equipamentos de raio-X e pórticos detectores de metais. O controle do acesso de pessoas e veículos aos terminais é rigoroso.



Aplicativo Infraero Cargo e sistema Carga Aérea Online permitem que os clientes acompanhem em tempo real a movimentação da mercadoria dentro dos terminais



O CAMINHO DA SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA

A saúde financeira da Infraero é uma meta estabelecida desde a sua criação. Empresa pública de direito privado com patrimônio próprio e autonomia administrativa e financeira, deixou de depender dos repasses do Governo Federal para o custeio de despesas operacionais em 1977, graças às receitas comerciais. Ao longo do tempo, após absorver dezenas de aeroportos em todo o País, a Empresa passou a administrá-los por meio do chamado subsídio cruzado – quando os recursos gerados pelos grandes aeroportos propiciam a sustentação financeira daqueles de menor porte. Em 1989, com a criação do Adicional de Tarifa Aeroportuária (Ataero), a Infraero ganhou um recurso adicional ao subsídio cruzado. A partir do recebimento do acréscimo de 50% sobre as tarifas aeroportuárias, a empresa garantiu mais receita para aplicar em reforma, reaparelhamento e expansão das instalações dos aeroportos. Anos mais tarde, em 1995, houve um novo reforço para as receitas com absorção da Telecomunicações Aeronáuticas S.A. (Tasa), empresa estatal de prestação de serviços de navegação aérea. “Houve uma mudança no perfil operacional da empresa ao absorver a Tasa. Passamos a ter direito a uma parcela das tarifas de aeronavegação e de aproximação aérea, o que nos deu ainda mais fôlego para investimentos em infraestrutura”, explica Mauro Roberto Pacheco de Lima, diretor de Planejamento da Infraero. Hoje, além das receitas vindas diretamente da operação dos aeroportos, são fundamentais as receitas vindas da logística de carga e da exploração de negócios comerciais, como o Aeroshopping e a venda de espaços publicitários. “A Empresa se mantém superavitária graças à renda proveniente dessas duas áreas, que, juntas, respondem por 52% do total de receitas operacionais”, afirma Geraldo Moreira Neves, diretor Comercial da Infraero. “A atividade de logística de carga é a operação que nos oferece o maior custo-benefício”, diz. Apesar de a sustentabilidade financeira ter sido consolidada, a necessidade de uma infraestrutura aeroportuária mais robusta, com capacidade para atender a uma demanda que cresce junto com o País, exigiu uma transformação na estratégia. Por isso, em 2011, o Governo Federal anunciou a concessão dos aeroportos de Guarulhos (SP), Campinas (SP) e Brasília (DF), permitindo a entrada de capital privado para financiar a ampliação e o



Receitas da exploração de negócios comerciais ajudam a Infraero a permanecer superavitária

aperfeiçoamento da infraestrutura e garantindo melhorias no atendimento e nos níveis de qualidade dos serviços prestados. Com o novo modelo, a Infraero passou a ser acionista das concessionárias, com 49% do capital social. Além disso, os aeroportos concedidos passaram a contribuir para o Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), cujos recursos são direcionados para custeio e investimento em aeroportos deficitários. Assim, o subsídio cruzado continua existindo, mas não mais a partir do balanço da Infraero. Trata-se de um momento de reestruturação do setor. “A concessão fará com que os três aeroportos se tornem referências operacionais no País”, diz Mauro. A partir dessa estratégia, a Infraero é fortalecida de diversas maneiras: ao participar da gestão privada e trazer essas práticas para sua administração; ao receber recursos do FNAC para garantir a sustentação financeira dos aeroportos de menor porte; e ao levar sua experiência para a coordenação dos aeroportos concedidos. Além disso, a Infraero se torna uma prestadora de serviços, que pode auxiliar Estados e Municípios na administração dos aeroportos regionais. “Também criamos uma força empresarial que pode inserir a infraestrutura aeroportuária brasileira no mercado internacional. Em pouco tempo, os operadores poderão participar de processos de concessão em outros países, como *players* internacionais, contando com a nossa experiência”, conclui o diretor de Planejamento da Infraero.



Free shop do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão - Antonio Carlos Jobim nos anos 1980 (acima) e nos dias atuais (abaixo)



UM ESPAÇO DE COMÉRCIO INTENSO

O varejo tem uma importância fundamental nos aeroportos administrados pela Infraero. Por conta disso, a Empresa criou a marca Aeroshopping, um conceito que identifica o espaço comercial dentro dos terminais e facilita a orientação dos usuários. A satisfação do cliente estimula o consumo e, com isso, o faturamento dos comerciantes. Catorze aeroportos já contam com a marca Aeroshopping, que imprime um *design* moderno nas áreas comerciais e facilita a comunicação mercadológica. A variedade de opções para o usuário dos aeroportos é definida por meio de pesquisas de opinião, uma estratégia que garante bons negócios para os lojistas e a aprovação dos passageiros. O *mix* de lojas inclui marcas locais, nacionais e de expressão internacional. A exploração de negócios comerciais dentro dos aeroportos corresponde a 31% das receitas da Infraero. Estão incluídas nesse segmento a utilização de áreas comerciais, os estacionamentos, os bares e restaurantes e as locadoras de automóveis, dentre outras modalidades de negócios. Como os terminais de carga são responsáveis por 19% das receitas, as duas áreas somadas geram pouco mais da metade das receitas da Infraero.





02

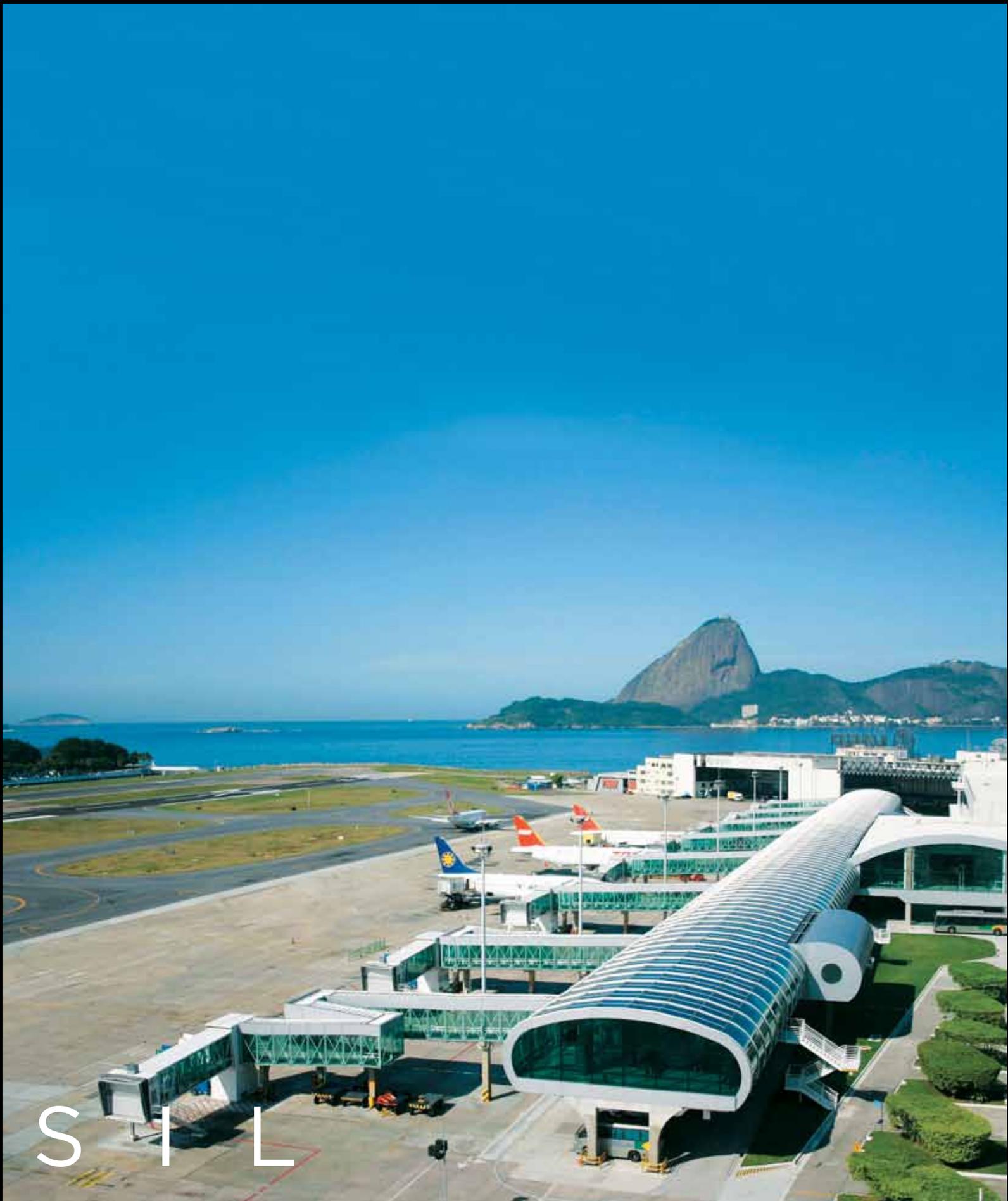
ATENÇÃO
ECONOMIZE ENERGIA MANTENHA A PORTA FECHADA
CÂMARA DE CONGELAMENTO
TEMPERATURA LIMITE: -18°C

Flores



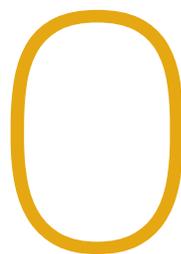
B R A

Aeroporto Santos Dumont



S I L

Responsabilidade ambiental e social, compromisso da Infraero



Aeroporto Internacional do Recife - Guararapes (PE) descartou 10 mil lâmpadas fluorescentes em 2012. Elas não foram para o lixo. As lâmpadas passaram por um processo de descontaminação feito por uma empresa especializada, e todos os seus componentes foram reaproveitados por outras cadeias produtivas. O mercúrio foi encaminhado para fabricantes de termômetros e sensores. O vidro serviu como matéria-prima da indústria de cerâmica. O alumínio foi doado para cooperativas de reciclagem.

Assim como em Recife, todas as unidades da Infraero estão hoje conscientes da importância da preservação do meio ambiente e do desenvolvimento sustentável. A reciclagem de lixo, o uso correto dos recursos hídricos e o emprego de energias renováveis fazem parte do dia a dia da Empresa. A defesa da sustentabilidade não se limita à preocupação ambiental. Os empregados estão engajados em construir uma empresa que seja socialmente responsável, com ações que beneficiem não apenas a organização, mas também as comunidades vizinhas aos aeroportos, os moradores das cidades e o País.

As ações ambientais e sociais andam juntas. O Aeroporto de São Paulo - Congonhas (SP) gera diariamente cinco toneladas de resíduos. Por meio do programa Coleta Seletiva Solidária, foram criados procedimentos para a coleta e destinação corretas do lixo produzido no terminal. Ao final de 2012, 20% dos resíduos já estavam sendo reaproveitados, graças à cooperação das companhias aéreas, dos lojistas e dos restaurantes. O benefício social acontece no trabalho de reciclagem, feito por duas cooperativas, a Cooperativa Miguel Yunes (Coopermyre) e a Central de Triagem da Capela do Socorro (Coopercaps), ambas na zona sul de São Paulo.



Criança beneficiada pelo Programa Infraero Social

PARCERIA COM AS COMUNIDADES

A Infraero aproxima os brasileiros não apenas fisicamente, por conta de seus aeroportos, mas também por meio de suas ações sociais. Desde 2001, a Empresa executa o Programa Infraero Social, voltado para o desenvolvimento das crianças e dos jovens de baixa renda que vivem perto dos terminais aeroportuários. São atividades variadas, desenvolvidas de acordo com as necessidades das comunidades e com a idade do público-alvo. Alguns aeroportos oferecem aulas de música, informática, cursos básicos de idiomas, oficinas de eletrônica, fotografia, marcenaria e culinária. Outros combinam capacitação profissional com palestras sobre cidadania e meio ambiente. Várias instalações oferecem atividades esportivas e assistência psicológica e odontológica. São 52 projetos que beneficiam cerca de 17 mil pessoas em todas as regiões brasileiras. As atividades acontecem quase sempre nas instalações dos próprios aeroportos

e são desenvolvidas em parceria com as administrações municipais e estaduais. Os projetos contam com a colaboração voluntária de empregados da Infraero. “Muitos adolescentes conseguiram seu primeiro emprego depois de participar do Infraero Social”, afirma Josefina Gontijo Costa, gerente de Gestão para Sustentabilidade e responsável pela concepção e implantação do programa dentro da Empresa. Josefina lembra que a concepção do projeto surgiu da necessidade de atender crianças e jovens carentes que circulavam pelos terminais ou moradores que agiam como se tudo aquilo não pertencesse também a eles – jogando lixo nas áreas perto das pistas, por exemplo. “Mostramos que os aeroportos são de todos os brasileiros e que eles, no futuro, também voariam de avião”, afirma. Com o diálogo, as comunidades passaram a olhar os aeroportos e seus empregados como parceiros.



Criança participa de atividade promovida pelo Programa Infraero Social, em Curitiba

Congonhas demonstra também a importância do uso de energia limpa e renovável dentro da organização. O aeroporto instalou painéis de energia solar para o abastecimento do terminal de passageiros, do prédio dos bombeiros, da oficina de manutenção da Infraero e para a iluminação dos dois pátios gerais. Os equipamentos também foram instalados nos aeroportos de Campo de Marte (SP) e de Jacarepaguá (RJ). Além de gerar energia renovável, a tecnologia contribui para a redução do consumo de energia.

A Infraero desenvolveu, em parceria com instituições como a USP (Universidade de São Paulo) e o ITA (Instituto de Tecnologia Aeronáutica), nove projetos para uso sustentável de recursos hídricos em aeroportos. São estratégias variadas de tratamento e reutilização de água. O aeroporto do Galeão (RJ) oferece um dos melhores exemplos de uso racional desse recurso. Com o emprego de fontes alternativas, reutilização e aproveitamento das águas das chuvas, o aeroporto consegue suprir quase metade da sua demanda por recursos hídricos.

O Sistema de Gestão Ambiental da Infraero tem como uma de suas diretrizes primordiais assegurar que todas as instalações atendam às recomendações das leis e normas de proteção ao meio ambiente. Por esse motivo, a sustentabilidade é um dos critérios avaliados na contratação de serviços e na compra de equipamentos.

A empresa realiza ações educativas e de sensibilização dirigidas aos passageiros, aos empregados e às comunidades vizinhas aos aeroportos. Estudantes que moram no entorno dos complexos aeroportuários participam, por exemplo, de palestras sobre a importância do desenvolvimento sustentável ou sobre o perigo da colisão de aeronaves com animais e como eles podem contribuir para reduzir esse risco.



Ações de manejo de fauna são desenvolvidas nos aeroportos

Melhorias sem interrupção: os aeroportos da Infraero são modernizados sempre com a preocupação de reduzir ao mínimo os impactos aos usuários. Em 2004, foram entregues oito pontes de embarque e escadas rolantes em Congonhas (SP), obras que foram realizadas em pouco mais de um ano durante



Ponte de embarque no Aeroporto de São Paulo - Congonhas

a madrugada. Não houve prejuízo aos voos e não foi registrada qualquer reclamação dos usuários do tradicional aeroporto. “A obra foi realizada em tempo recorde, em uma verdadeira façanha de engenharia e operações”, reforça Willer Larry Furtado, superintendente da Regional de São Paulo.



Responsabilidade social

A Infraero sempre entendeu que as empresas precisam ter um papel socialmente relevante. São muitas as suas iniciativas nesse sentido. Entre elas, o acordo que firmou com a Secretaria Nacional de Justiça para viabilizar postos avançados nos aeroportos para impedir o tráfico de seres humanos.

Com a mesma preocupação, a partir de convite do Conselho Federal de Medicina, integra a Campanha de Busca e Defesa de Crianças Desaparecidas, por meio da qual são distribuídas cartilhas com sugestões de medidas de segurança para evitar o aumento do número de desaparecidos. A Empresa também participa do projeto Viva Vida, que tem o objetivo de profissionalizar jovens entre 16 e 21 anos que tenham sido vítimas de exploração sexual. *Banners* e vídeos são divulgados nos aeroportos, sensibilizando os usuários sobre o tema.

A Infraero integra o Cadastro Empresa Pró-Ética, criado pela Controladoria-Geral da União (CGU) e pelo Instituto Ethos, organização da sociedade civil que se dedica a sensibilizar as empresas sobre a importância de gerir seus negócios de forma socialmente responsável. As empresas que aderem ao cadastro assumem o compromisso público de prevenir e combater a corrupção dentro de sua organização, em favor da ética nos negócios. O cadastro avalia e divulga as empresas voluntariamente engajadas na construção de um ambiente de integridade e confiança nas relações comerciais, inclusive naquelas que envolvam o setor público. Foi ainda a primeira empresa pública a assinar o Pacto Empresarial pela Integridade e contra a Corrupção. E assumiu o compromisso público de não contratar empresas que constem do Cadastro Nacional de Empresas Inidôneas ou Suspensas (CEIS).

Em favor da inclusão de pessoas com deficiência, a Infraero adotou a política de acessibilidade em todos os aeroportos. Entre outras ações, prevê a realização de *workshops* para os empregados, que aprendem a atender a esses usuários. Uma das atividades é um treinamento no qual vivenciam as dificuldades por que passam as pessoas com deficiência. Em exercícios de simulação, experimentam andar com o apoio de muletas, cadeiras de rodas e vendas oculares, para simular deficiência visual, o que os ajuda a ganhar consciência dos problemas enfrentados por esses usuários dos aeroportos.



Os aeroportos administrados pela Infraero oferecem condições de acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida





Embarque

Departure

B C R

NO PÓDIO COM O JUDÔ BRASILEIRO

As Olimpíadas de Londres de 2012 foram especiais para o Brasil e para a Infraero. A judoca Sarah Menezes ganhou medalha de ouro. Seus colegas Felipe Kitadai, Mayra Aguiar e Rafael Silva conquistaram o bronze. Foi a melhor performance da equipe brasileira de judô na história dos jogos olímpicos. Semanas depois, a seleção paralímpica conquistou uma medalha de prata e três de bronze. A satisfação da Infraero não se deveu apenas ao fato de ser a primeira empresa a patrocinar a Confederação Brasileira de Judô (CBJ) e a Confederação Brasileira de Desportos de Deficientes Visuais (CBDV), na modalidade Judô para Cegos. A Empresa sabe que as conquistas olímpicas irão estimular ainda mais as

1.500 crianças e adolescentes que participam do Avança Judô, um projeto de inclusão social que, por meio da prática do esporte, favorece a socialização e reduz a evasão escolar.

O que o judô tem de especial? É um esporte que tem a capacidade de desenvolver “valores humanos essenciais e éticos”, acredita Selloi Totti, coordenadora do projeto Avança Judô e membro da CBJ. “Possibilita ainda uma nova percepção de vida e motivação”, afirma. O projeto já foi implantado em nove cidades: Brasília (DF), Belo Horizonte (MG), Recife (PE), Jaboatão dos Guararapes (PE), Campo Grande (MS), São Luís (MA), Macapá (AP), Boa Vista (RR) e Campinas (SP).



Programa Avança Judô auxilia na formação de atletas, favorece a socialização e reduz a evasão escolar



Funcionários da Infraero identificados por um colete amarelo oferecem orientação aos passageiros nos aeroportos da Rede



Viagem para o futuro

Um salto em qualidade e capacidade operacional

Com planejamento e uma política agressiva de investimentos, a Infraero aumentou a capacidade aeroportuária em um ritmo acelerado nos últimos anos e conseguiu acompanhar o crescimento do número de passageiros, que saltou 144% entre 2001 e 2011. Eventos como a Copa das Confederações de 2013, a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016 trazem novos desafios, enfrentados com a ampliação e modernização dos terminais de passageiros, das pistas, dos pátios das aeronaves, das torres de controle e dos estacionamentos.

Os aeroportos administrados pela Infraero abrigam hoje grandes canteiros de obras em todas as regiões do País. Em Florianópolis (SC), está em andamento a construção do novo terminal, que terá sua capacidade ampliada de 2,7 para quase 7 milhões de passageiros por ano. Goiânia (GO), Teresina (PI) e Macapá (AP) também terão sua capacidade operacional aumentada significativamente com a construção de novos terminais.

O aeroporto de Natal (RN) ganhou novas salas de embarque e desembarque. Os dois terminais do aeroporto do Galeão (RJ) estão sendo reformados. No terminal 2, já foi entregue um novo espaço para o *check-in* de companhias aéreas estrangeiras. Em São Luís (MA), a reforma do terminal de passageiros resultou na duplicação da sala de embarque e no aumento de 20% do espaço da sala de desembarque, entre outras melhorias.



Aeroporto Internacional Marechal Cunha Machado – São Luís

Estão em andamento obras de reforma, modernização e ampliação do terminal de passageiros de Confins (MG) e Manaus (AM). Com as melhorias, a capacidade do aeroporto de Manaus passará de 6,4 milhões para 13,5 milhões de passageiros por ano. Estão previstas também ampliações dos terminais dos aeroportos de Salvador (BA), Curitiba (PR), Cuiabá (MT) e Petrolina (PE).

As pistas de pouso e decolagem estão sendo revitalizadas em vários complexos aeroportuários. Já foram concluídas as obras em Fortaleza (CE), Altamira (PA), Cuiabá, Macaé (RJ), Curitiba, Londrina (PR) e Bagé (RS). A Infraero ampliará o pátio das aeronaves nos aeroportos de Salvador, Recife (PE) e Porto Alegre (RS).

A segurança dos voos está sendo reforçada com a construção de novas torres de controle. A do aeroporto de Salvador terá 60 metros de altura – uma das maiores do País – e tem entrega prevista para o final de 2013. Os aeroportos de Recife, Goiânia, Aracaju (SE), João Pessoa (PB), Belém (PA), Marabá (PA), Santarém (PA) e Uberlândia (MG) também ganharão novas torres. Além disso, um investimento de R\$ 2,74 milhões modernizará os sistemas das torres de controle e dos controles de aproximação (APPs) de 28 aeroportos.

As melhorias nos aeroportos brasileiros incluem outros benefícios. Os estacionamentos de aeroportos de Curitiba, Londrina e Goiânia foram ampliados. Vários terminais em todo o País receberam mobiliários novos nas salas de embarque e desembarque. Os sistemas de segurança e vigilância foram reforçados. Houve também investimentos em esteiras de bagagem, painéis informativos de voos e balcões de *check-in*.

O esforço da Infraero para modernizar o sistema aeroportuário resultou também na entrega do terminal 4 do aeroporto de Guarulhos (SP), com 32 posições de *check-in* e capacidade para 5,5 milhões de passageiros por ano. As operações começaram em fevereiro de 2012, antes da assinatura do contrato de concessão do aeroporto, que ocorreu quatro meses depois. A obra custou R\$ 85 milhões, o que significa R\$ 15,50 por passageiro, o menor índice custo por passageiro da história da Infraero.



Terminal 1 do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes - Manaus



Obra da torre do Aeroporto Internacional de Salvador — Deputado Luís Eduardo Magalhães



Painel assinado por Di Cavalcanti e Clóvis Graciano no Aeroporto de São Paulo - Congonhas



Obra do artista plástico Romero Brito no Aeroporto Internacional Pinto Martins - Fortaleza

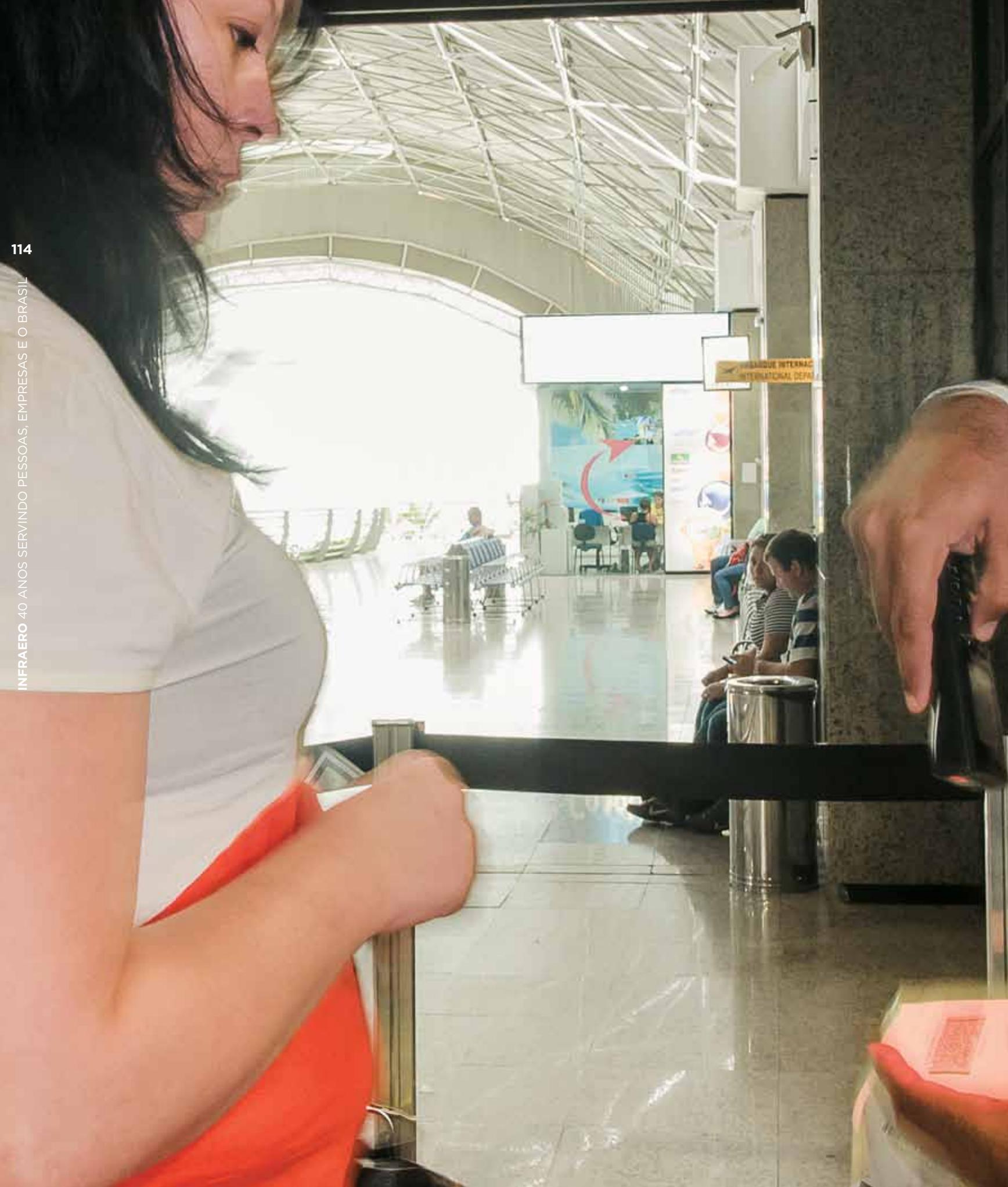


Painel do pintor italiano Aldo Locatelli no Aeroporto Internacional Salgado Filho - Porto Alegre

BAGAGENS E BELAS OBRAS DE ARTE

É possível apreciar a arte brasileira sem necessariamente visitar museus ou galerias. Os aeroportos oferecem mosaicos, murais e esculturas de alguns dos mais importantes artistas do País. São obras que impressionam pela beleza, às vezes pela dimensão, e que aguçam a curiosidade dos viajantes. Há belos exemplos de mosaicos – painéis feitos com pastilhas – em vários aeroportos. Congonhas (SP) exhibe, junto à escada que leva do subsolo ao térreo, uma obra com motivos geométricos da dupla Ernani do Val Penteado e Raymond A. Jehlen, os arquitetos responsáveis pela construção do aeroporto. Eles são também os autores do painel de mármore no saguão central do mesmo prédio, um trabalho que exhibe aviões de diversos modelos ligando os continentes. Os usuários do terminal podem aproveitar e ver na calçada o busto de Santos Dumont feito por Victor Brecheret (1894-1955). Outra preciosidade no aeroporto paulista, aberta apenas para visitas agendadas, é o painel pintado por Di Cavalcanti (1897-1976) e Clóvis Graciano (1907-1988), no Pavilhão das Autoridades. O aeroporto de Salvador (BA) possui um mosaico do artista gaúcho Glauco Rodrigues (1929-2004) com lugares, personagens e manifestações culturais da Bahia. Foi a última obra do artista. Um painel feito com mármore e granitos embeleza o aeroporto de Campina Grande (PB). Concebido pelo escritor e dramaturgo paraibano Ariano Suassuna, o trabalho foi realizado pelo seu genro, Guilherme da Fonte. Romero Britto, artista plástico conhecido internacionalmente por suas obras de cores vibrantes e temas divertidos, doou nove esculturas aos aeroportos brasileiros no ano de 2011. O Santos Dumont (RJ) recebeu o trabalho “Menino Dançando”. Em Guarulhos (SP), é exibido “O Cachorro” e, em Curitiba (PR), “A Maçã”. As outras obras do artista estão em exibição no Galeão

(RJ), Brasília (DF), Belém (PA), Fortaleza (CE) e Salvador. O aeroporto do Recife (PE) exhibe um panorama amplo da arte pernambucana contemporânea. O renomado ceramista Francisco Brennand está presente com um painel na entrada de embarque e três esculturas na praça de alimentação. O escultor Abelardo da Hora comparece com uma estátua do sociólogo Gilberto Freyre. João Câmara, um dos mais importantes pintores em atividade no País, é o autor do painel na área de *check-in*. Brasília (DF) e Confins (MG) exibem obras de dois nomes importantes do modernismo brasileiro. O aeroporto da capital federal tem dois enormes painéis de azulejos de Athos Bulcão (1918-2008) e o terminal mineiro possui uma escultura de Amílcar de Castro (1920-2002) exposta no saguão panorâmico. Em Porto Alegre (RS), o destaque é o painel de 50 m² do pintor italiano Aldo Locatelli (1915-1962), que passou os últimos 14 anos de sua vida na capital gaúcha. Localizado no terminal de passageiros 2, o trabalho representa a figura mítica de Ícaro, com seu sonho de voar; Leonardo da Vinci, com suas cartas de navegação; e Santos Dumont, com o 14-Bis. O belo aeroporto de Cruzeiro do Sul (AC), em formato de oca estilizada, exhibe duas obras em marchetaria de Maqueson Pereira, uma das quais retrata uma onça e a outra, a Floresta Amazônica. Além de ceder áreas fixas para a exibição das obras desses artistas, os aeroportos abrem espaço também para mostras temporárias e outras formas de manifestação artística. O aeroporto do Galeão (RJ), por exemplo, exibiu durante duas semanas de junho de 2012 um painel ecológico do grafiteiro Felipe Motta, em comemoração ao Dia Mundial do Meio Ambiente (5 de junho). Feito com musgo, o trabalho retratava a Baía da Guanabara e fez parte da campanha “Um mundo sustentável. É por isso que a gente evolui”, lançada pela Infraero.





Na vanguarda aeroportuária: as soluções mais inovadoras do setor aeroportuário são acompanhadas e implantadas pela Infraero nos aeroportos de todo o País. Estão hoje em experiência os portais eletrônicos de controle migratório, que irão agilizar o fluxo de passageiros com passaportes dotados de *chips*, e os cartões de embarque com identificação por radiofrequência (RFID), que permitem localizar o passageiro dentro do terminal.



Novo terminal do Aeroporto Internacional de Imperatriz



Novo terminal do Aeroporto Internacional de Macapá

Avanços em infraestrutura

Além das grandes obras, a Infraero aposta na implantação de módulos operacionais para atender ao aumento da demanda de passageiros. Estruturas de rápida implantação, elas oferecem áreas de embarque e desembarque, esteiras de bagagem e espaços para *check-in*. Algumas possuem todos os equipamentos de um terminal completo de passageiros, como equipamentos de raio-X, painéis de voos e pontos comerciais.

Os módulos operacionais já foram implantados nos aeroportos de Brasília (DF), Guarulhos (SP), Viracopos (SP), Florianópolis (SC) e Porto Alegre (RS), dentre outros. “É uma solução adotada cada vez mais por grandes aeroportos do mundo”, explica Walter Américo da Costa Souza, superintendente de Desenvolvimento Aeroportuário da Infraero. São usados, muitas vezes, para atender demandas específicas, como o aumento do fluxo de passageiros provocado pela realização de grandes eventos.

Essas estruturas também permitem a ampliação da capacidade dos aeroportos antes mesmo da conclusão das grandes obras. “São alternativas vitoriosas. Com elas, conseguimos disponibilizar módulos de *check-in*, embarque e desembarque em no máximo seis meses e a custo reduzido. Isso dá fôlego ao aeroporto enquanto o empreendimento principal não fica pronto”, afirma Jaime Henrique Caldas Parreira, diretor de Engenharia da Infraero.

QUALIDADE RECONHECIDA NO EXTERIOR

A Infraero ajudou a construir o sistema da aviação civil internacional ao participar ativamente dos fóruns promovidos por entidades como a International Civil Aviation Organization (Icao), a agência das Nações Unidas responsável pela regulamentação da navegação aérea e a Airports Council International (ACI), a associação de aeroportos que promove a troca de informações e experiências para a melhoria dos serviços.

A Infraero é hoje uma das maiores e mais respeitadas administradoras aeroportuárias do mundo. Algumas soluções desenvolvidas desde sua fundação são replicadas por operadoras estrangeiras. O sucesso da transferência dos voos internacionais do aeroporto de Congonhas para Guarulhos em 1985, feita sem qualquer interrupção das atividades, foi estudado por técnicos japoneses quando se preparavam para passar as atividades do aeroporto Haneda, em Tóquio, para o Narita, a 60 km da capital japonesa.

Os esforços brasileiros para reconstrução da infraestrutura do Haiti, que acompanharam a Missão de Paz da ONU, contaram com a colaboração de empregados da Infraero, que foram à ilha caribenha dar assessoria sobre os mais variados assuntos aeroportuários, desde questões de engenharia até possibilidades de exploração comercial. Bombeiros haitianos vieram ao Brasil receber treinamento no Aeroporto Internacional Tancredo Neves – Confins (MG) sobre prevenção, salvamento e combate a incêndios em aeronaves e edificações aeroportuárias.

A eficiência dos serviços prestados pela Infraero é atestada também pelo recebimento do certificado da norma ISO 9000. Já obtiveram a certificação os aeroportos de Brasília (DF), Guarulhos (SP), Congonhas (SP), Confins, Porto Alegre (RS) e Navegantes (SC). Uma organização que recebe o certificado é reconhecida pela capacidade de prestar atendimento de alta qualidade, buscando a máxima satisfação dos usuários de seus serviços.

O aeroporto de Genebra (Suíça) tem módulos operacionais em funcionamento desde 2011. A África do Sul recorreu a essa solução quando precisou ampliar a capacidade dos aeroportos das cidades de Port Elizabeth e Bloemfontein durante a Copa do Mundo de 2010. O aeroporto de Doha (Catar) montou um módulo operacional nos Jogos Asiáticos de 2006.

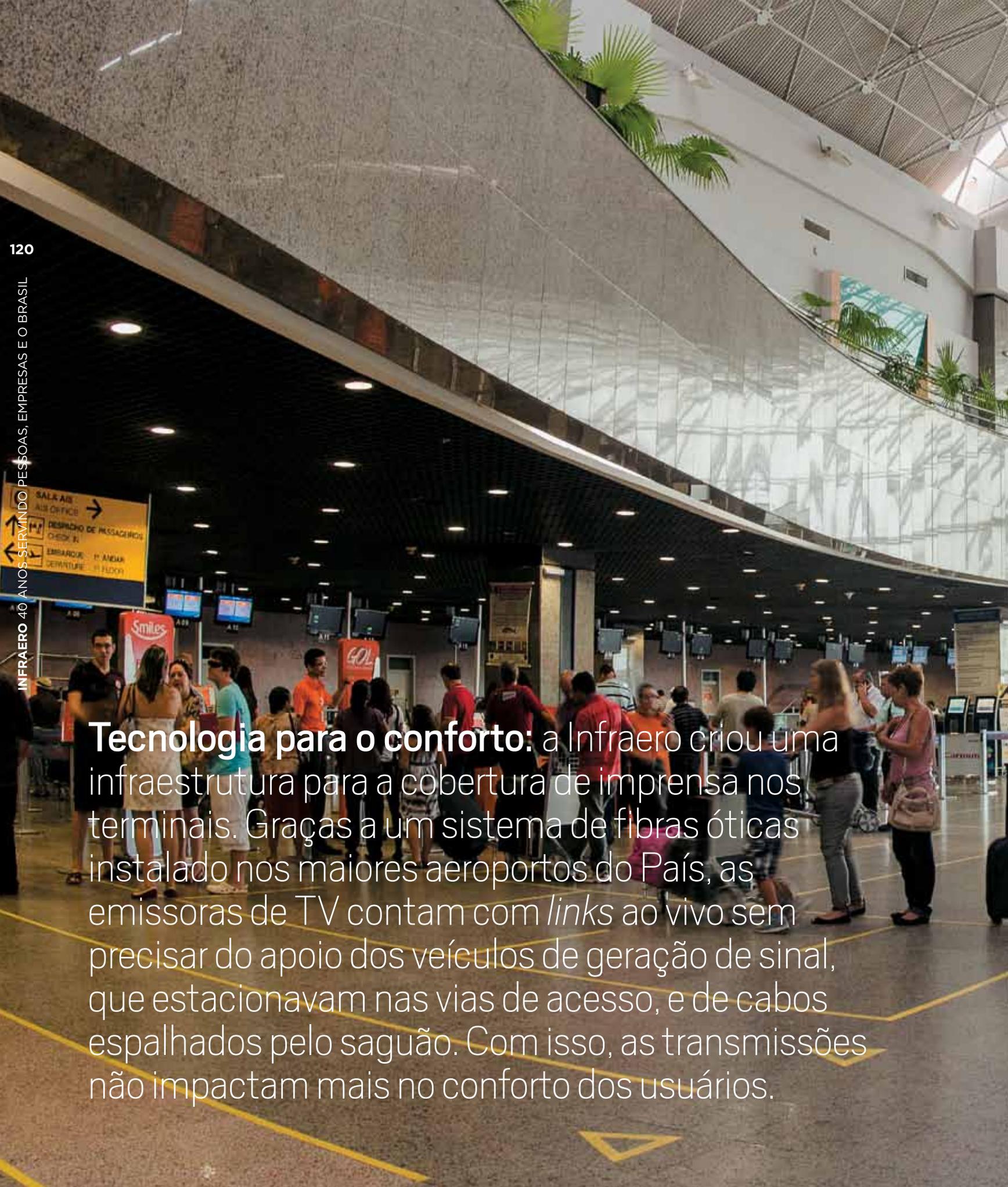
O aumento da eficiência operacional está entre as prioridades da Infraero. Em conjunto com outros órgãos do sistema aeroportuário, a empresa implantou Centros de Gerenciamento Aeroportuário (CGAs) nos mais movimentados aeroportos do País, como Guarulhos e Congonhas (SP), Galeão e Santos Dumont (RJ), Brasília (DF) e Confins (MG). São salas de monitoramento e controle que permitem acompanhar e melhorar o fluxo de passageiros e aeronaves. Dotados de vídeos e de ferramentas avançadas de tecnologia da informação, os centros permitem também a tomada rápida de decisões sempre que necessário.

Os CGAs são os principais responsáveis por oferecer suporte a uma inovadora estrutura criada pelo Governo Federal em agosto de 2011 – as Autoridades Aeroportuárias. São centros operacionais coordenados pela Infraero e que buscam garantir qualidade e agilidade dos serviços prestados nos aeroportos – do tempo de *check-in*, embarque, desembarque e restituição de bagagem ao desembarque de cargas e controle de imigração. A gestão ocorre de forma integrada entre a Infraero, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), a Agência Nacional da Aviação Civil (Anac), a Polícia Federal, a Receita Federal, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e a Secretaria de Defesa Agropecuária (Vigiagro), dentre outros. Uma de suas atribuições é acompanhar o cumprimento das metas definidas pela Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (Conaero), criada pelo mesmo decreto.

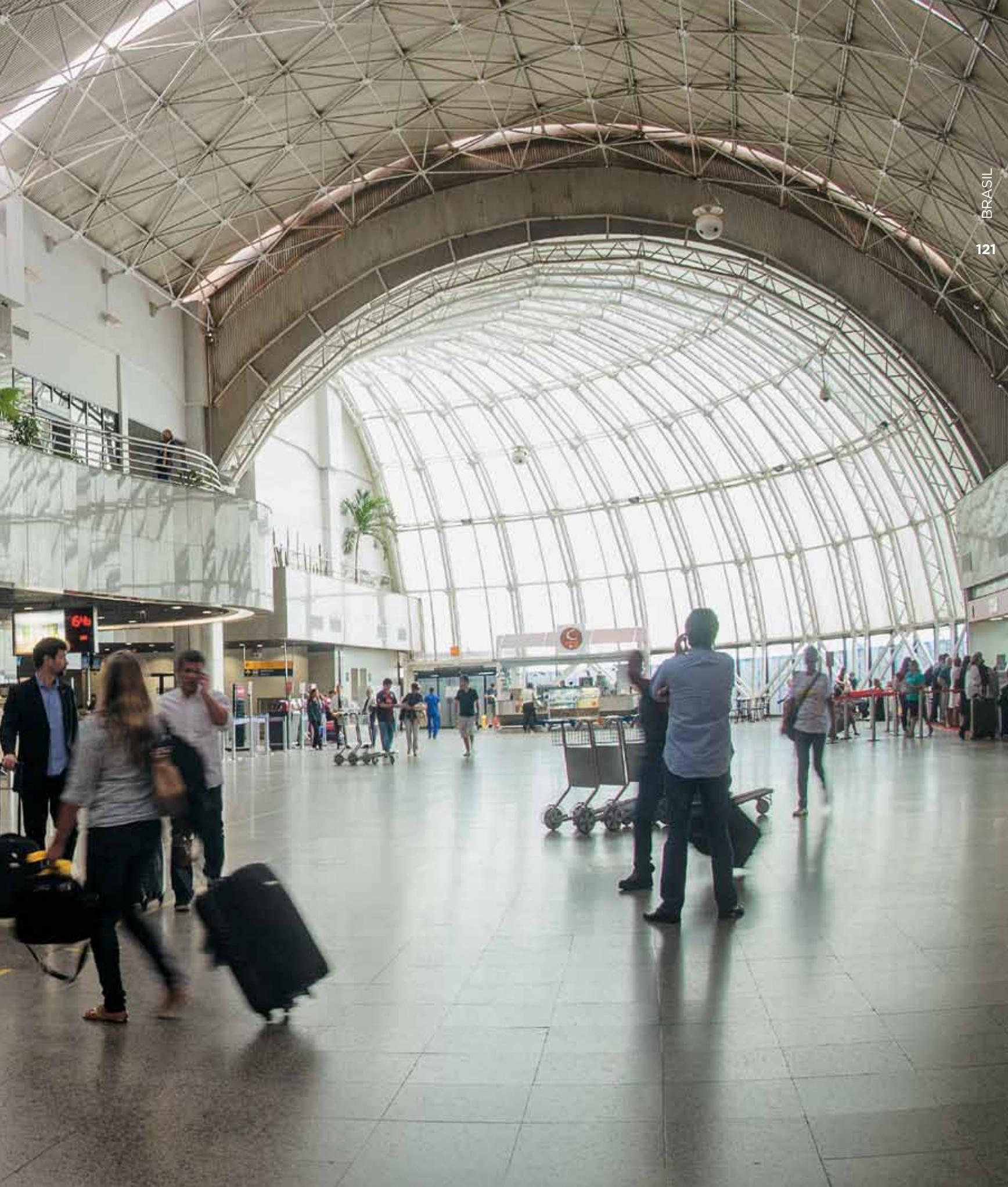


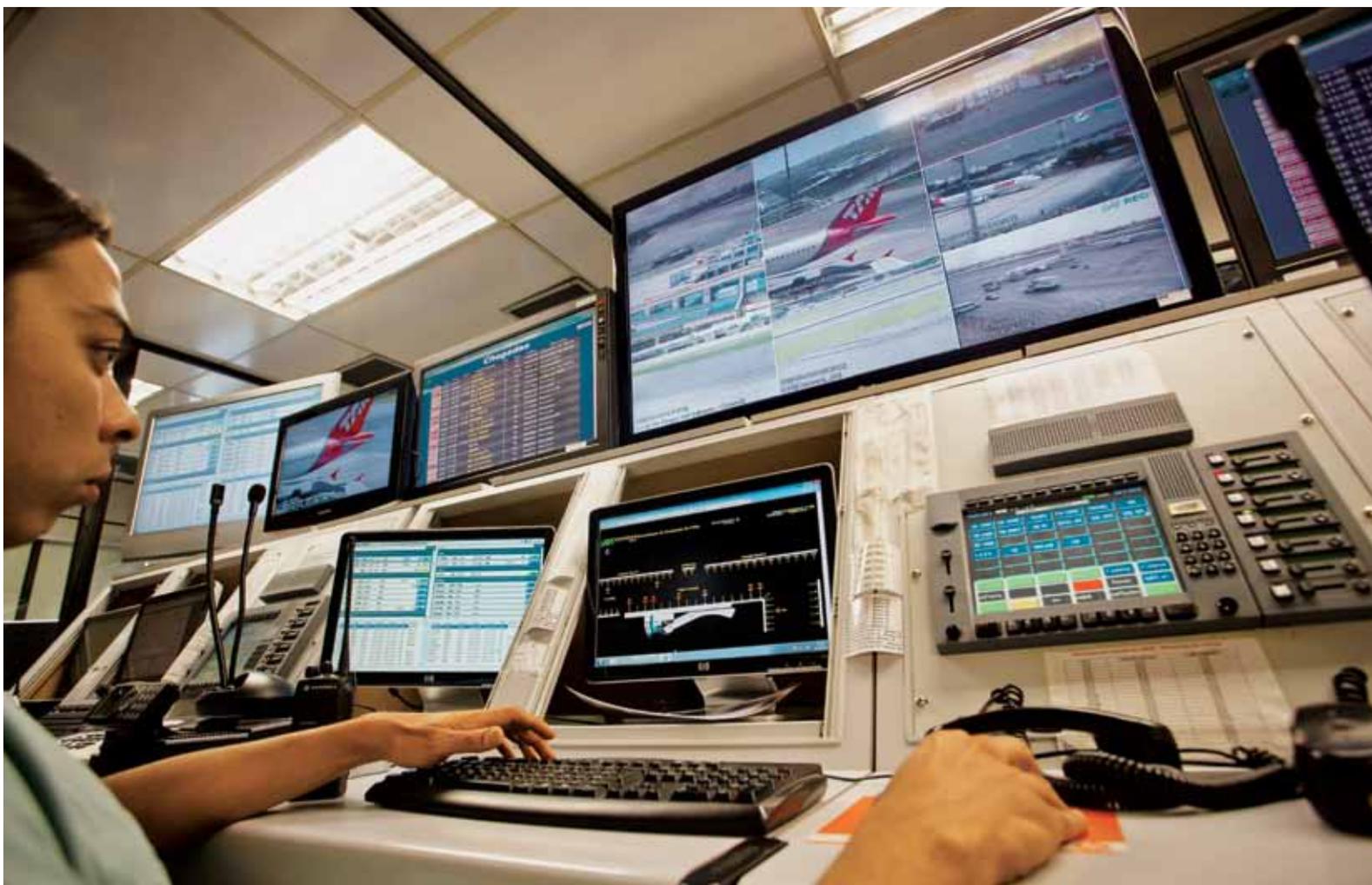
Centros de Gerenciamento Aeroportuário permitem acompanhar e melhorar o fluxo de passageiros e aeronaves



A wide-angle photograph of a modern airport terminal. The foreground shows a busy check-in area with people standing in lines. There are signs for 'Smiles' and 'GOL' airlines. In the background, a large glass facade reflects the sky and surrounding buildings. The ceiling is high with a grid of lights. The overall atmosphere is one of a busy, well-lit public space.

Tecnologia para o conforto: a Infraero criou uma infraestrutura para a cobertura de imprensa nos terminais. Graças a um sistema de fibras óticas instalado nos maiores aeroportos do País, as emissoras de TV contam com *links* ao vivo sem precisar do apoio dos veículos de geração de sinal, que estacionavam nas vias de acesso, e de cabos espalhados pelo saguão. Com isso, as transmissões não impactam mais no conforto dos usuários.





Sistema integra tecnologias como as de monitoramento de voos e de TV de vigilância

As Autoridades Aeroportuárias contam com soluções tecnológicas inovadoras para melhorar o desempenho operacional dos aeroportos. Uma das mais importantes é o Sistema Integrado de Gestão Aeroportuária (Siga). O Siga integra tecnologias já existentes nos aeroportos, como os sistemas de movimentação de voos, de TV de vigilância e de incêndio, que coletam informações em tempo real. Os dados brutos são transformados em indicadores, gráficos e alertas, que terão importância fundamental na tomada de decisões quando o sistema for implantado de forma definitiva. “O coração do aeroporto está nesse sistema de operação”, afirma João Márcio Jordão, diretor de Operações da Infraero. A capacidade dos terminais de passageiros pode ser aumentada em até 30% com ganhos de produtividade proporcionados por tecnologias como o Siga, de acordo com estudos da Empresa.

O trabalho de parceria da Infraero com os demais protagonistas da atividade aeroportuária garantiu a criação de processos fundamentais para a operação. As empresas enviam diariamente os horários de seus voos para que as equipes de operação da Infraero possam programar a entrada e a saída das aeronaves. De posse dessa programação, é possível identificar os períodos de pico de embarques e desembarques. Isso permite, por exemplo, que tanto as companhias quanto a Polícia Federal aloquem, na hora certa, o número correto de profissionais para gerenciar a demanda. “A função de fazer toda essa coordenação é da Autoridade Aeroportuária”, explica Jordão.



Terminal de passageiros do Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre

Os técnicos da Infraero desenvolveram o sistema após pesquisarem soluções adotadas nos aeroportos de Atlanta (Estados Unidos), Frankfurt (Alemanha) e Barajas (Espanha). Os primeiros testes do Siga foram realizados no aeroporto de Brasília (DF). As etapas seguintes irão ocorrer nos aeroportos de Confins (MG), Fortaleza (CE) e Galeão (RJ).

A Infraero estuda outras soluções para melhorar a produtividade aeroportuária. Entre elas, o compartilhamento dos espaços de *check-in* por diferentes companhias aéreas, sistema já utilizado nos Estados Unidos, Canadá e Austrália. A medida permite a redução das filas nos horários mais concorridos.

O tempo de pousos e decolagens está sendo reduzido graças ao Plano de Aperfeiçoamento Operacional, que conta com a cooperação entre a Infraero e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), vinculado ao Comando da Aeronáutica.

Outra iniciativa para melhorar a qualidade das operações nos aeroportos da Infraero é o Sistema de Monitoração Veicular (Simove), que permite visualizar e planejar as movimentações dos veículos nas pistas, reduzindo o tempo das operações. Já foi implantado nos aeroportos de Brasília, Guarulhos (SP) e Galeão.

Sustentabilidade nas pistas: as lâmpadas de balizamento dos aeroportos brasileiros queimavam com frequência e exigiam, durante a troca, o fechamento das pistas. A Infraero vem implantando, desde 2006, luzes com tecnologia LED, que têm vida útil até dez vezes maior, além de trazerem economia de energia de até 90% em relação às lâmpadas convencionais.





A BUSCA INCESSANTE POR NOVAS SOLUÇÕES

Para afastar as aves que circulam nas proximidades das pistas e trazem perigo para a operação das aeronaves, os aeroportos do Galeão (RJ), de Joinville (SC), de Navegantes (SC) e de Porto Alegre (RS) testaram uma espécie de aeromodelo com as formas e as cores de um falcão-peregrino. Manaus (AM) preferiu montar grandes armadilhas para capturar os urubus e depois soltá-los a 50 km de distância. Os empregados do aeroporto de Teresina (PI) recorreram a fogos de artifício contra as aves. Hoje, os aeroportos da Pampulha e Confins (MG), Porto Alegre e Vitória (ES) utilizam a antiga técnica da falcoaria para afugentar, sem matar, os pássaros que circulam nas pistas. Está prevista a utilização dessa modalidade no Plano de Manejo da Avifauna em mais cinco aeroportos da Rede. Essas experiências revelam o comprometimento da Infraero com a busca de novas soluções, sempre aprovadas pela área ambiental da Empresa, para melhorar a eficiência, a segurança e o conforto nos aeroportos. A direção da Infraero sempre estimulou o espírito inovador. Um exemplo é o projeto Ideias em Ação. Criado em 2000, ele premiou propostas que permitiram o aumento da eficiência, a redução dos custos, o fortalecimento do relacionamento com os parceiros e a melhoria da qualidade no atendimento ao cliente. Vários projetos foram adotados pelos aeroportos da Infraero. Um deles foi um furgão desenvolvido especialmente para fazer medições de atrito



A técnica da falcoaria é usada para afugentar pássaros e evitar acidentes



O aplicativo Voos Online informa a situação dos voos em 50 aeroportos

nas pistas. Criado por dois empregados do aeroporto de Porto Alegre, o veículo leva um equipamento chamado *skidometer*, com mais de 300 kg. Graças ao furgão, a medição passou a ser feita de forma mais rápida e segura. As inovações dentro da Infraero acontecem em todas as atividades dos complexos aeroportuários. A campanha “Fique por Dentro”, que buscou esclarecer os usuários sobre o funcionamento dos aeroportos, implantou uma série de soluções inovadoras, entre elas o Guia do Passageiro e a implantação de uma plataforma digital e de interatividade. O aplicativo *mobile* Voos Online, que já atingiu 500 mil *downloads*, ganhou o Prêmio Colunistas 2011 na categoria “Melhor Aproveitamento da Mídia Digital – Apresentações Especiais”, evento promovido pela Associação Brasileira dos Colunistas de Marketing e Propaganda (Abracomp). O aplicativo fornece horários e outras informações de voos de 55 aeroportos brasileiros, além de oferecer a previsão do tempo nas cidades. A criatividade dos colaboradores da Infraero ajudou também a promover as seleções brasileiras masculina e feminina de judô. No dia 10 de agosto de 2011, uma quarta-feira, o saguão de desembarque 1 do aeroporto de Guarulhos (SP) parou para assistir duas lutas de exibição de judocas premiados. Uma das lutadoras era Sarah Menezes, que ganharia meses depois uma medalha de ouro nas Olimpíadas de Londres. O *flashmob* (aglomeração instantânea de pessoas para realizar determinada ação inusitada e previamente combinada) foi um sucesso.



Aeroporto Internacional Augusto Severo – Natal: uso de menos concreto, mais vidro e estruturas metálicas pré-fabricadas

Grandes ideias para uma nova realidade

Para atender a crescente demanda dos aeroportos brasileiros nos últimos anos, a Infraero também colocou em prática uma nova forma de trabalhar, que une conhecimentos multidisciplinares de planejamento, engenharia, sistemas, arquitetura e projetos. Para fazer frente às mudanças do setor, adaptar a Empresa às novas necessidades e cumprir os regulamentos internacionais, uma das principais medidas tem sido a formação e a qualificação de profissionais. “Esse *boom* de infraestrutura alterou bastante o nosso ritmo de trabalho e representa um desafio enorme para os nossos profissionais. Há um treinamento intensivo na formação de mão de obra especializada não apenas em engenharia, mas também em gestão dos projetos”, afirma Jaime Henrique Caldas Parreira, diretor de Engenharia da Infraero.

Atualmente, há cerca de 800 profissionais envolvidos na execução e implantação de obras de pistas, pátios, terminais de passageiros, torres de controle e estacionamentos em todo o Brasil. São pessoas preparadas para levar adiante, com qualidade, um dos momentos mais importantes da história da Infraero – se antes a Empresa executava, no máximo, seis obras simultâneas, hoje são cerca de 60 delas acontecendo ao mesmo tempo pelo País.

Além do esforço das equipes multidisciplinares, as exigências da nova realidade do sistema aeroportuário também demandaram mudanças na metodologia de trabalho. “Antes, tínhamos mais tempo de maturação e execução dos empreendimentos, com cerca de três ou quatro anos para concluir a construção de um terminal de passageiros. Agora, conseguimos concluir uma obra como essa em apenas dois anos”, explica Parreira. Para que isso seja possível, a Infraero utiliza sistemas construtivos mais amigáveis para a execução das obras, além de concepções arquitetônicas mais modernas, que permitem o uso de menos concreto e mais vidros, estruturas metálicas e pré-fabricados. “São soluções mais rápidas, resistentes e de melhor qualidade estética”, diz o diretor. Trata-se de uma nova maneira de projetar e construir, que resulta em aeroportos mais modernos, com design *clean*, além de menos divisões internas, que facilitam qualquer intervenção futura nos terminais.

Explicação geral a nível:

I

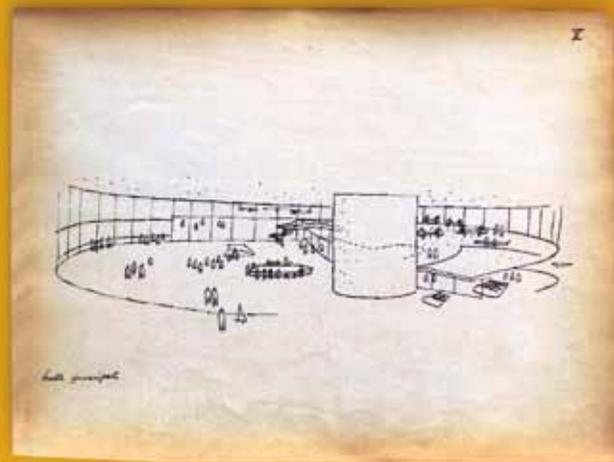
Aos tempos de uma estação de aeroportos em Brasília, constitui-se problema de maior importância. Não, sem dúvida a própria entrada de cidade e a proximidade a empresas que por - fora o nível da sede legal. Como Brasília é uma cidade moderna, e como tal conhecida em todo o mundo, não se pode esquecer, portanto, que a estação de aeroportos programada se limite ao objeto usual a ser tratado. É preciso detalhar de qualquer modo, de modo que a harmonize com o novo layout.

Entre diversos aspectos físicos e práticos, que obedecem às seguintes regras:

1. A estação atenderá ao tráfego doméstico e será complementada de tempo necessário para posteriormente servir ao tráfego de longo alcance.
2. O transporte de passageiros, entre o ar e a estação, será automático - de preferência com sistema de portadores - desce e o sistema hábil para situações, acervo, manobras, etc.
3. A estação será compacta, centralizada e disporá de elementos de programa em torno dos passageiros e flúvio, de forma a permitir o contato permanente com os setores de operações.
4. Os serviços de controle, para partida e chegada, são a base de serviço que aproximará todos os pontos de partida e chegada.
5. Um pequeno hotel - para etapas prévias - será previsto.

Oscar Niemeyer.

Brasília 23. 12. 65.



Projeto de Oscar Niemeyer para o Aeroporto Internacional de Brasília, elaborado em 1965

A MEMÓRIA DA INFRAERO - UM PROJETO PARA MAIS 40 ANOS

Antigos instrumentos de navegação aérea, atas de reunião da diretoria escritas à mão e o cofre do terminal de carga do aeroporto de Curitiba (PR), que inaugurou a Rede de Terminais de Logística de Carga, são algumas das peças que já chegaram ao acervo do Centro Histórico – Memória Infraero, espaço na sede em Brasília que reúne documentos e objetos que marcaram os 40 anos da Empresa.

Inaugurado em junho de 2012, o memorial reúne as primeiras relíquias coletadas por empregados e que estavam guardadas nas unidades da Empresa. Entre essas relíquias, o projeto de um novo terminal de passageiros para o Aeroporto Internacional de Brasília, de autoria de Oscar Niemeyer, de 1965, está entre os objetos que mais chamam a atenção dos visitantes. Estão em exposição os croquis, o texto de defesa da obra e os esboços com os traços característicos do renomado arquiteto brasileiro.

A importância de iniciar um projeto de perpetuação da história da Empresa vem ao encontro das maiores aspirações de todos aqueles que um dia se dedicaram a construir a Infraero. A adesão a essa causa foi unânime entre o corpo funcional, que tem se empenhado na procura e no envio das peças ao Centro. Esse atendimento ao chamado pela construção dessa memória denota o amor das pessoas que trabalham na Empresa.

A Infraero de hoje sabe que o resgate desse acervo transcende os 40 anos que se comemoram nesse momento. Esse resgate é, na verdade, o reconhecimento de todos de que a Empresa vai continuar servindo por muitos anos as pessoas, as empresas e o País.

ATA DE CONSTITUIÇÃO DA INFRAERO

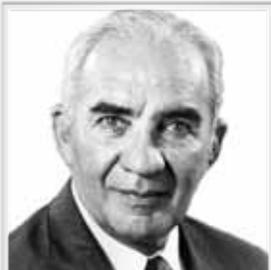
Ata da Assembleia de Constituição da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO - realizada em Curitiba a um de maio de ano de um mil novecentos e setenta e três.

Em vinte e um dias do mês de maio de ano de um mil novecentos e setenta e três, às quinze horas, no Salão Nobre do Gabinete do Ministro da Aeronáutica, no nome anexo do Bloco 010, da Esplanada dos Ministérios, no Brasil, Distrito Federal, realizou-se a cerimônia de constituição da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, presidida pelo Excepcionalíssimo Senhor Tenente-Brigadeiro da Reserva Remunerada DELMIR CAMPOS DE MOURA MAREDO, Signatário Ministro da Aeronáutica, em a presença do Senhor JOSÉ DE SILVIO FRECHCO, Representante da Junta, nos atos constituintes da Empresa e outras autoridades, tendo eu, Tenente Coronel Brigadeiro NILSON LEITE LOBO, atuando como Secretário, por designação do Ministro da Aeronáutica. Iniciada a constituição, o Excepcionalíssimo Senhor Ministro da Aeronáutica passou a palavra ao Senhor JOSÉ DE SILVIO FRECHCO, no-



Cofre do primeiro terminal de carga da Infraero, em Curitiba

05/1973 - 02/1979



Hélio Costa
Major brigadeiro do ar

03/1979 - 03/1980



Hugo de Miranda e Silva
Tenente brigadeiro do ar

03/1980 - 04/1980



Roberto Augusto Carrão de Andrade
Tenente brigadeiro do ar

04/1980 - 05/1982



Protásio Lopes de Oliveira
Tenente brigadeiro do ar

04/1990 - 08/1992



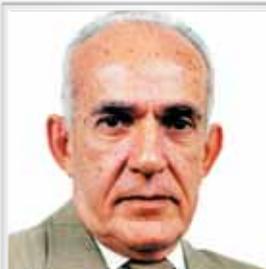
Theodosio Pereira da Silva
Major brigadeiro engenheiro

08/1992 - 10/1992



Lélvio Viana Lôbo
Tenente brigadeiro do ar

10/1992 - 04/1995



Luiz Carlos B. Accioly
Major brigadeiro do ar

04/1995 - 04/1998



Adyr da Silva
Major brigadeiro do ar

03/2006 - 08/2007



José Carlos Pereira
Tenente brigadeiro do ar

08/2007 - 12/2008



Sergio Maurício Brito Gaudenzi

12/2008 - 08/2009



Cleonilson Nicácio Silva
Tenente brigadeiro do ar

08/2009 - 02/2011



Murilo Marques Barboza

05/1982 - 04/1985



Rodopiano de Azevedo Barbalho
Tenente brigadeiro do ar

11/1984 - 11/1984



George Belham da Motta
Tenente brigadeiro do ar

04/1985 - 02/1987



Bertholino Joaquim Gonçalves Netto
Tenente brigadeiro do ar

02/1987 - 04/1990



Lauro Ney Menezes
Major brigadeiro do ar

04/1998 - 04/2000



Eduardo Bogalho Pettengill
Major brigadeiro engenheiro

04/2000 - 07/2002



Fernando Perrone

07/2002 - 01/2003



Orlando Boni

01/2003 - 03/2006



Carlos Wilson Rocha de Queiroz Campos

02/2011



Antonio Gustavo Matos do Vale

Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República

Ministro de Estado

Wellington Moreira Franco

Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero

Diretoria Executiva

Presidente

Antonio Gustavo Matos do Vale

Diretoria de Administração

José Clovis Batista Dattoli

Diretoria Comercial

Geraldo Moreira Neves

Diretoria de Engenharia

Jaime Henrique Caldas Parreira

Diretoria Financeira

José Irenaldo Leite de Ataíde

Diretoria Jurídica

Francisco José de Siqueira

Diretoria de Operações

João Márcio Jordão

Diretoria de Planejamento

Mauro Roberto Pacheco de Lima

Realização

Superintendência de Marketing e Comunicação Social da Infraero

Janete Ribeiro

Revisão e finalização

Amélia Tavares, Carlos Henrique Guaritá, Cibele Nunes, Ignácio Navarro João Seraine, Luiz Paulo Gonzalez, Renato Albuquerque e Soraya Santolin

Créditos das fotos

Acervo Infraero, páginas: 2, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 20, 21, 24, 28, 31, 34, 35, 36, 37, 41, 57, 59, 61, 64, 66, 67, 71, 78, 80, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 89, 92, 94, 95, 106, 109, 111, 112, 116, 119, 126, 127, 128, 129, 131; Alexandre Carvalho: 114, 115, 120, 121, 126; Amarildo Oliveira/Oliveira e Camargo Photography: 42, 43, 56, 60, 70, 72, 73, 74, 124, 125; André Fofano: 111; Darh Marcelos: 11; Fabiano Panizzi: 13; Felipe Gombossy: 3, 8, 10, 13, 15, 26, 27, 69, 76, 77, 89, 97, 98, 99, 100, 103, 107, 112, 122; Gustavo Bettini: 90, 91, 123; Marco Aurélio Prates: 2, 13, 54, 55, 103, 104; Monjardim Noleto Fotografia: 1, 13, 14, 15, 21, 23; Rubens Nemitz Jr: 13, 38, 44, 48, 52, 53, 108 e Vitor Schietti: 66, 67, 82.

Capa: fotos dos aeroportos brasileiros publicadas nas redes sociais e feitas por passageiros que cederam gentilmente os direitos de uso à Infraero – Alzir Lima (@alzirlima); Amaury Rodrigues (@amauryrodrigues); Cleiton Silva (@gordo13); Dorizete Canani (@doricani); Felipe Bezzerá Martins; Gabriela Moraes (@gabemoraes); Jean Farias (@jeanfarias); Martha Gabriel (@MarthaGabriel); Nathália Mesquita (@nathalia_artfolio); Neferson (@emotivando); Tiago H. G. Costa (@tiagohgc).

Projeto Editorial e Gráfico

TV1 Conteúdo

Impressão

Gráfica Aquarela

Tiragem

16.200 mil exemplares

Agradecimentos

Aos ex-presidentes, entrevistados, empregados e aos que participaram da pesquisa de conteúdo histórico, produção e edição, especialmente ao Centro Histórico da Infraero.

Aos patrocinadores e apoiadores que contribuíram para a realização desta obra.

Aos passageiros que colaboraram com as fotos de capa.

A todos que direta ou indiretamente participaram deste livro.

©2013 Infraero

Todos os direitos reservados



Patrocínio



Apoio

