

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

PCA 351-4

**PLANO SETORIAL DO DEPARTAMENTO DE
CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO
2012-2019**

2012

MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO



CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

PCA 351-4

**PLANO SETORIAL DO DEPARTAMENTO DE
CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO
2012-2019**

2012



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

PORTARIA DECEA nº 22 /DGCEA, DE 5 DE DEZEMBRO DE 2011.

Aprova o Plano Setorial do DECEA.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, no uso de suas atribuições e de acordo com o art. 19, anexo 1, do Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, e art. 10, inciso IV, do Regulamento do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, aprovado pela Portaria nº 369/GC3, de 9 de junho de 2010, resolve:

Art. 1º Aprovar o Plano Setorial do Departamento de Controle do Espaço Aéreo para o período de 2012 a 2019.

Ten Brig Ar RAMON BORGES CARDOSO
Diretor-Geral do DECEA

(Publicado no BCA nº 143, de 27 de julho de 2012).

SUMÁRIO

PREFÁCICO	7
1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	9
1.1 <u>FINALIDADE</u>	9
1.2 <u>OBJETIVO</u>	9
1.3 <u>LEGISLAÇÃO</u>	9
1.4 <u>ÂMBITO</u>	9
2 FUNDAMENTAÇÃO DO PLANO SETORIAL - PLANSET	10
2.1 <u>NÍVEL ESTRATÉGICO</u>	10
2.2 <u>NÍVEL OPERACIONAL</u>	11
2.3 <u>NÍVEL TÁTICO</u>	11
3 PLANEJAMENTO SETORIAL	12
3.1 <u>CONSIDERAÇÕES</u>	12
3.2 <u>MISSÃO DO DECEA</u>	12
4 IMPLEMENTAÇÃO DO PLANSET	13
4.1 <u>DIRETRIZES ESPECÍFICAS</u>	13
4.2 <u>CRITÉRIOS GERAIS DE IMPLEMENTAÇÃO</u>	13
4.3 <u>PERÍODOS DE IMPLEMENTAÇÃO</u>	15
4.4 <u>ESTRATÉGIA ORGANIZACIONAL</u>	15
4.5 <u>IMPLEMENTAÇÃO DE ATIVIDADES E PROJETOS</u>	16
4.6 <u>SÍNTESE ORÇAMENTÁRIA</u>	18
4.7 <u>CRITÉRIOS DE PRIORIZAÇÃO</u>	18
4.8 <u>METAS DO DECEA</u>	20
4.9 <u>FATORES CRÍTICOS DE SUCESSO (FCS)</u>	21
4.10 <u>PROGRAMA DE TRABALHO</u>	22
4.11 <u>CUSTEIO E INVESTIMENTO</u>	22
5 CONTROLE E AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO	23
5.1 <u>SISTEMA DE CONTROLE E ACOMPANHAMENTO DA EXECUÇÃO</u>	23
5.2 <u>AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO</u>	23
6 DISPOSIÇÕES FINAIS	27
REFERÊNCIAS	28
Anexo A - Diretriz de Comando para 2012	29
Anexo B - Instruções para Elaboração do Programa de Trabalho (PT)	36
Anexo C - Instruções para Preenchimento da Ficha de Acompanhamento de Desenvolvimento Físico - FIA	42
Anexo D - Projetos Estratégicos do COMAER	46
Anexo E - Atividades e Projetos do DECEA	47

PREFÁCIO

O Plano Setorial do DECEA (PLANSET) é o documento que constitui a base para a elaboração dos planejamentos que tenham por objetivo assegurar a manutenção dos meios existentes, a continuidade das operações e a evolução tecnológica do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB). Portanto, voltado para soluções que objetivam proporcionar maior eficiência ao gerenciamento e controle do espaço aéreo sob a responsabilidade do Estado Brasileiro, principalmente no atendimento aos anseios apresentados pelos usuários desse Sistema.

O PLANSET foi concebido para o período de oito anos, necessitando ser revisado anualmente no âmbito do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA). É importante observar que o processo de planejamento demanda continuidade e deve ser incorporado como prática regular da Organização. As revisões, as avaliações e as reformulações farão desse planejamento uma atividade dinâmica e flexível, tornando possível o direcionamento e a aplicação dos recursos julgados necessários ao cumprimento da missão organizacional.

O Plano Setorial do DECEA contempla, além das ações deduzidas dos projetos priorizados no nível estratégico, as atividades e projetos priorizados para o atendimento às necessidades de manutenção, operação e desenvolvimento do SISCEAB, sendo o documento basilar para a elaboração dos Programas de Trabalho das Organizações subordinadas.

Na atual versão, o foco está direcionado para as ações de planejamento voltadas ao atendimento da demanda do tráfego aéreo prevista para 2014, ano da Copa do Mundo de Futebol. Com o mesmo esforço, ações de planejamento não poderão perder o foco nos preparativos para os Jogos Olímpicos, previstos para 2016, na Cidade do Rio de Janeiro, eventos que certamente colocarão o Brasil em posição de destaque no cenário internacional.

Pela importância estratégica desses eventos, as ações desenvolvidas deverão ser realizadas de forma integrada e coordenada entre todos os segmentos governamentais envolvidos com as ações de planejamento. Assim, os trabalhos dos gerentes designados, apesar da estrutura hierarquizada das organizações, deverão se pautar em uma estrutura matricial, a fim de tornar possível a obtenção de maior amplitude nas ações gerenciais.

Finalmente, pela significativa importância das ações de planejamento, a dependência de recursos orçamentários ainda constitui batente para o pleno atendimento às necessidades do SISCEAB, apesar dos esforços que normalmente são adotados para a complementação de recursos julgados prioritários para alguns investimentos.

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Estabelecer, para o período 2012 a 2019, os recursos necessários à manutenção e à operação de equipamentos e sistemas, bem como à infraestrutura de apoio aos órgãos técnicos e operacionais, para o cumprimento da missão do Departamento de Controle do Espaço Aéreo e garantia da evolução do SISCEAB.

1.2 OBJETIVO

Contribuir com o COMAER para o alcance da visão de futuro definida e proporcionar os necessários meios para a manutenção, operação, desenvolvimento e evolução do SISCEAB.

1.3 LEGISLAÇÃO

- a) ICA 11-1 Missão da Aeronáutica;
- b) DCA 11- 47 Plano Estratégico Militar da Aeronáutica (PEMAER);
- c) DCA 11-1 Sistemática de Planejamento Institucional da Aeronáutica;
- d) DCA 351-1 Política de Aeronáutica para o Controle do Espaço Aéreo;
- e) NSCA 351-1 Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB); e
- f) ICA 19-78 Processo de Planejamento do DECEA e Organizações Subordinadas.

1.4 ÂMBITO

O Plano Setorial aplica-se ao DECEA e às suas Organizações subordinadas.

2 FUNDAMENTAÇÃO DO PLANO SETORIAL - PLANSET

2.1 NÍVEL ESTRATÉGICO

O planejamento estratégico militar tem por objetivo construir uma capacidade para compor o esforço principal da Defesa Nacional. Esse planejamento, condicionado pela Política Militar de Defesa, Estratégia Militar de Defesa e Doutrina Militar de Defesa é realizado pela Aeronáutica e formaliza-se em políticas e planos estratégicos decorrentes, cujos cumprimentos resultam em configurações de forças militares aptas para o emprego.

2.1.1 PERSPECTIVAS NO NÍVEL ESTRATÉGICO

2.1.1.1 O planejamento estratégico obedece a uma sistemática, devidamente integrada, que aglutina metas, agrega valor combatente e difunde poder e capacidade de projetar uma conjuntura que possa contemplar o horizonte temporal até 2032.

2.1.1.2 Esse planejamento, formulado com o propósito de priorizar todas as necessidades consolidadas nos projetos estratégicos do COMAER, é parte integrante da Sistemática de Planejamento Institucional da Aeronáutica, sendo revestido de fundamental relevância para o cumprimento das diretrizes estabelecidas nos documentos que condicionam o planejamento da Força Aérea Brasileira.

2.1.1.3 Ademais, o planejamento expressa as necessidades de realizações, levando em consideração a missão, a visão de futuro, os recursos disponíveis, as conjunturas nacionais e internacionais e os objetivos da Aeronáutica. Essa sistemática de planejamento foi concebida de maneira a permitir ao COMAER:

- g) estabelecer sua visão de longo e médio prazo, por meio do desenho do futuro desejado, considerando cenários em horizontes temporais variados;
- h) exercitar um processo de planejamento orientado a resultados, dotando a Força de ferramentas suficientemente flexíveis para que as respostas aos estímulos externos e internos sejam oportunas e consistentes; e
- i) integrar as funções de planejamento, orçamento e gestão, por meio de um sistema corporativo que permita realizar a programação das ações a serem desenvolvidas em horizontes temporais compatíveis com as mudanças e incertezas que cercam o processo econômico e financeiro.

2.1.2 OBJETIVOS DA AERONÁUTICA

Os Objetivos da Aeronáutica representam a cristalização de seus interesses e aspirações e são essenciais à integração e ao desenvolvimento do COMAER, capacitando-o a contribuir para os Objetivos Militares de Defesa. Dentre os Objetivos da Aeronáutica estabelecidos, aquele que direcionará as ações a serem desenvolvidas no âmbito do SISCEAB, cuja responsabilidade cabe ao DECEA, é: “prover a segurança da navegação aérea e contribuir para o desenvolvimento harmônico e integrado da aviação civil”.

2.1.3 OBJETIVO ESTRATÉGICO DO DECEA

Para atender aos objetivos estabelecidos pelo COMAER no alcance da meta definida na Visão de Futuro da Aeronáutica, o DECEA, como órgão central do SISCEAB, define como objetivo estratégico relacionado às ações de sua responsabilidade: “alcançar a excelência no gerenciamento e controle do espaço aéreo sob a responsabilidade do Estado Brasileiro.”

2.1.4 VISÃO DE FUTURO DO DECEA

Consoante com o estabelecido no Plano Estratégico Militar da Aeronáutica e com o objetivo estratégico do DECEA, a visão de futuro que deverá nortear as ações do Órgão Central do SISCEAB e das Organizações subordinadas está definida da seguinte forma:

“Estar capacitado para garantir, permanentemente, a segurança e a fluidez do tráfego aéreo no espaço aéreo sob a jurisdição do Estado Brasileiro, em conformidade com as normas e recomendações da OACI, e contribuir para que a Força Aérea Brasileira seja reconhecida nacional e internacionalmente por sua prontidão e capacidade operacional.”

2.2 NÍVEL OPERACIONAL

2.2.1 O planejamento no nível setorial deverá contemplar, além dos interesses do COMAER, o compromisso assumido pelo País no tocante à manutenção da segurança e da fluidez do tráfego aéreo. Deverá, ainda, assegurar a evolução do SISCEAB com a gestão de processos para atender à implementação, modernização, substituição e revitalização de sistemas, meios e equipamentos julgados essenciais para o gerenciamento e controle da Circulação Aérea Geral (CAG) e Circulação Operacional Militar (COM).

2.2.2 É importante destacar que as estratégias definidas deverão contribuir para que o SISCEAB possa se tornar referência internacional em relação às tarefas desenvolvidas em prol da segurança e fluidez do tráfego aéreo. Dessa forma, o PLANSET constitui o instrumento balizador que favorece a consecução das ações necessárias no esforço a ser despendido para atingir os objetivos estratégicos estabelecidos na Política de Aeronáutica para o Controle do Espaço Aéreo (DCA 351-1).

2.2.3 Os objetivos estabelecidos na DCA 351-1, de 19 de janeiro de 2010, representam as conquistas que o DECEA deve alcançar, a fim de garantir um desempenho que possa contribuir com os objetivos estratégicos do COMAER. Dessa forma, busca-se o alinhamento estrutural do que é prioritário no nível estratégico com as demandas e necessidades no nível operacional.

2.2.4 No âmbito do DECEA, as ações executadas nesse nível deverão ter como foco a obtenção de melhores resultados. Assim, as análises dos custos “versus” benefícios se revestem de singular importância, principalmente pela permanente necessidade de se buscar a eficiência desejada nos processos desenvolvidos nesse nível de planejamento.

2.3 NÍVEL TÁTICO

2.3.1 O nível tático, de responsabilidade das Organizações subordinadas, está relacionado com o Programa de Trabalho (PT), no qual deverão constar os projetos e as atividades deduzidos do PLANSET, devidamente priorizados, bem como as tarefas eventuais, os projetos e as atividades da própria Organização subordinada.

2.3.2 As estratégias definidas deverão contribuir com as ações setoriais desenvolvidas, somando-se aos esforços do DECEA para a obtenção de maior eficiência nas questões relacionadas à implementação do que foi planejado. O PT, portanto, se constitui em instrumento balizador das ações necessárias para atingir os objetivos estabelecidos no nível operacional.

2.3.3 Da mesma forma como observados no nível operacional, as ações executadas nesse nível deverão também estar focadas na obtenção de melhores resultados, assim como as análises dos custos “versus” benefícios deverão constituir parte do cotidiano das Organizações subordinadas.

3 PLANEJAMENTO SETORIAL

3.1 CONSIDERAÇÕES

3.1.1 O Plano Setorial do DECEA é a interface do PEMAER com os Programas de Trabalho das Organizações subordinadas, tendo por base as diretrizes e os critérios estabelecidos pelo Diretor-Geral do DECEA. O PLANSET, além de conter os projetos atribuídos pelo COMAER, apresenta a consolidação do planejamento de atividades e projetos priorizados para o atendimento às necessidades de manutenção, operação e desenvolvimento do SISCEAB.

3.1.2 Por abranger um período de oito anos, o PLANSET apresenta, ano após ano, um grau de incerteza crescente, motivo pelo qual é atualizado anualmente. Essa contínua atualização, que objetiva minimizar as imprecisões naturais de prognósticos, deve respaldar-se no estudo da situação interna e externa, na análise da situação do SISCEAB, nas evoluções tecnológicas, nas diretrizes emanadas dos órgãos superiores, nas normas internacionais específicas e nas legislações pertinentes ao controle do espaço aéreo.

3.1.3 O PLANSET, por envolver aspectos relacionados com a manutenção, operação e desenvolvimento do SISCEAB, se reveste de singular importância para o processo de elaboração da Proposta Orçamentária (PO) e do Plano Plurianual (PPA).

3.2 MISSÃO DO DECEA

3.2.1 O DECEA tem por finalidade planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas ao controle do espaço aéreo, à proteção ao voo, ao serviço de busca e salvamento e às telecomunicações do COMAER. É importante observar que as atividades desenvolvidas estão em conformidade com a Missão da Aeronáutica e com as recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

3.2.2 Como Órgão Central do SISCEAB, compete ainda ao DECEA, por meio da Portaria nº 913/GC3, de 21 de setembro de 2009, prover os meios necessários para o gerenciamento e controle do espaço aéreo e o serviço de navegação aérea, de modo seguro e eficiente, conforme estabelecido nas normas nacionais e nos acordos e tratados internacionais de que o Brasil seja parte.

3.2.3 Assim, cabe ao DECEA realizar a orientação normativa, a supervisão técnica e operacional, a coordenação e o controle das atividades desenvolvidas; efetuar a fiscalização específica do desempenho dos órgãos ou elementos executivos, elos do Sistema; normatizar e fiscalizar as atividades de logística que viabilizam o gerenciamento e o controle do espaço aéreo e o serviço de navegação aérea; normatizar e fiscalizar as atividades de formação e capacitação profissional; levantar e apropriar os custos relativos às atividades desenvolvidas no âmbito do SISCEAB; providenciar o faturamento das tarifas correspondentes aos serviços prestados; e apurar e aplicar sanções por infrações relativas ao descumprimento das normas relativas ao controle do espaço aéreo.

4 IMPLEMENTAÇÃO DO PLANSET

4.1 DIRETRIZES ESPECÍFICAS

4.1.1 São linhas de ação destinadas a orientar o planejamento a ser executado. Essas diretrizes poderão sofrer alterações diante das inúmeras circunstâncias que envolvem as atividades desenvolvidas no âmbito do SISCEAB, sendo balizadoras para a priorização de atividades e projetos que deverão constar dos planejamentos elaborados pelo DECEA e Organizações subordinadas para o período de 2012 a 2019.

4.1.2 As diretrizes a serem observadas para a realização dos planejamentos do DECEA e Organizações subordinadas são as constantes da DCA 351-1 e da Diretriz de Comando do DGCEA (Anexo A).

4.1.3 Apesar do horizonte temporal no PEMAER ser o ano de 2032, o PLANSET contempla somente as ações planejadas para os primeiros oito anos. Dessa forma, as tarefas decorrentes dos projetos estratégicos, bem como as atividades e projetos para o atendimento das necessidades do SISCEAB, deverão ser executadas de acordo com o planejamento aprovado, devendo ser executadas em conformidade com os prazos estabelecidos no próprio PLANSET.

4.2 CRITÉRIOS GERAIS DE IMPLEMENTAÇÃO

4.2.1 Considerar o aumento do volume do tráfego aéreo, principalmente os relacionados com os voos não regulares de aeronaves de pequeno e médio porte, bem como os voos de helicópteros, como fatores geradores de necessidades que demandam evoluções e aprimoramentos dos serviços disponibilizados nas áreas que ocorrem esses voos.

4.2.2 Manter o pessoal engajado nas atividades de controle do espaço aéreo atualizado com os conceitos e procedimentos de gerenciamento e controle do tráfego aéreo, inclusive preparado para operação em condições de emergência ou degradação da capacidade sistêmica.

4.2.3 Dar continuidade aos processos de complementação do efetivo do DECEA e Organizações subordinadas, atentando para o nível de capacitação exigido dos profissionais que atuam nas atividades desenvolvidas no âmbito do SISCEAB.

4.2.4 Estabelecer condições para possibilitar aos órgãos envolvidos com o gerenciamento e controle do tráfego aéreo capacidade para controlar, no mesmo espaço aéreo, aeronaves com equipamentos atualizados que atendam aos novos conceitos CNS/ATM e aeronaves com sistemas de bordo não atualizados.

4.2.5 Implementar mudanças conceituais e processuais nos sistemas de cartografia, informações aeronáuticas, meteorologia aeronáutica e comunicações, adequando-os às novas necessidades do ATM.

4.2.6 Adequar as instalações e ampliar a capacidade logística do SISCEAB, considerando, principalmente, que modernos sistemas e equipamentos estão sendo implementados em consequência da adaptação sistêmica aos novos conceitos CNS/ATM.

4.2.7 Reduzir o custo logístico pelo aperfeiçoamento dos processos de aquisição, armazenamento, distribuição, delineamento e catalogação dos materiais utilizados no âmbito do SISCEAB, bem como estabelecer procedimentos com vistas a ampliar os níveis de eficiência das aquisições, tanto no País como no exterior.

4.2.8 Buscar soluções para facilitar as manutenções em locais de difícil acesso, principalmente na Região Amazônica, pela aplicação de alternativas que viabilizem o pronto atendimento às necessidades apresentadas.

4.2.9 Prosseguir com os processos ora desenvolvidos para viabilizar as necessárias adequações do pessoal às novas tecnologias para o atendimento às diversas atividades desenvolvidas no âmbito do SISCEAB, notadamente aquelas afetas à modernização de sistemas e equipamentos relacionados à implementação dos novos conceitos de navegação aérea.

4.2.10 Dar continuidade aos processos de modernização dos meios de telecomunicações empregados no SISCEAB, com vistas ao aprimoramento do atendimento às necessidades de Comando e Controle da FAB, principalmente quanto aos aspectos de segurança e modernização dos sistemas utilizados, tanto operacionais como administrativos. Além de observar a necessidade de atualização dos processos relacionados à contratação dos serviços correspondentes.

4.2.11 Manter atualizados os processos de modernização dos meios móveis e aerotransportados do 1º GCC, bem como os de pronto atendimento às ações de comando e controle, em apoio às operações aéreas militares da Força Aérea Brasileira.

4.2.12 Buscar o nível de excelência na formação, na capacitação e no treinamento do pessoal, bem como alocar o pessoal, devidamente qualificado, em função das necessidades organizacionais, da capacitação e da experiência individual.

4.2.13 Dar continuidade às ações desenvolvidas de apoio ao homem, em especial as que estejam relacionadas às áreas sociais, à saúde e à segurança do trabalho.

4.2.14 Dar continuidade à manutenção dos processos de modernização dos meios de Tecnologia da Informação, principalmente a empregada nos sistemas que suportam as atividades realizadas para o gerenciamento e controle do espaço aéreo.

4.2.15 Observar a Diretriz de Comando (Anexo A) que define procedimentos e ações a serem desenvolvidos pelo Presidente da CISCEA, Comandantes, Chefes e Diretores das Organizações subordinadas ao DECEA.

4.2.16 Garantir a confiabilidade, operacionalidade e efetividade dos equipamentos e sistemas que suportam as atividades críticas de controle do tráfego aéreo, por meio do constante aperfeiçoamento das ações de fiscalização da manutenção e dos padrões operacionais.

4.2.17 Dar continuidade aos trabalhos que vêm sendo desenvolvidos no estabelecimento de ações para a implementação de conceitos, processos, métodos, sistemas e equipamentos que proporcionem maior fluidez, regularidade e economia ao crescente movimento do tráfego aéreo na área de responsabilidade do Brasil.

4.2.18 Prosseguir com o aperfeiçoamento dos processos gerenciais, mantendo o foco em metodologia que possa ampliar a capacidade de gestão de atividades e projetos priorizados pelo DECEA e Organizações subordinadas, dando ênfase para a utilização de ferramentas modernas capazes de proporcionar maior eficiência na aplicação dos recursos disponibilizados.

4.3 PERÍODOS DE IMPLEMENTAÇÃO

4.3.1 A implementação das atividades e dos projetos priorizados foi prevista para um período de oito anos. No entanto, as ações decorrentes deverão ser executadas, para o atendimento às necessidades do SISCEAB, em períodos de curto, médio e longo prazo, entendendo-se que as ações de curto prazo devem ser realizadas em até três anos, as de médio prazo em até cinco anos e as consideradas de longo prazo deverão iniciar ou estar concluídas em um período maior de cinco anos.

4.3.2 As atualizações do planejamento são realizadas anualmente e novas ações são incluídas no ano subsequente ao final do período definido para o PLANSET, atendendo-se tanto a sistemática de planejamento do COMAER como a necessidade de modernização do SISCEAB.

4.3.3 O pleno atendimento à concepção do ATM Nacional está condicionado a muitos fatores e critérios ainda por serem definidos e testados, sendo importante observar que para o alcance da Visão de Futuro definida pelo COMAER as correspondentes ações de planejamento deverão objetivar o horizonte de 2032.

4.3.4 Para que a modernização seja viável e a relação custo-benefício equilibrada é importante considerar, como requisito fundamental, que o SISCEAB continue sendo a base sólida para receber e assentar as funcionalidades do CNS/ATM. Sendo assim, a manutenção do atual Sistema deve constituir requisito básico para atender ao novo conceito global de navegação aérea.

4.4 ESTRATÉGIA ORGANIZACIONAL

4.4.1 A estratégia organizacional deverá possibilitar ao DECEA dar continuidade às ações de implementação, modernização, substituição e revitalização de sistemas, meios e equipamentos, de forma que o SISCEAB continue sendo referência na Região CAR/SAM, principalmente em relação ao compromisso assumido pelo País na implementação do Sistema CNS/ATM.

4.4.2 Pelo aperfeiçoamento dos processos de planejamento, orçamento e gestão e pelo dimensionamento da sua capacidade instalada, os principais segmentos do DECEA deverão primar por resultados que assegurem a posição de destaque do SISCEAB no cenário regional. Os índices a serem alcançados deverão estar relacionados às concepções de novos empreendimentos, bem como às ações desenvolvidas do dia a dia, focadas na necessidade da garantia da manutenção e operação dos segmentos operacionais e técnicos.

4.4.3 Os resultados a serem alcançados dependerão das coordenações entre os segmentos do DECEA e dos entendimentos entre o próprio DECEA e os elos do SISCEAB, principalmente aqueles que desempenham tarefas relacionadas aos serviços e produtos desenvolvidos para o atendimento aos anseios apresentados pelos usuários do Sistema.

4.4.4 O planejamento deverá manter o foco na implementação do ATM Nacional, além de priorizar o atendimento às ações de manutenção e operação dos meios existentes. Assim, a estratégia organizacional deverá considerar, em síntese, os seguintes benefícios associados à manutenção, ao desenvolvimento e à implementação de novos sistemas:

- j) garantia da transição para o Sistema ATM Global;
- k) viabilização do aumento do fluxo de tráfego aéreo previsto para o Brasil e para a Região;
- l) redução do custo da implantação, operação e manutenção e da infraestrutura de navegação aérea;

- m) aumento da disponibilidade, integridade, cobertura e continuidade de serviços dentro do Brasil e, por extensão, em porções da Região CAR/SAM;
- n) aumento da eficiência das operações, com a implantação de rotas diretas e de serviços que permitam o cumprimento dos planejamentos de acordo com os interesses dos operadores; e
- o) manutenção dos níveis requeridos de segurança operacional.

4.4.5 A estratégia adotada está apoiada em concepções integradas e complexas que abrangem aspectos operacionais, técnicos e administrativos, visando ao eficiente aproveitamento dos recursos, à redução de custos, à adaptação às peculiaridades locais e às circunstâncias oportunas, objetivando a segurança das operações aéreas e o atendimento aos anseios dos usuários.

4.4.6 As ações decorrentes deverão estar condicionadas à disponibilidade de recursos, as normas e regulamentos, levando em conta, ainda, as prioridades e critérios estabelecidos, a capacidade logística e de manutenção, além das análises das relações de custos versus benefícios, envolvidos com as várias atividades e projetos que necessitarão ser executados.

4.4.7 A estratégia deverá primar pela garantia da segurança, da regularidade e da fluidez do tráfego aéreo, alcançando a excelência de produtos e serviços disponibilizados por meio da implantação de procedimentos, sistemas, meios e equipamentos que atendam às normas, aos métodos recomendados pela OACI, bem como às expectativas da Comunidade ATM.

4.4.8 A tecnologia da informação voltada aos sistemas operacionais no âmbito do SISCEAB deverá suportar as atividades desenvolvidas pelos órgãos operacionais, bem como a padronização de equipamentos, com vistas à interoperabilidade das atividades de TI, considerando, principalmente, a necessidade da segurança das informações processadas.

4.4.9 Quanto aos aspectos administrativos, a estratégia deverá estar focada nas medidas para desenvolver, implementar e aperfeiçoar ações voltadas para o apoio ao homem, tendo como premissa o atendimento às necessidades e aos anseios dos profissionais do Sistema, além de proporcionar condições para a segurança e integridade dos órgãos, meios e equipamentos do SISCEAB.

4.4.10 A estratégia deverá também contemplar ações que promovam o levantamento do perfil do profissional nas diversas especialidades aplicadas ao SISCEAB, bem como difundir metodologias e programas de treinamentos voltados à mitigação dos erros relacionados aos Fatores Humanos no exercício das atividades referentes ao controle e ao gerenciamento do tráfego aéreo.

4.5 IMPLEMENTAÇÃO DE ATIVIDADES E PROJETOS

4.5.1 CONSIDERAÇÕES

4.5.1.1 No processo de planejamento do DECEA, é importante o entendimento dos conceitos de atividade e projeto, principalmente para a definição das ações que deverão ser implementadas nos processos de manutenção, operação e modernização do SISCEAB:

- a) Atividade caracteriza-se por ações de caráter continuado, executadas de forma coordenada, cujo resultado, em cada período de tempo fixado, poderá contribuir para o atendimento de uma necessidade organizacional, seja na área administrativa, operacional ou técnica; e
- b) Projeto caracteriza-se pelo conjunto de tarefas coordenadas, limitadas a um determinado orçamento e a um horizonte temporal. São intervenções que geram

produtos (bens ou serviços) impulsionados por níveis de eficiência e eficácia determinados. Portanto, buscam transformar ações em conquistas, possibilitando transformar estratégias em resultados.

4.5.2 As atividades e projetos priorizados até 2019, considerados neste Plano e que servirão de base para a elaboração dos Programas de Trabalho das Organizações subordinadas, representam as ações que concorrerão para o alcance dos objetivos específicos do DECEA. Para atingir os resultados pretendidos o processo de planejamento, pela diversidade das áreas de atuação, estabelece as Funções do DECEA, as quais são detalhadas em Sistemas, com a finalidade de agrupar características afins.

4.5.3 Para cada Sistema, subdivisões de uma Função do DECEA, são associadas atividades e ou projetos, aos quais são atribuídos códigos. Esses códigos, denominados “Códigos PLANSET”, são originados pela utilização das siglas das Funções e numeração atribuídas aos respectivos Sistemas, tudo em conformidade com o estabelecido na ICA 19-78, em seu Anexo que versa sobre as Funções do DECEA.

4.5.4 O planejamento no nível operacional é o processo em que se define o que fazer para atingir os objetivos determinados, sendo necessária a priorização das atividades e dos projetos, a definição dos custos e o estabelecimento dos prazos de conclusão. Para a implementação de qualquer atividade ou projeto deverão ser ainda considerados os critérios técnicos, a capacidade logística e de manutenção, os recursos financeiros disponibilizados, outros custos que poderão advir de forma eventual, bem como a própria capacidade de execução das Organizações.

4.5.5 A descrição de uma atividade ou projeto deverá compreender a tarefa, o propósito e o âmbito de atuação da ação a ser implementada. Poderá, ainda, ser complementada pela descrição dos resultados esperados ou critérios de execução. Deverá ser enunciada por meio de verbos no infinitivo que denotem ação (implantar, substituir, contratar, modernizar, revitalizar, instalar etc.), bem como conter a estimativa de tempo de execução, o nome do gerente responsável pela coordenação dos trabalhos e o custo previsto, quando pertinente.

4.5.6 Os projetos estratégicos da Aeronáutica poderão ser subdivididos em etapas, as quais poderão se transformar, no nível operacional, em projetos setoriais. Esses projetos e/ou etapas, quando atribuídos, deverão constar do PLANSET.

4.5.7 A Gestão de uma atividade ou projeto, no nível operacional (DECEA) e tático (Organizações subordinadas), deverá estar atribuída a um Gerente específico, que terá a incumbência de coordenar todas as ações necessárias a sua devida implementação.

4.5.8 As atividades e projetos de responsabilidade do DECEA, tanto os atribuídos como aqueles cuja execução atende aos interesses do SISCEAB, constam do Anexo E.

4.5.2 ETAPAS

4.5.2.1 São subdivisões definidas na estruturação de uma atividade ou projeto, com vistas a facilitar a execução do que foi planejado. As etapas devem, necessariamente, estar condicionadas à disponibilidade de recursos, à capacidade de administração e às condições estabelecidas nos planejamentos dessas atividades e projetos.

4.5.2.2 As etapas, decorrentes dos projetos estratégicos, poderão se desdobrar em projetos ou atividades no nível setorial. Projetos e atividades setoriais poderão ser subdivididos em etapas, as quais, após os desdobramentos necessários, poderão também se constituir em atividades e projetos a serem implementados no nível tático.

4.5.2.3 As atividades e projetos constantes do Plano Setorial, quando atribuídos a uma determinada Organização, deverão ser incluídos no seu respectivo PT. A responsabilidade de execução dessas atividades e projetos caberá ao Presidente, Comandantes, Chefes e Diretores das Organizações subordinadas e, no caso específico do próprio DECEA, ao Chefe de Gabinete.

4.6 SÍNTESE ORÇAMENTÁRIA

4.6.1 Para o processo de planejamento do DECEA é importante o entendimento da estrutura de planejamento e gestão, que define Programa como sendo o conjunto de Ações que concorre para um objetivo comum preestabelecido, visando à solução de um problema ou ao atendimento a uma necessidade ou demanda, e Ação como sendo parte integrante de um Programa, destinada a agrupar projetos ou atividades que apresentam características semelhantes de planejamento, de execução, de controle ou de objetivos (definições do EMAER).

4.6.2 Para melhor entendimento da síntese orçamentária, segue abaixo a identificação dos Programas e Ações do Processo de Planejamento do DECEA e OM Subordinadas:

Tabela 1 - Programas

PROGRAMA 2058 - POLÍTICA NACIONAL DE DEFESA	
AÇÃO	DESCRIÇÃO
118T	Adequação Tecnológica do SISCEAB
2000	Administração da Unidade
2864	Alimentação de Pessoal
2913	Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
2916	Instrução e Adestramento da Aeronáutica
2923	Operação e Manutenção de Equipamentos do SISCEAB
3123	Implantação de Novos Sistemas Bélicos
3133	Desenvolvimento e Modernização do SISCEAB
4322	Manutenção do Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM)
PROGRAMA 2108 - POLÍTICA DE GESTÃO E MANUTENÇÃO DO MIN. DA DEFESA	
AÇÃO	DESCRIÇÃO
2887	Manutenção dos Serviços Médico-Hospitalares e Odontológicos

4.6.3 Os recursos orçamentários necessários ao processo de planejamento, orçamento e gestão das atividades e projetos contemplados neste Plano estão detalhados no **Anexo E**.

4.7 CRITÉRIOS DE PRIORIZAÇÃO

4.7.1 Priorizar é um imperativo que decorre do déficit cotidiano de recursos de toda ordem, particularmente os orçamentários, os requeridos para o atendimento das necessidades e consecução dos objetivos organizacionais, coexistentes num dado momento. O sucesso de uma organização dependerá da concepção e da tenaz adesão a um planejamento integrado por ações ordenadas, buscando satisfazer os critérios de priorização diversificados, complexos e não raro antagônicos.

4.7.2 Numa estrutura como a do DECEA, o estabelecimento de uma ordem única de prioridades e sua comunicação aos níveis da administração constitui procedimento essencial para assegurar que os recursos disponíveis sejam aplicados às atividades e aos projetos relevantes para a consecução dos Objetivos e Metas institucionais. Dessa forma, se estará protegendo tais ações perante as limitações físicas ou orçamentárias.

4.7.3 No âmbito das Organizações subordinadas, a ordem única de prioridades pautará a elaboração e o detalhamento dos respectivos Programas de Trabalho em relação à aplicação dos seus recursos orgânicos e orçamentários. Essa sistemática poderá orientar, também, gerentes, equipes de trabalho e profissionais quanto à prioridade na execução de duas ou mais tarefas concorrentes porventura planejadas para um mesmo período.

4.7.4 Além disso, um planejamento bem ordenado, no qual ações são priorizadas segundo critérios claros, compreendidos e aceitos pela organização, será mais facilmente acolhido e seguido pelo efetivo do que outro em que as ações integrantes sejam listadas sem uma ordem aparente, ou priorizadas de modo questionável.

4.7.5 Há de se observar que ações mal priorizadas sujeitam-se a alterações, implicando desperdício de horas de trabalho e de recursos, descumprimento de prazos, perda de oportunidades, agravamento de crises, transformação de necessidades em urgências, acúmulo de trabalho e outras consequências indesejáveis de diversas magnitudes.

4.7.6 Esses e outros fatores justificam o tempo e o esforço aplicados à priorização metódica. Destacando-se, no entanto, que muitos fatores concorrem para que a priorização seja reconhecida como uma das funções mais difíceis da administração.

4.7.7 Não é raro que empreendedores ousados e motivados queiram fazer “tudo de uma só vez”. Além disso, a maior relevância ou premência de uma ação não suprime nem reduz a relevância ou premência das demais ações. Ainda que a cultura corporativa seja razoavelmente homogênea, as necessidades de um segmento da organização não são as mesmas dos demais.

4.7.8 Observa-se que as ações planejadas podem ser reunidas em grupos de prioridades. A priorização por grupos pode ser usada para simplificar a gestão do conjunto, bem como a comunicação e a compreensão das prioridades estabelecidas. Serve, também, para priorizar coletivamente atividades que por força normativa são naturalmente priorizadas sobre as demais, como é o caso daquelas atendidas pelos Grupos de Despesas 1, 2 e 3, listados na NSCA 11-1 - Organização e Funcionamento do Sistema Integrado de Planejamento e Gestão. Esse mesmo critério também poderá ser aplicado a outras atividades essenciais para a existência e funcionamento da organização.

4.7.9 O método proposto incorpora os grupos de prioridades definidos pelo Grupo de Trabalho de Planejamento do DECEA (GT PLANCEA). Tais grupos de prioridades são usados para simplificar a gestão do PLANSET, bem como a comunicação e a compreensão das prioridades estabelecidas. O enquadramento das ações planejadas nos diferentes grupos de prioridades independe do processo de priorização individual, podendo ser efetuado antes, depois, ou mesmo na ausência deste.

Tabela 2- Grupo de Prioridades

Grupo	Ações Enquadradas	Enquadramento
1	Ações relevantes	Enquadra atividades e projetos que o Diretor-Geral ou o Vice-Diretor do DECEA determinarem que sejam consideradas como especialmente relevantes, bem como as provisões orçamentárias para a execução de atividades e projetos contingentes.

Grupo	Ações Enquadradas	Enquadramento
2	Ações incompressíveis	Enquadra as atividades essenciais para o funcionamento das Organizações e para o cumprimento das respectivas missões. Abrange as provisões orçamentárias para o pagamento de serviços públicos e diárias, despesas essenciais com vida vegetativa, canalização, suprimentos para serviços de manutenção e suporte logístico, energia e climatização, combustível e manutenção das aeronaves do GEIV e dos Regionais. Ações incompressíveis também se aplicam em anuidades, na execução das publicações aeronáuticas e na manutenção do sistema de gerenciamento da rede TELESAT (NCC).
3	Ações com compromissos assumidos	Enquadra primariamente as atividades não enquadradas nos demais Grupos e os projetos que, devido à existência de compromissos contratuais ou de outra natureza, devem ser necessariamente executados em sua plenitude.
4	Ações iniciadas	Enquadra primariamente os projetos já iniciados, mas sem haver compromissos contratuais ou de outra natureza que determinem a plena execução dos mesmos. Para o fim em vista, são consideradas iniciadas as ações cujos projetos e especificações tenham sido concluídas.
5	Ações não iniciadas	Enquadra primariamente os projetos não iniciados e sem compromisso assumido e demais ações não enquadradas nos demais Grupos.

4.8 METAS DO DECEA

4.8.1 Objetivo parcial ou total, quantificado e qualificado, que deve ser alcançado num prazo definido para a execução de uma Atividade ou Projeto ou para o cumprimento de um objetivo específico previamente estabelecido. A meta deve expressar o nível de desempenho esperado, devendo ser mensurada por um indicador.

4.8.2 As metas organizacionais devem ser definidas nos respectivos níveis de decisão, cabendo ao Presidente, Comandante, Chefe e Diretor de Organização estabelecer os níveis que devem ser alcançados, na busca dos parâmetros cujos resultados possam contribuir para a consecução dos objetivos específicos definidos para o controle do espaço aéreo.

4.8.3 As principais metas do DECEA, definidas para serem alcançadas nos prazos previamente definidos, as quais dependerão, significativamente, dos esforços despendidos diuturnamente pelas Organizações subordinadas, são as seguintes:

4.8.3.1 Metas relacionadas à Área Operacional:

- a) Manter as instalações de ACC e APP com capacidade para controlar 100% dos movimentos do Tráfego Aéreo em Instante Pico, projetados para o ano. Essa meta deverá ser alcançada em curto prazo.
- b) Elevar em 5% o índice de exatidão das previsões meteorológicas nos principais aeródromos nacionais. Essa meta deverá ser alcançada em médio prazo.
- c) Realizar 100% das inspeções em voo planejadas no Programa de Inspeção em Voo - PROINV. Essa meta deverá ser alcançada anualmente.
- d) Inspeccionar 100% dos sistemas da infraestrutura aeronáutica nos prazos preconizados para as inspeções em voo. Essa meta deverá ser alcançada em curto prazo.

4.8.3.2 Metas relacionadas à Área Técnica:

- a) Prover comunicações em VHF no Nível de Voo (FL) 200, em 95% do espaço aéreo que compreenda a cobertura das aerovias em rota existente no território

nacional. Essa meta deverá ser alcançada em médio prazo.

- b) Prover comunicações em VHF no Nível de Voo (FL) 100, em 90% do espaço aéreo que compreenda a cobertura das aerovias em rota existente no território nacional. Essa meta deverá ser alcançada em médio prazo.
- c) Prover comunicações em VHF no Nível de Voo (FL) 100, em 95% do espaço aéreo que compreenda a cobertura das aerovias em Área Terminal (APP) existente no território nacional. Essa meta deverá ser alcançada em médio prazo.
- d) Ter capacidade para monitorar o tráfego aéreo colaborativo no Nível de Voo (FL) 200, em 100% do espaço aéreo que compreenda a cobertura das aerovias em rota existente no território nacional (Radar Secundário). Essa meta deverá ser atingida em longo prazo.
- e) Ter capacidade para monitorar o tráfego aéreo colaborativo no Nível de Voo (FL) 100, em 90% do espaço aéreo que compreende a cobertura das aerovias em rota existente no território nacional (Radar Secundário). Essa meta deverá ser atingida em médio prazo.
- f) Ter capacidade para monitorar o tráfego aéreo colaborativo no Nível de Voo (FL) 100, em 100% do espaço aéreo que compreende a cobertura das aerovias em Área Terminal (APP) existente no território nacional. Essa meta deverá ser atingida em médio prazo.
- g) Manter a disponibilidade operacional dos principais meios da infraestrutura aeronáutica em 100%. Essa meta deverá ser alcançada anualmente.

4.8.3.3 Metas relacionadas à Área Administrativa:

- a) Capacitar 75% dos controladores de tráfego aéreo que concorrem às escalas de ACC, APP e TWR à comunicação controlador/piloto no idioma inglês, nível 4 ou acima, conforme critérios preconizados pela OACI. Essa meta deverá ser alcançada em curto prazo.
- b) Reduzir em 5% o custo médio anual das operações realizadas com a frota de veículos leves, médios e pesados do DECEA e Organizações subordinadas. Essa meta deverá ser alcançada em curto prazo.
- c) Reduzir em 5% o custeio do SISCEAB. Essa meta deverá ser alcançada em médio prazo.

4.9 FATORES CRÍTICOS DE SUCESSO (FCS)

São pré-condições internas, essenciais e de diferentes naturezas, que objetivam direcionar a organização para o alcance dos objetivos específicos, bem como nortear as avaliações dos resultados alcançados, servindo como base para a elaboração dos indicadores de desempenho, tanto do DECEA como das Organizações subordinadas:

- a) Situação de risco crítico e potencial;
- b) Vigilância do espaço aéreo brasileiro;
- c) Serviço de comunicação, navegação e vigilância (CNS);
- d) Capacitação do controlador de tráfego aéreo no nível quatro do idioma inglês;
- e) Capacidade de gerenciamento do tráfego aéreo;
- f) Serviço de meteorologia aeronáutica;

- g) Serviço de informações aeronáuticas;
- h) Evolução do movimento do tráfego aéreo;
- i) Disponibilidade técnica e operacional de sistemas e equipamentos do SISCEA;
- j) Manutenções preventivas e corretivas;
- k) Avaliação dos processos de atendimento às necessidades logísticas;
- l) Garantia da confiabilidade dos sistemas de TI;
- m) Aprimoramento de sistemas de TI;
- n) Atualização do parque computacional;
- o) Composição do efetivo para o SISCEAB;
- p) Capacitação profissional;
- q) Satisfação do profissional do DECEA;
- r) Apoio ao homem nas organizações do DECEA;
- s) Situação patrimonial do SISCEAB;
- t) Execução do planejamento aprovado; e
- u) Recursos financeiros para o SISCEAB.

4.10 PROGRAMA DE TRABALHO

4.10.1 O Programa de Trabalho, documento de fundamental importância para o sucesso do cumprimento da missão da Organização, deverá contemplar as necessidades e os anseios organizacionais, sintetizados em atividades e projetos priorizados para o período de quatro anos, Trata-se de instrumento balizador e imprescindível no atendimento às necessidades do SISCEAB. Seguem, como Anexo B, as instruções para a sua elaboração.

4.10.2 As atividades e os projetos priorizados, em princípio, não deverão sofrer alterações em seu processo de execução física e/ou financeira, sendo permitidas, apenas, as de caráter emergencial. No entanto, o gerente designado deve manter atualizadas todas as informações pertinentes, em função das correções que eventualmente podem ser efetivadas, fruto dos processos de avaliações e/ou controle que devem ser realizados permanentemente.

4.10.3 É importante destacar que apesar das responsabilidades atribuídas aos gerentes designados, caberá ao Presidente, Comandante, Chefe e Diretor a total responsabilidade pela execução do PT aprovado.

4.11 CUSTEIO E INVESTIMENTO

4.11.1 Para as diversas ações de planejamento há de ser considerado o recurso orçamentário disponibilizado pelo Governo Federal, tanto para o custeio como para os investimentos, a fim de garantir a manutenção e operacionalidade do SISCEAB, bem como as condições para os investimentos necessários à sua evolução.

4.11.2 CUSTEIO

4.11.2.1 São recursos financeiros utilizados para a manutenção e operação do SISCEAB, no atendimento às necessidades apresentadas tanto pelo DECEA como pelas Organizações subordinadas.

4.11.2.2 Nas ações realizadas para o custeio do SISCEAB, a estratégia organizacional deverá apoiar-se em concepções integradas e complexas, abrangendo aspectos operacionais, técnicos e administrativos, visando ao eficiente aproveitamento dos recursos, à redução de custos e à adaptação às peculiaridades locais.

4.11.3 INVESTIMENTO

4.11.3.1 São recursos financeiros destinados ao atendimento das exigências da evolução tecnológica e implantação de novos equipamentos, sistemas e órgãos técnico-operacionais, com vistas a garantir a segurança e a eficiência das atividades relacionadas com o gerenciamento e controle do espaço aéreo.

4.11.3.2 No contexto dos investimentos, para a evolução uniforme e harmônica, no atendimento aos anseios dos usuários do espaço aéreo, deverá ser observado o nível de desenvolvimento alcançado na implementação dos sistemas CNS/ATM em âmbito mundial.

4.11.3.3 No âmbito do SISCEAB, durante a transição para os novos conceitos, os resultados alcançados por outros estados, bem como aqueles alcançados nas fases correspondentes ao planejamento elaborado do ATM Nacional, devem servir de base para os investimentos que necessariamente serão de fundamental importância para a continuidade da implementação dos conceitos CNS/ATM, com vistas à transformação plena do SISCEAB.

4.11.4 PREVISÃO DE ARRECADAÇÃO

4.11.4.1 Os recursos orçamentários, decorrentes da arrecadação das tarifas de navegação e de telecomunicações (TAN/TAT), são aplicados pelo DECEA na manutenção e no desenvolvimento dos sistemas e equipamentos e órgãos técnicos e operacionais empregados no gerenciamento e controle do espaço aéreo.

4.11.4.2 No atendimento a essas despesas de custeio e investimento, bem como no processo de planejamento das ações voltadas aos interesses do SISCEAB, consideram-se as estimativas de arrecadação para o período de 2012 a 2019 dispostas no quadro a seguir.

Tabela 3 - Estimativas de Arrecadação

ANO	DECEA		TOTAL
	TAN	TAT	
2012	R\$911.455.559,58	R\$355.129.159,12	R\$1.266.584.718,70
2013	R\$978.265.252,10	R\$700.762.892,54	R\$1.679.028.144,64
2014	R\$1.049.972.095,07	R\$752.128.812,57	R\$1.802.100.907,64
2015	R\$1.126.935.049,65	R\$807.259.854,53	R\$1.934.194.904,17
2016	R\$1.209.539.388,79	R\$866.432.001,86	R\$2.075.971.390,65
2017	R\$1.298.198.625,98	R\$929.941.467,60	R\$2.228.140.093,58
2018	R\$1.393.356.585,27	R\$998.106.177,18	R\$2.391.462.762,45
2019	R\$1.495.489.622,97	R\$1.071.267.359,96	R\$2.566.756.982,93

5 CONTROLE E AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO

5.1 SISTEMA DE CONTROLE E ACOMPANHAMENTO DA EXECUÇÃO

5.1.1 Para o controle e acompanhamento das atividades e projetos priorizados e constantes dos Planos e Programas aprovados, o DECEA utilizará uma ferramenta informatizada de gestão, a qual propiciará aos gestores maior amplitude e facilidade de atuação. Essa ferramenta terá a capacidade de armazenamento de dados, bem como todas as ações desenvolvidas no âmbito do SISCEAB e seus respectivos gerentes.

5.1.2 Outro aspecto relacionado à utilização de uma ferramenta informatizada está direcionado à diminuição do retrabalho, pelo comprometimento dos responsáveis designados, na atualização sistemática dos dados que alimentam toda a cadeia de módulos do sistema e que, em última instância, proporcionará que decisões possam ser tomadas com menor índice de erro.

5.1.3 Para se alcançar os objetivos pretendidos, destaca-se a importância da participação dos gerentes nos processos de inserções e correções dos dados relacionados às atividades e projetos constantes dos planos e programas. Essa sistemática possibilitará ao DECEA, por meio da APLOG, interagir nos processos relacionados à execução dessas atividades e projetos, independentemente de outros aplicativos que possam ou venham a ser utilizados.

5.1.4 Com a aplicação e evolução desse processo, certamente as vantagens listados a seguir terão significativa relevância para a eficiência do processo de planejamento, orçamento e gestão do DECEA:

- a) Eliminação do uso de interfaces manuais;
- b) Redução de custos;
- c) Otimização do fluxo da informação e da qualidade dessa informação na organização (eficiência);
- d) Otimização do processo de tomada de decisão;
- e) Eliminação da redundância de atividades;
- f) Redução dos tempos de resposta;
- g) Redução das incertezas do início da produtividade e seu término (“Lead time”);
- h) Incorporação de melhores práticas aos processos internos; e
- i) Redução do tempo dos processos gerenciais.

5.2 AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO

5.2.1 CONSIDERAÇÕES

5.2.1.1 O desempenho geral de uma organização, medido pelo grau de sucesso que atende às expectativas dos seus clientes, é o resultado dos objetivos, das estruturas e das ações gerenciais. Nesse sentido, o Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional publicou a 8ª Edição das Políticas da OACI sobre Tarifas para Aeroportos e Serviços de Navegação Aérea, Doc. 9082, recomendando aos Estados que assegurem aos prestadores de serviços o desenvolvimento e a implementação de sistemas adequados de gestão de desempenho.

5.2.1.2 Portanto, no processo de avaliação da eficiência e da eficácia, indicadores de desempenho têm sido definidos para as principais áreas do SISCEAB, o que possibilitará ao DECEA, após as devidas análises, proceder às mudanças necessárias ao incremento de melhorias na gestão

organizacional.

5.2.2 INDICADORES DE DESEMPENHO

5.2.2.1 Indicadores de desempenho correspondem à representação quantificável de características de serviços, produtos e processos, sendo os parâmetros de avaliação de eficiência e eficácia dos processos de uma organização.

5.2.2.2 Indicadores devem ser direcionados para o embasamento das tomadas de decisões gerenciais, no entanto sua aplicação não pode agregar mais trabalho no dia a dia nem tempo excessivo para serem coletados e obtidos. Assim, devem ser representativos para os processos e atividades desenvolvidas, levando a análise e melhorias da forma mais prática e objetiva possível.

5.2.2.3 No processo para a sua implantação, deverá ser observada a correlação entre os objetivos específicos do DECEA e o atendimento aos Fatores Críticos de Sucesso, definidos para as áreas de atividades nas quais o alcance de resultados seja necessário para o êxito da missão. Os indicadores deverão ainda possibilitar a avaliação das atividades desenvolvidas rotineiramente, pois também poderão contribuir para o alcance dos objetivos específicos estabelecidos.

5.2.3 PRINCIPAIS INDICADORES

5.2.3.1 Os indicadores estabelecidos na DCA 11-17 Indicadores de Desempenho para o DECEA e Organizações Subordinadas deverão ser considerados nos processos de avaliação de desempenho das principais áreas do SISCEAB.

5.2.3.2 Ao Presidente, Comandante, Chefe e Diretor das Organizações subordinadas e ao Chefe de Gabinete do DECEA caberá a responsabilidade de estabelecer os indicadores que deverão ser utilizados nas suas respectivas áreas de atuação, sendo importante a observação da Diretriz especificada no item anterior.

5.2.3.3 As áreas de medida de desempenho devem incluir, no mínimo, segurança, qualidade de serviço, produtividade e custo-benefício. Como já observado, a OACI recomenda que os Estados assegurem que os prestadores de serviços desenvolvam e implementem sistemas adequados de gestão de desempenho. Assim, em consonância com a Concepção Operacional do ATM Nacional, a avaliação de desempenho deverá ser realizada, gradualmente, em todas as Áreas Chaves de Desempenho, as quais são derivadas das expectativas dos usuários do espaço aéreo.

5.2.3.4 Os indicadores abaixo priorizados, definidos para o processo de avaliação do DECEA e OM subordinadas, dependerão, significativamente, de esforços a serem despendidos diuturnamente:

5.2.3.4.1 Indicadores relacionados à Área Operacional:

- a) Capacidade instalada para o controle de movimentos em instante pico de órgão ATC.
- b) Exatidão das previsões de tempo em aeródromo.
- c) Porcentagem de execução do Programa de Inspeção em Voo (PROINV).
- d) Porcentagem de auxílios com a inspeção em voo realizada conforme PROINV.

5.2.3.4.2 Indicadores relacionados à Área Técnica:

- a) Espaço aéreo com cobertura VHF no FL200.
- b) Espaço aéreo com cobertura VHF no FL100.

- c) Espaço aéreo com cobertura VHF no FL100 em APP.
- d) Espaço aéreo monitorado no FL200.
- e) Espaço aéreo monitorado no FL100.
- f) Espaço aéreo monitorado no FL100 em APP.
- g) Disponibilidade operacional da infraestrutura aeronáutica. (VOR, VOR/DME, VHF, ILS, Radar, EMS e EMA).

5.2.3.4.3 Indicadores relacionados à Área Administrativa:

- a) Conformidade ao padrão OACI de comunicações controlador/piloto no idioma inglês, nível 4.
- b) Custo médio mensal de manutenção das viaturas do DECEA e Organizações subordinadas por 1.000 km rodados.
- c) Relação percentual entre manutenção preventiva e corretiva da frota de veículos.
- d) Consumo médio de combustível automotivo de veículos leves, médios e pesados do DECEA e OM subordinadas.
- e) Quilômetros percorridos mensalmente com a frota de veículos no atendimento aos serviços solicitados.
- f) Gasto mensal do DECEA e OM subordinadas com serviços públicos.
- g) Gasto mensal do DECEA e OM subordinadas com contratos continuados de manutenção.
- h) Gasto mensal do DECEA e OM subordinadas com manutenções prediais.
- i) Gasto mensal do DECEA e OM subordinadas com materiais de consumo.

6 DISPOSIÇÕES FINAIS

6.1 Com essa atualização do PLANSET, busca-se a concentração de esforços no sentido de assegurar a manutenção, a operação e o desenvolvimento do SISCEAB, mantendo o necessário alinhamento aos interesses do COMAER, para o alcance da visão estratégica definida para 2032.

6.2 Esse Plano aplica-se ao período de 2012 a 2019 e deverá ser revisado anualmente ou tempestivamente, sempre que mudanças significativas, estruturais ou conjunturais justificarem essa necessidade, a critério do Diretor-Geral do DECEA.

6.3 As atividades e projetos priorizados no período acima definido encontram-se discriminados em Anexos a este Plano, tendo sido estabelecidos e quantificados em conformidade com os objetivos específicos, diretrizes e critérios estabelecidos no âmbito do DECEA.

6.4 Os objetivos e metas consideradas no PLANSET somente poderão ser alcançados com a disponibilização plena dos recursos orçamentários planejados. Caso haja alguma contingência, o processo de execução do PLANSET e dos PT poderá ser comprometido, mesmo diante dos esforços que necessariamente serão despendidos para compensar uma eventual redução de recursos financeiros.

6.5 Caso alguma atividade ou projeto aprovado seja descontinuado, o responsável por sua execução deverá, após as devidas coordenações com os demais setores envolvidos, apresentar ao DECEA as respectivas razões ou justificativas que motivaram essa iniciativa.

6.6 Todo esforço deverá ser empregado para se atingir a execução plena dos recursos financeiros disponibilizados. No entanto, considerando os percalços eventualmente encontrados nos processos de execução das atividades e projetos priorizados, nem sempre será possível a plena aplicação dos recursos no exercício financeiro. Assim, fica estabelecido que as OM subordinadas tenham como limite 25% dos recursos previstos para 2012, a serem inscritos em Restos a Pagar (RP).

6.7 Atividades e projetos inicialmente não priorizados poderão ser inseridos no processo de planejamento, a critério do DGCEA. Da mesma forma, por insuficiência de recursos orçamentários, atividades ou projetos poderão ser excluídos, sendo o critério definido no âmbito deste Departamento.

6.8 Os casos não previstos serão levados à apreciação do Diretor-Geral do DECEA.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011. “*Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990; revoga a Lei nº 11.111, de 5 de maio de 2005, e dispositivos da Lei nº 8.159, de 8 de janeiro de 1991; e dá outras providências*”. [Brasília - DF], 2011.

_____. Decreto nº 4.553, de 27 de dezembro de 2002, *Dispõe sobre a salvaguarda de dados, informações, documentos e materiais sigilosos de interesse da segurança da sociedade e do Estado, no âmbito da Administração Pública Federal, e dá outras providências*. [Brasília - DF], 2002.

_____. Decreto nº 5.301, de 9 de dezembro de 2004, *Regulamenta o disposto na Medida Provisória nº 228, de 9 de dezembro de 2004, que dispõe sobre a ressalva prevista na parte final do disposto no inciso XXXIII do art. 5º da Constituição, e dá outras providências*. [Brasília - DF], 2004.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. *Plano Estratégico Militar da Aeronáutica 2008-2023 (PEMAER)*. **DCA 11-47**. [Brasília - DF], 2009.

_____. *Sistemática de Planejamento Institucional da Aeronáutica*. **DCA 11-1**. [Brasília - DF], 2009.

_____. *Missão da Aeronáutica*: **ICA 11-1**. [Brasília - DF], 2007.

_____. *Manual de Abreviaturas, Siglas e Símbolos da Aeronáutica*. [Brasília - DF], 2003.

_____. *Organização e Funcionamento do Sistema Integrado de Planejamento e Gestão (SIPG)*. [Brasília - DF], 2002.

_____. *Glossário da Aeronáutica*. [Brasília - DF], 2001.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. *Política de Aeronáutica para o Controle do Espaço Aéreo*. **DCA 351-1**. [Brasília - DF], 2010.

_____. *Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB)*. **NSCA 351-1** [Rio de Janeiro], 2010.

_____. *Processo de Planejamento do DECEA e Organizações Subordinadas*. **ICA 19-78**. [Rio de Janeiro], 2009.

_____. *Indicadores de Desempenho para o DECEA e Organizações Subordinadas*. **DCA 11-17**. [Rio de Janeiro], 2008.

_____. Comando da Aeronáutica. Secretaria de Economia e Finanças da Aeronáutica. *Regulamento de Administração da Aeronáutica (RADA)*. **RCA 12-1**. [Brasília - DF], 2004.

_____. Comando da Aeronáutica. Centro de Inteligência da Aeronáutica. *Regulamento para Salvaguarda de Assuntos Sigilosos da Aeronáutica (RSAS)*. **RCA 205-1**. [Brasília - DF], 2006.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica. *Correspondência e Atos Oficiais do Comando da Aeronáutica (ICAER)*. **ICA 10-1**. [Rio de Janeiro], 2010.

_____. *Confecção, Controle e Numeração de Publicações*. **NSCA 5-1**. [Rio de Janeiro], 2011.

Anexo A – Diretriz de Comando para 2012

1 FINALIDADE

Estabelecer orientações, critérios e recomendações, visando o cumprimento da missão atribuída ao DECEA.

2 ORIENTAÇÕES

2.1 O trabalho de uma organização deve estar voltado para o cumprimento da missão, objetivo primordial de sua existência. Essa missão está baseada em um arcabouço de políticas, estratégias e normas que estabelecem objetivos, diretrizes, critérios, prioridades e recursos.

2.2 A Política da Aeronáutica para o Controle do Espaço Aéreo (DCA 351-1) é o documento básico para o DECEA, pois nela estão estabelecidos os objetivos que norteiam as atividades da organização. As diretrizes para cada um deles deverão ser levadas em conta no planejamento das ações, projetos e atividades inerentes aos diversos sistemas dos quais o DECEA é o órgão central, bem como na priorização do emprego de recursos humanos e orçamentários.

2.3 OBJETIVOS PARA O CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

2.3.1 SEGURANÇA DO TRÁFEGO AÉREO

Busca garantir a segurança do tráfego aéreo, sem comprometer o atendimento às necessidades das operações civis e militares, por meio da implantação de processos, sistemas e equipamentos.

2.3.2 VIGILÂNCIA E CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

Objetiva capacitar os órgãos de controle de operações aéreas militares para a realização de vigilância, comunicações, comando e controle, em todo o espaço aéreo brasileiro, dos vetores aéreos envolvidos em manobras e operações militares, bem como daqueles que realizam missões de defesa aérea e de garantia da soberania nacional.

2.3.3 GERENCIAMENTO DO ESPAÇO AÉREO

Pretende implantar conceitos, processos, métodos, sistemas e equipamentos que dêem maior fluidez, regularidade e economia ao tráfego aéreo na área de responsabilidade do Brasil.

2.3.4 APRIMORAMENTO DO SISTEMA DE COMANDO E CONTROLE DA AERONÁUTICA

Busca dinamizar os processos de Comando e Controle da Aeronáutica por meio de sistemas flexíveis que permitam o gerenciamento administrativo e operacional, tanto em períodos de paz quanto em situações de emprego da FAB.

2.3.5 APERFEIÇOAMENTO E ADEQUAÇÃO DOS PROCESSOS DE APOIO AO HOMEM

Almeja alcançar um nível de excelência na capacitação e na formação do pessoal que desempenha atividades relacionadas com os serviços prestados pelo SISCEAB, bem como a sua alocação em função das necessidades organizacionais e da capacitação e experiência individuais, provendo o apoio adequado ao seu desempenho profissional e pessoal.

Continuação do Anexo A - Diretriz de Comando para 2012

2.3.6 APRIMORAMENTO DOS PROCESSOS DE SEGURANÇA E CONTROLE PATRIMONIAL

Busca aperfeiçoar os processos gerenciais empregados atualmente, com a utilização de ferramentas modernas de gestão, e adotar métodos que garantam a segurança e a integridade dos recursos materiais utilizados no SISCEAB.

2.3.7 ADEQUAÇÃO DO APOIO AO GERENCIAMENTO DO ESPAÇO AÉREO

Pretende implementar mudanças conceituais e processuais nos sistemas de cartografia, informações aeronáuticas, meteorologia aeronáutica e de comunicações, de maneira a adequá-los às necessidades operacionais diversas que têm os usuários civis e militares do espaço aéreo e às necessidades dos órgãos que têm a responsabilidade de gerenciar o tráfego aéreo.

2.3.8 APRIMORAMENTO DO APOIO LOGÍSTICO

Objetiva prover as organizações do SISCEAB com os meios necessários para assegurar um adequado suporte logístico aos equipamentos e sistemas instalados, mediante o aperfeiçoamento contínuo dos processos de aquisição, armazenamento, distribuição, delineamento e catalogação de materiais; a melhoria dos processos de manutenção e de gestão da qualidade e a implementação de ações que resultem na elevação do nível técnico dos profissionais que dão suporte à manutenção dos meios, sistemas e equipamentos.

3 CRITÉRIOS

3.1 A implantação dos novos sistemas CNS/ATM é uma decisão aprovada nos fóruns da OACI e do GREPECAS, cabendo ao DECEA a implementação da Concepção Operacional ATM Nacional aprovada, dentro dos prazos e normas acordados no âmbito CAR/SAM. Esse documento estabelece o futuro do gerenciamento e do controle do espaço aéreo brasileiro e deverá ser levado em conta nos planejamentos realizados pelo DECEA.

3.2 A implantação de radares, auxílios à navegação, meios de comunicação e órgãos de controle deverá obedecer às metas estabelecidas no Plano Setorial, permitindo a continuidade das operações e a concomitante mudança do conceito operacional, o que representará um enorme esforço por parte das OM, tendo em vista que compartilharão equipamentos, conceitos e procedimentos diferenciados durante o período de transição.

3.3 A implantação de equipamentos radar primários e secundários, especificamente, deverá obedecer a um planejamento estratégico que leve em conta a utilização de equipamentos tridimensionais nos locais necessários à defesa aérea, devendo ser implantados equipamentos bidimensionais ou secundários quando o objetivo for o controle e a segurança do tráfego aéreo. O estudo sobre a localização desses equipamentos deverá ser realizado sob o gerenciamento do VICEA, tendo em vista a necessidade de participação do COMDABRA, SDOP, SDTE e CISCEA.

3.4 Do mesmo modo, a implantação de auxílios à navegação deverá ser realizada de acordo com a concepção do SDOP, tendo em vista as modificações do conceito operacional de gerenciamento do tráfego aéreo, de modo a permitir que a duplicação de esforços de manutenção e operação durante o período de transição para novos sistemas seja a que traga menores gastos tanto de recursos humanos como orçamentários.

Continuação do Anexo A - Diretriz de Comando para 2012

3.5 O futuro do tráfego aéreo traz em seu bojo uma expectativa de grande crescimento no movimento de passageiros e de cargas não só nas atuais rotas existentes, mas também pelo interior do País, alcançando cidades que hoje não são atendidas pelo transporte aéreo. Os locais onde serão realizados os jogos da Copa do Mundo de Futebol, em 2014, e as possibilidades de turismo nos próximos anos já são motivos que justificam mudanças no atual quadro de distribuição de cidades apoiadas por aeronaves comerciais.

3.6 O turismo na Amazônia e no Pantanal tende a ter um crescimento acelerado, levando pessoas a locais até então sem possibilidade de acesso, sendo necessário que o DECEA implante uma capacidade de atender a esses voos, que deverão ser realizados fora das rotas existentes e, na maior parte das vezes, sob regras de voo visual.

3.7 Com igual expectativa de crescimento está a área desportiva, empregando aeronaves experimentais, ultraleves e pára-queda sempre a exigir áreas especiais para seu deslocamento ou utilização, além do controle dos espaços reservados para esse tipo de atividade, de modo a permitir que esses esportes possam ser praticados com total segurança e sem o comprometimento dos demais usuários do espaço aéreo que, hoje, já é um bem crítico, demandando gerenciamento continuado para permitir o seu uso por todos os pretendentes.

3.8 Há que ser implantada uma capacidade de gerenciamento e controle do espaço aéreo adequada, o que representa um desafio ao DECEA, pois serão necessários equipamentos, pessoal e modificações de conceitos e procedimentos, de modo a permitir que a atividade cresça com segurança, não ficando restringida devido a dificuldades de pessoal ou de equipamentos nos órgãos de controle do espaço aéreo.

3.9 Nas localidades onde o tráfego aéreo está mais congestionado é preciso que o DECEA implemente estudos que permitam, até 2012, aumentar a capacidade de gerenciamento e controle. Exemplo dessa situação é a área terminal de São Paulo, que precisa dobrar a capacidade existente em 2006 de modo a acompanhar o crescimento do tráfego aéreo, bem como atender à demanda da aviação geral. Para isso deverão ser utilizados softwares que permitam o estudo em tempo acelerado das possíveis modificações, bem como o emprego de softwares que auxiliem os controladores de tráfego aéreo na tomada de decisão sobre o posicionamento das aeronaves deslocando-se de e para os aeroportos mais movimentados.

3.10 A formação dos controladores de tráfego aéreo em número suficiente para suprir as necessidades dos órgãos de controle, a composição do currículo das escolas de formação e aperfeiçoamento, a adequação da instrução ministrada nas SIAT, e a elevação do nível de inglês dos controladores envolvidos com o tráfego aéreo internacional deverão ter uma priorização elevada, permitindo que o DECEA esteja em condições de apresentar resultados dentro dos prazos estipulados pela OACI.

3.11 O ICEA deverá ser o grande órgão de pós-formação do SISCEAB, englobando todo tipo de instrução que seja necessário para o atendimento às necessidades de um sistema no qual a especialização dos recursos humanos será de extrema importância para que as atividades estipuladas no CNS/ATM sejam executadas em sua plenitude. O ICEA, além disso, deverá funcionar como o instituto no qual as idéias e propostas de gerenciamento do espaço aéreo devem ser avaliadas e validadas, para que, somente assim, possam ser colocadas em operação. Será o órgão encarregado da formação de doutrina, da padronização de ações, de realizar estudos de interesse do DECEA e provar conceitos e procedimentos. Não será um desenvolvedor de softwares, trabalho que deverá ser realizado por firmas contratadas.

Continuação do Anexo A - Diretriz de Comando para 2012

3.12 O DECEA deverá se dedicar aos softwares que são importantes para o conhecimento brasileiro, que são: DA/COM, X-4000, SAGITÁRIO e SIGMA. Outros softwares poderão ser comprados no mercado nacional ou internacional. O acompanhamento do desenvolvimento e da implantação de cada software especializado, empregado no SISCEAB, deverá ser realizado pelo SDTE, de modo a garantir o conhecimento sobre o tema e o recebimento operacional de acordo com as concepções aprovadas.

3.13 O planejamento da participação do DECEA e das OM subordinadas nos diversos eventos internacionais de interesse técnico e operacional será incentivado, principalmente com a designação de oficiais e graduados dos órgãos regionais, de modo que possam adquirir conhecimentos e experiência nos assuntos que são tratados nesses fóruns. O GEIV deverá realizar missões de simulador de voo com o objetivo de capacitar seus tripulantes para a realização das atividades relativas ao cumprimento da missão da organização.

3.14 De grande importância não só para o Comando da Aeronáutica, mas para toda a sociedade brasileira, está a Busca e Salvamento, que deverá ter suas normas e manuais atualizados, de maneira que todas as organizações envolvidas possam conhecer os processos de sua responsabilidade, bem como trabalhar de acordo com a legislação e as regras internacionais que regem essa atividade.

3.15 Por último, mas não menos importante, está a reestruturação do DECEA e de suas OM. As funções inerentes a cada setor devem ser realizadas de maneira adequada, sem que haja a superposição de atividades ou desvio de desempenho. Cada nível de gerenciamento, fiscalização, controle e execução deverá conhecer exatamente sua responsabilidade e estruturar seu setor de maneira a poder cumprir suas tarefas com eficiência e eficácia. Para tal, poderão ser feitas modificações estruturais, refletindo essas mudanças nos regimentos internos, de modo que haja uma coerência entre a atividade, a responsabilidade e a estrutura proposta. De igual modo, a documentação sob a responsabilidade de cada setor deverá refletir suas responsabilidades e atividades, de acordo com o nível hierárquico que ocupe dentro do DECEA.

4 RECOMENDAÇÕES

4.1 É importante que os chefes, comandantes e diretores dêem a máxima atenção às atividades de apoio ao homem, objetivando a motivação e o entusiasmo no cumprimento de suas atividades e atribuições. A disciplina e a hierarquia devem ser observadas com ênfase em todos os momentos, buscando a manutenção dos princípios castrenses que fazem parte da vida de todos os militares.

4.2 Os chefes, comandantes e diretores deverão estimular a iniciativa de seus subordinados, obedecida a cadeia de comando, de modo a receber participações de todos os níveis hierárquicos na solução de problemas, bem como propostas que visem a melhorar o desempenho da organização ou de um setor específico no qual o proponente tenha conhecimentos e experiências que sejam de interesse geral e possam ser divulgadas inclusive para outras organizações.

4.3 Os recursos orçamentários anualmente alocados obedecem a um planejamento que visa atender aos compromissos administrativos, técnicos e operacionais de cada OM ou setor. As organizações deverão efetuar seus gastos ao longo do ano, de modo a evitar os restos a pagar, que sempre comprometem o exercício financeiro seguinte.

4.4 A segurança de voo é um objetivo a ser buscado por todos os integrantes das organizações que dispõem de meios aéreos, não apenas os aeronavegantes. A excelência operacional dos militares envolvidos nas atividades aéreas deve ser fator primordial no planejamento da instrução e da operação em cada OM.

Continuação do Anexo A - Diretriz de Comando para 2012

4.5 Os comandantes, chefes e diretores devem primar pelo relacionamento com as autoridades em sua área de jurisdição, assim como cultivar em seu efetivo a cortesia e a atenção para com os civis, buscando o seu intercâmbio com as atividades militares, que têm suas especificidades e que são desconhecidas para a maior parte da sociedade. No caso de relacionamento com a mídia, será necessária a intervenção de profissionais da OM ou do DECEA e, até mesmo, do CECOMSAER, para que sejam atingidos os objetivos estipulados pelo Comandante da Aeronáutica.

4.6 Especial atenção deve ser dada aos assuntos que demandem pareceres jurídicos, devendo ser buscado o apoio do DECEA ou até mesmo de outras organizações de modo a atender aos prazos estipulados e aos interesses da Força Aérea, evitando consequências negativas devido a erros primários ou desconhecimento de procedimentos.

4.7 A segurança das instalações deverá ser realizada buscando o aprimoramento dos equipamentos e dos processos e procedimentos inerentes a esse tipo de atividade. Do mesmo modo, a manutenção da infraestrutura deverá fazer parte do programa de trabalho anual, garantindo a conservação, a operacionalidade e a otimização dos bens patrimoniais da OM.

4.8 Deverá ser item primordial no dia-a-dia a segurança do trabalho, preocupação de todos os integrantes da OM, pois é a integridade física de cada um que deverá ser protegida.

4.9 Deverão ser realizadas formaturas diárias no início do expediente, e mensais para todo o efetivo, bem como treinamentos militares, de acordo com planejamento específico de cada organização. Nesse planejamento o treinamento de tiro deverá buscar a proficiência dos militares no manejo e emprego de armas portáteis, sendo enfatizados os aspectos voltados para a segurança individual e para os serviços de guarda e vigilância na OM.

4.10 Os militares que concorrem a escalas de serviço armado devem estar proficientes no manuseio das armas específicas de cada posto de serviço, também com vistas à segurança individual e coletiva. As atividades de segurança das instalações, bem como rígidos processos de controle de acesso devem ser motivo de avaliações constantes e aprimoramentos necessários, tais como equipamentos eletrônicos que complementem a vigilância realizada pelos militares de serviço.

4.11 O uso correto dos uniformes militares é fator de aumento da estima pela organização e pela Força, devendo ser incentivado e fiscalizado o seu emprego adequado e, periodicamente, serem realizadas inspeções em todo o efetivo. Deve ser enfatizado o emprego de uniformes dentro das organizações e estabelecidos os critérios para uso do traje civil em suas dependências, principalmente no que tange a áreas hospitalares.

4.12 Nas OM em que haja recrutas é oportuno lembrar que eles não são voluntários como os demais militares, mas prestando o serviço militar inicial, devendo ser formados como bons cidadãos, bons militares e profissionais capazes. No processo educativo deverá ser exigido, de cada um, responsabilidade, determinação, honestidade de propósitos e coragem para enfrentar as situações cotidianas e a própria decisão de prosseguimento na carreira militar.

4.13 Deverão ser evitados os eventos que beneficiem apenas um círculo de militares em detrimento dos demais. Quando possível, o comandante deverá proporcionar a realização de confraternizações que beneficiem todo o efetivo.

4.14 O serviço de assistência social deverá atuar em prol dos mais carentes e buscar a melhoria da qualidade de vida no ambiente familiar, sendo esse um fator de aumento na capacidade de trabalho e, por consequência, no cumprimento da missão da OM.

Continuação do Anexo A - Diretriz de Comando para 2012

4.15 Dentro das possibilidades de cada organização deverá ser prestado o atendimento médico e odontológico aos integrantes da OM e seus familiares, mesmo que sejam necessários deslocamentos para locais com maior capacidade de atendimento. Deverão também ser realizados programas de combate ao uso de drogas e de doenças sexualmente transmissíveis, de acordo com orientações da Diretoria de Saúde.

4.16 A Diretriz de Comando é a concepção de trabalho na qual o comandante, chefe ou diretor apresenta seu modo de ver a missão da organização, estabelece prioridades e expectativas, bem como dá as orientações e critérios que deverão ser seguidos em seu comando. Assim, cada comandante deverá emitir sua própria diretriz, de modo que todos os seus subordinados saibam exatamente o que deve ser cumprido para alcançar os objetivos estabelecidos para um determinado período.

4.17 Os Subdiretores do DECEA deverão programar reuniões periódicas com os oficiais das OM subordinadas para tratar de assuntos específicos de sua área de atuação. Deverão ser programadas pelo menos duas reuniões anuais do Diretor-Geral com os comandantes, de modo que todos possam tomar conhecimento da situação do DECEA, expor problemas e propor soluções.

4.18 Cada comandante deverá dar especial atenção ao Plano Diretor de sua organização, verificando sua atualização e a colocação nos Programas de Trabalho das metas necessárias ao seu cumprimento. O PLANSET do DECEA é o documento básico a ser seguido pelas OM subordinadas, pois está baseado nas metas a serem atingidas e nos recursos recebidos, de acordo com as prioridades estabelecidas para o período. Cada comandante deverá dar pleno conhecimento do PT de sua organização a todos os seus integrantes, para que haja um entendimento das metas a serem cumpridas e dos objetivos a serem alcançados, onde cada militar e civil tem uma responsabilidade, uma atividade, um trabalho a ser realizado.

4.19 A execução do orçamento caracteriza o funcionamento da organização e essa atividade necessita de conhecimentos especializados por parte dos administradores. É importante que o comandante conheça todos os processos em execução, efetue o controle e a fiscalização adequados e exercite as prerrogativas de decidir sobre o emprego dos recursos na consecução das atividades administrativas, técnicas e operacionais de responsabilidade da OM. Para isso deverão se valer das regras e normas existentes e dos processos sistêmicos estabelecidos pelos órgãos centrais.

4.20 Os comandantes devem acompanhar o controle do efetivo com o pagamento de pessoal, com o objetivo de evitar problemas jurídicos que têm ocorrido por falhas nesses procedimentos. Também deverão ser evitadas as contratações de mão-de-obra por via indireta, bem como assinatura de contratos no final do ano fiscal, o que traz problemas para o cumprimento das datas de empenho, liquidação e pagamento das obrigações dentro dos prazos estipulados pela SEFA.

4.21 O comandante deverá cumprir o previsto no RADA para as férias dos agentes de administração, de modo a encerrar as atividades do ano de acordo com os calendários setoriais estabelecidos. As férias do efetivo deverão ser planejadas de modo a atender às necessidades da organização em primeiro lugar, sendo incentivado que todos tirem seus períodos de férias regulamentares, pois essa ausência do trabalho é produtiva, no sentido em que permite o descanso do pessoal, a recuperação das energias gastas e a preparação psicológica para um novo período de trabalho.

4.22 Os comandantes não deverão evitar a abertura de sindicâncias ou IPM, pois eles são a garantia legal da organização e dos processos estabelecidos e aprovados. A instrução a respeito da melhor forma de conduzir as investigações e a sua formalização deverá ser feita por pessoal especializado, a fim de que os autos sejam bem instruídos e evitar que sejam anulados por falhas técnicas geradas

Continuação do Anexo A - Diretriz de Comando para 2012

pelo desconhecimento.

4.23 A análise da situação sobre a segurança operacional feita pelo DECEA demonstrou a necessidade de que haja um grande esforço na manutenção da segurança da documentação, do conhecimento e das instalações existentes, pois a vulnerabilidade nessa área permite a divulgação de informações que comprometem os serviços prestados. Para que isso aconteça deverão ser tomadas todas as providências cabíveis, elevando o nível de requisitos e de vigilância para o manuseio desses dados, bem como de acesso a locais ou instalações de interesse técnico e operacional.

4.24 As concepções para implantação de sistemas e equipamentos deverão ser realizadas em conjunto com a CISCEA, que é o órgão executor, e com a aprovação de cada subdiretoria, de modo que o processo seja realizado em menor tempo e com o conhecimento de todos os envolvidos, evitando, assim, que haja um desperdício de tempo em atividades burocráticas.

4.25 Deve ser bem definida a responsabilidade de manutenção dos equipamentos no que se refere ao PAME e aos órgãos regionais, de modo que o SDTE possa fiscalizar sua realização, bem como destinar os recursos necessários.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essa Diretriz de Comando deverá ser empregada como um guia para a realização das atividades necessárias ao cumprimento das missões de cada organização. Possíveis modificações nessas orientações e diretrizes serão informadas durante as 1ª RECOSCEA previstas para o ano de 2012.

Ten Brig Ar RAMON BORGES CARDOSO
Diretor-Geral do DECEA

Anexo B - Instruções para a Elaboração do Programa de Trabalho (PT)

Apêndice 1: Atividades e Projetos Específicos das OM.

Apêndice 2: Atividades e Projetos de Terceiros em Benefícios da OM.

1 PROGRAMA DE TRABALHO

1.1 Decorrente do PLANSET e alinhado ao PEMAER, o PT é o documento de fundamental importância para o sucesso do cumprimento da missão da Organização, o qual deve contemplar as necessidades e os anseios organizacionais, tornando-se um instrumento balizador e imprescindível no atendimento às necessidades do SISCEAB.

1.2 No processo de elaboração do PT, as Organizações deverão estabelecer metas específicas a serem atingidas, sendo importante observar, como parâmetro, as constantes do PLANSET. As Organizações deverão, ainda, estabelecer indicadores que mensurem o desempenho alcançado, principalmente considerando as informações que deverão compor o Relatório de Gestão do DECEA, cuja elaboração segue as normas e orientações da Secretaria de Finanças da Aeronáutica (SEFA). Entendimentos complementares poderão ser coordenados com a Assessoria de Planejamento, Orçamento e Gestão (APLOG).

1.3 Deverão constar do PT, elaborado para um período de quatro anos, as Atividades e Projetos atribuídos à Organização, constantes do Plano Setorial do DECEA, além das Atividades e Projetos específicos da própria Organização.

1.4 O encaminhamento dos PT para aprovação do Diretor-Geral do DECEA será de responsabilidade do Presidente, Comandante, Chefe ou Diretor das Organizações subordinadas e GABCEA, que deverão atentar para a estrutura ora apresentada na confecção desse importante instrumento de planejamento.

2 ESTRUTURA DO PROGRAMA DE TRABALHO

2.1 Na estruturação do PT deverão ser respeitadas as peculiaridades de cada Organização. No entanto, está implícita a necessidade de se atender a um padrão que resulte em aumento da qualidade na elaboração desse Programa, o qual deverá conter, entre outros, os seguintes itens:

- j) Capa e Sumário
- k) Ato de Aprovação
- l) Disposições Preliminares
- m) Análise da Situação da Organização
- n) Diretriz de Comando
- o) Planejamento da Organização
- p) Disposições Finais
- q) Anexos

2.2 CAPA E SUMÁRIO

Os modelos de capa e sumário a serem utilizados como padrão são os estabelecidos na NSCA 5-1 (Confecção, Controle e Numeração de Publicações), de 2011.

2.3 ATO DE APROVAÇÃO

Continuação Anexo B - Instruções para a Elaboração do Programa de Trabalho (PT)

O Ato de aprovação do PT deverá ser estabelecido em conformidade com o modelo da NSCA 5-1. A sua elaboração é atribuição da Assessoria de Planejamento, Orçamento e Gestão do DECEA (APLOG), cabendo ao DGCEA a sua aprovação.

2.4 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Este item deve seguir o padrão adotado nos documentos oficiais do Comando da Aeronáutica, devendo conter os seguintes subitens:

- a) Finalidade
- b) Referências
- c) Conceituação
- d) Competência
- e) Âmbito

2.5 ANÁLISE DA SITUAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO

2.5.1 Considerando que o PT deve abranger um horizonte temporal de quatro anos, é de fundamental importância que a Organização conheça a sua situação atual, inclusive de seus Destacamentos subordinados, quando for o caso, em termos de vulnerabilidades, pontos fortes, ameaças e oportunidades.

2.5.2 Desta forma, vislumbra-se como imprescindível que seja elaborada uma análise detalhada e abrangente da situação organizacional, permeando todos os aspectos relacionados à área operacional, técnica e administrativa. Considerar para a análise da situação os seguintes itens:

- a) Situação da Área Operacional
- b) Situação da Área Técnica
- c) Situação da Área Administrativa

2.5.3 Essa análise certamente contribuirá para o estabelecimento de medidas necessárias à eliminação de carências, com a definição de atividades e projetos que poderão concorrer para a solução dos problemas apontados.

2.6 DIRETRIZ DE COMANDO

Constitui-se das instruções ou prescrições de caráter detalhado e específico, emanadas pelo Presidente, Comandante, Chefe ou Diretor, com o objetivo de orientar os setores da Organização para as ações a serem executadas no respectivo período de sua gestão. É importante considerar que a sua elaboração deverá estar respaldada na Diretriz de Comando do Diretor-Geral do DECEA.

2.7 PLANEJAMENTO DA ORGANIZAÇÃO

Este item deverá contemplar, resumidamente, todas as atividades e projetos priorizados para o período considerado do PT, bem como os respectivos valores aplicados e prazos de execução. Deverá ainda conter as informações julgadas oportunas e importantes para respaldar a análise a ser realizada pelo DECEA, não se limitando somente àquelas que envolvam a aplicação de recursos financeiros, mas também às que demandam esforços da própria Organização, mesmo que não requeiram execução financeira.

Continuação do Anexo B - Instruções para a Elaboração do Programa de Trabalho (PT)

2.7.1 PROJETOS

Entende-se como Projeto o conjunto harmônico de ações definidas e quantificadas quanto ao propósito, características, metas, custos e prazos de realização, visando ao atendimento de uma necessidade específica. Nesse sentido, este item deverá conter, além dos projetos atribuídos, os projetos específicos considerados pela Organização. Importante destaque deverá ser dado às nomeações dos gerentes para os processos de execução dos projetos priorizados.

2.7.2 ATIVIDADES

2.7.2.1 Como Atividade, entende-se toda ação de caráter continuado, executada de forma coordenada, cujo resultado, em cada período de tempo orçamentariamente fixado, contribui para o atendimento de uma necessidade administrativa, operacional ou técnica. Assim, como no item anterior, as principais Atividades consideradas deverão compor, resumidamente, o quadro de informações que atendam aos interesses da Administração.

2.7.2.2 Da mesma forma que os projetos, apesar das atividades apresentarem caráter continuado, gerentes também poderão ser designados, com as mesmas responsabilidades auferidas ao processo de execução dos projetos.

2.7.3 APRESENTAÇÃO DAS ATIVIDADES E PROJETOS

2.7.3.1 A Organização deverá elaborar o seu planejamento em conformidade com o Plano Setorial do DECEA, priorizando e registrando suas atividades e projetos como exemplificado nos Apêndices 1 e 2 deste Anexo.

2.7.3.2 Os demonstrativos das atividades e dos projetos resultantes dos preenchimentos das planilhas exemplificadas nos Apêndices 1 e 2 deverão compor o Programa de Trabalho da Organização, como Anexos A e B.

2.7.4 COMPOSIÇÃO ORÇAMENTÁRIA

A Organização deverá evidenciar, como Anexo C, uma tabela com todos os recursos orçamentários planejados, em conformidade com os aprovados no PLANSET. Esses valores, a serem aplicados à Organização, deverão ser diferenciados por Programa, Ação e Elemento de Despesa (ED), de tal forma que toda a Organização, principalmente os setores envolvidos na execução do PT, possa conhecer, por meio dessa composição, os valores orçados.

2.7.5 CALENDÁRIO ADMINISTRATIVO DA ORGANIZAÇÃO

2.7.5.1 O Calendário Administrativo da Organização, a ser consolidado como Anexo D ao PT, deverá conter todos os eventos previstos da administração, a serem realizados no primeiro ano dos quatro correspondentes ao PT, com prazos de execução e responsáveis evidenciados para cada evento considerado.

2.7.5.2 Às Organizações subordinadas, além da orientação do Diretor-Geral, dos encargos previstos na Legislação e no Regimento Interno, bem como em outros documentos em vigor, cabem desenvolver tarefas específicas, como as exemplificadas no quadro abaixo, cujos produtos devem ser remetidos ao DECEA.

Continuação Anexo B - Instruções para a Elaboração do Programa de Trabalho (PT)

Tabela 1 - Tarefas

EVENTO	EXEMPLOS DE TAREFAS	PRAZO	RESPONSÁVEIS PELAS TAREFAS			
			CHEFIA	DO	DT	DA
1	Informar o estoque de Sondas e Balões e a situação operacional das EMA.	1º dia útil de cada mês			■	
2	Informar o tipo e a quantidade de aeronaves (Anv) existentes, total de horas voadas no mês por tipo de Anv e total de horas voadas no ano por tipo de Anv.	1º dia útil de cada mês	■			
3	Remeter o relatório de atividades (Segurança de Voo e do Trabalho da OM), referente ao acompanhamento dos respectivos Programas de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos e do Trabalho (NSCA 3-x, de 2xxx,)	15 JAN 15 JUL		■		■
4	Remeter o registro de fenômenos "Gradiente de Vento" (FCA105-x, de 2xxx).	20º dia útil do mês seguinte		■		
5	Remeter o Relatório de Controle Operacional dos Órgãos de Meteorologia (CIRCEA 105-x).	20º dia útil do mês seguinte		■		

2.7.6 OUTROS DOCUMENTOS RELACIONADOS

A Organização deverá considerar outras informações julgadas necessárias e oportunas, em forma de Anexos, ou estabelecer outra forma de apresentação, desde que proporcione melhor entendimento da sua missão específica ou complemento o seu respectivo PT.

2.8 DISPOSIÇÕES FINAIS

Capítulo de aplicação obrigatória, no qual deverão constar a substituição de publicações e a atribuição para a solução dos casos não previstos.

2.9 ANEXOS

Documentos, nem sempre do próprio autor, que servem de fundamentação, comprovação ou ilustração. Poderão ser utilizados gráficos, diagramas, desenhos, fotografias, mapas etc., que explicam ou complementam as informações do texto.

Anexo C - Instruções para Preenchimento da Ficha de Acompanhamento de Desenvolvimento Físico (FIA)

Apêndice: Modelo de Ficha de Acompanhamento de Desenvolvimento Físico - FIA

1 FINALIDADE

Instruir as Organizações subordinadas e o Gabinete do DECEA quanto ao preenchimento da Ficha de Acompanhamento de Desenvolvimento Físico (FIA), com vistas à coleta de dados para o acompanhamento da execução dos Programas de Trabalho (PT).

2 ÂMBITO

O presente documento aplica-se ao DECEA, às suas Organizações subordinadas e ao Gabinete do DECEA (GABCEA).

3 DISPOSIÇÕES GERAIS

3.1 Os PT das Organizações subordinadas e do Gabinete do DECEA apresentam Projetos e Atividades abertos em etapas, com dados referenciados a cada etapa de per si, em que se incluem informações de mês/ano de início e término planejado e valores previstos por ano e Natureza de Despesa.

3.2 A FIA, cujo modelo consta como Apêndice a este Anexo, tem por objetivo acompanhar a execução dos PT, por meio da coleta de dados do desenvolvimento físico das diversas etapas dos Projetos e Atividades constantes daqueles documentos.

3.3 As FIA deverão ser enviadas periodicamente à Vice-Direção do DECEA, com vistas à análise dos dados de execução física dos projetos e atividades. Isso se dará por meio da informação do mês/ano em que ocorreu ou se prevê o efetivo início, desenvolvimento ou término de cada etapa planejada. As informações de início, desenvolvimento e término, quando já ocorridas, serão registradas na linha "EXECUTADO" da etapa em curso. As previsões de início, desenvolvimento ou término, quando diferentes do inicialmente planejado, deverão ser registradas na linha "REPLANEJADO" (tanto para etapas atrasadas ou antecipadas quanto para aquelas que lhes sucedem na execução). Nesse caso, preencher o campo Observações, como mencionado abaixo, em 4.4.

3.4 O re-planejamento de etapas, quando resultar em modificação do exercício em que se dará a EXECUÇÃO, deverá gerar uma FIP apropriada, com o item "4 - Finalidade da FIP" assinalado com "Modificação de dado(s)". Essa FIP será necessária para atualizar a base de dados do PLANSET no processo de elaboração desse documento para os exercícios seguintes.

4 PREENCHIMENTO DA FIA

4.1 Os dados básicos da FIA serão preenchidos pela VICEA/APLOG, no início de cada exercício, tendo por base o PT. Os dados considerados são o Código PLANSET, a Descrição do Projeto ou Atividade, Localidade, Etapas Previstas e o mês/ano de início e término PLANEJADO para cada etapa. Nas FIA, os dados de início, desenvolvimento e término planejados aparecem com fundo amarelo e constituirão a "base line" do Projeto ou Atividade, não sendo, portanto, passíveis de modificação pela OM.

Continuação do Anexo C - Instruções para Preenchimento da Ficha de Acompanhamento de Desenvolvimento Físico (FIA)

4.2 No exemplo (modelo) em apêndice, verifica-se que o Projeto NAV03.0XX, Construir Estrada de Acesso ao DVOR/DME, possui as seguintes etapas planejadas:

- a) Definição - Início (I) em 2010 e Término (T) em JAN 2011;
- b) Projeto/Especificação - Início (I) em FEV, Desenvolvimento (D) em ABR e Término (T) em MAI 2010;
- c) Licitação/Contratação - Início (I) em MAI, Desenvolvimento (D) em JUN e JUL e Término (T) em AGO 2011; e
- d) Execução - Início (I) em SET, Desenvolvimento (D) em OUT, NOV e DEZ 2011 e Término (T) em 2012.

4.2.1 Para efeito deste documento, considerar a etapa “Licitação/Contratação” concluída quando do pedido de descentralização do crédito para empenho do contrato, devendo ser informado com a letra “T” no mês correspondente.

4.3 Em conformidade com o item 4.2 acima, as OM deverão preencher com as letras “I”, “T” e “D” os campos das linhas “EXECUTADO” ou “REPLANEJADO” (esta, em caso de atraso ou antecipação de determinada etapa), conforme as orientações a seguir:

- a) “I” (Início) - O Início do mês/ano PLANEJADO de cada etapa será preenchido pela VICEA/APLOG, com os dados extraídos do PT da OM. O preenchimento da linha EXECUTADO será efetuado pela OM no mês/ano em que houve o efetivo início de cada etapa. Caso o início ainda não tenha ocorrido e a etapa esteja atrasada, em relação ao planejado, a OM informará com um “I”, na linha REPLANEJADO, o novo mês/ano previsto para o início da etapa. O mesmo raciocínio se aplica à etapa cujo início foi antecipado;
- b) “T” (Término) - O Término do mês/ano PLANEJADO de cada etapa será preenchido pela VICEA/APLOG, com os dados extraídos do PT da OM. O preenchimento da linha EXECUTADO será efetuado pela OM no mês/ano em que houve o efetivo término de cada etapa. Caso o término ainda não tenha ocorrido e a etapa esteja atrasada, em relação ao planejado, a OM informará com um “T”, na linha REPLANEJADO, o novo mês/ano previsto para o término da etapa. O mesmo raciocínio se aplica à etapa cujo início foi antecipado.
- c) “D” (Desenvolvimento) - Utilizado pela VICEA/APLOG no(s) mês(es)/ano de desenvolvimento PLANEJADO(S) para a etapa, extraído do PT da OM. Deve ser utilizado identicamente pela OM, entre os meses de início e término de cada etapa.

4.3.1 Poderá ocorrer, em um determinado mês, a conjugação do início com o término (I/T), ou do início com o desenvolvimento (I/D), ou, ainda, do desenvolvimento com o término (D/T), em função das datas e prazos estipulados para I, D e T.

4.4 Havendo necessidade de replanejamento de etapas, o campo Observações deverá ser preenchido com a causa e as ações necessárias para a sua correção, identificando com as iniciais do bimestre à qual o desvio se refere (1º BI, 2º BI, 3º BI, 4º BI, 5º BI ou 6º BI).

4.5 Inserir, também, no campo Observações da FIA, de forma clara e concisa, os registros de fatos

Continuação do Anexo C - Instruções para Preenchimento da Ficha de Acompanhamento de Desenvolvimento Físico (FIA)

(marcos) relevantes que contribuam para o acompanhamento físico dos Projetos e Atividades, tendo como referência os exemplos abaixo, podendo ser inseridos outros de interesse da Organização. Identificar o(s) fato(s), no bimestre pertinente, de forma análoga à descrita no item anterior:

- a) Definição das Necessidades:
 - Concluída a definição do objeto a ser contratado;
 - Concluídos os Estudos de Viabilidade;
 - Concluída a concepção/configuração; e
 - Outros (a critério da Organização).
- b) Projeto/Especificação:
 - Concluída a Especificação dos Serviços e/ou Equipamentos/Materiais a adquirir;
 - Concluída a abertura de PAM/S;
 - Concluída a análise da Especificação;
 - Aprovado o PAM/S;
 - Concluída a abertura de PAG;
 - Encaminhado o PAG à Licitação; e
 - Outros (a critério da Organização).
- c) Licitação/Contratação:
 - Concluída a análise do PAG;
 - Concluída a elaboração da Minuta de Edital;
 - Encaminhada Minuta de Edital para análise do DECEA;
 - Encaminhado processo licitatório para análise da CJU/COJAER;
 - Publicado Edital de Licitação;
 - Concluída a análise das Propostas (adjudicada e homologada a Empresa vencedora do certame);
 - Solicitada a descentralização de recursos para Empenho e Assinatura do Contrato (informar número do Contrato);
 - Emitida a Ordem de Serviço; e
 - Outros (a critério da Organização).
- d) Execução:
 - Execução do Evento de número “x” de um total de “y” Eventos;
 - Concluído o recebimento provisório ou definitivo; e
 - Outros (a critério da Organização).

4.6 Não há necessidade de informar dados referentes à execução ocorrida em exercícios anteriores àqueles constantes da ficha.

5 CONSIDERAÇÃO FINAL

5.1 Eventuais sugestões deverão ser encaminhadas ao DECEA, com vistas a serem analisadas pela Assessoria de Planejamento, Orçamento e Gestão (APLOG), bem como contatos diretos poderão ser realizados com a própria APLOG, para os esclarecimentos julgados pertinentes e oportunos.

FICHA DE ACOMPANHAMENTO DE DESENVOLVIMENTO FÍSICO - FIA

NOTA: Preencher conforme as Instruções para Preenchimento de Acompanhamento de Desenvolvimento Físico - FIA

ORGANIZAÇÃO EXECUTORA: Sigla da OM

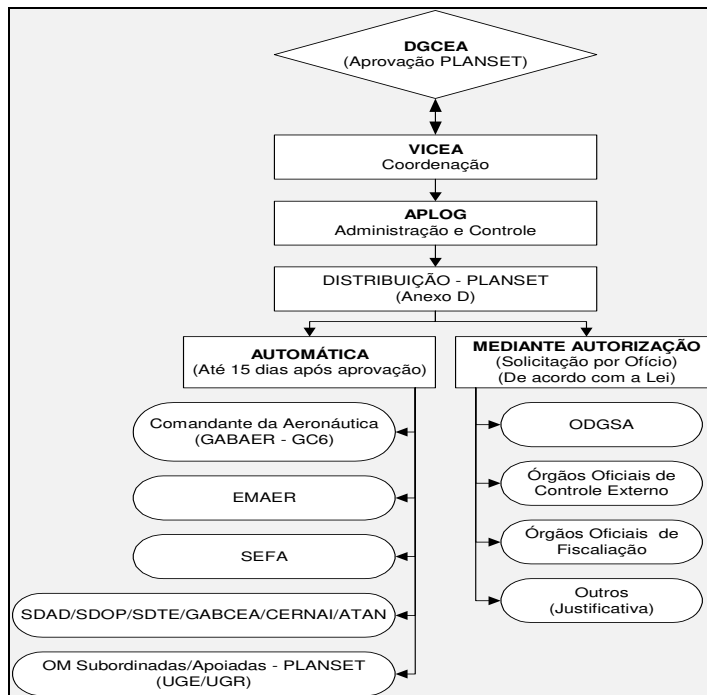
CÓD PLANSET	DESCRIÇÃOI	LOCALIDADE	ETAPA	2010	2011												2012	2013	2014			
					JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ						
NAV03.0XX	CONSTRUIR ESTRADA DE ACESSO AO DVOR/DME	KKK	DEFINIÇÃO	PLANEJADO	I	T																
				EXECUTADO	T	T																
				REPLANEJADO																		
			PROJ/ESPEC	PLANEJADO			I	D	T													
				EXECUTADO			I	D	D													
				REPLANEJADO					T													
			LIC/CONTRAT	PLANEJADO					I	D	D	T										
				EXECUTADO																		
				REPLANEJADO						I	D	D	T									
			EXECUÇÃO	PLANEJADO									I	D	D	D	T					
				EXECUTADO																		
				REPLANEJADO																		

Observações: 2011 - 2º BI: A necessidade de replanejamento das etapas PROJ/ESPEC e LIC/CONTRAT foi decorrente de ajustes nas especificações relativas à área ambiental, com vistas ao atendimento das cláusulas pela empresa a ser contratada, no que se refere à Instrução Normativa (IN) 01, de 19/01/2010, da Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação do MPOG.

Anexo D - Projetos Estratégicos do COMAER

Este Anexo está disponível em mídia eletrônica na página publicações do DECEA (www.decea.gov.br), em PDF. O mesmo poderá ser disponibilizado em mídia controlada, obedecendo ao seguinte fluxo:

Quadro 1 - Fluxo de trâmite do Anexo D



Para fins de Auditoria e Controle Externo é válida apenas a versão assinada pelo Diretor-Geral do DECEA ou no impedimento deste pelo Vice-Diretor, salvo delegação de competência a autoridade do DECEA, devendo o ato de delegação ser mencionado no documento.

O DECEA não se responsabiliza por dados alterados do Anexo D por meio de reprodução, no âmbito interno das OM/Órgãos, sendo aplicáveis os seguintes diplomas legais:

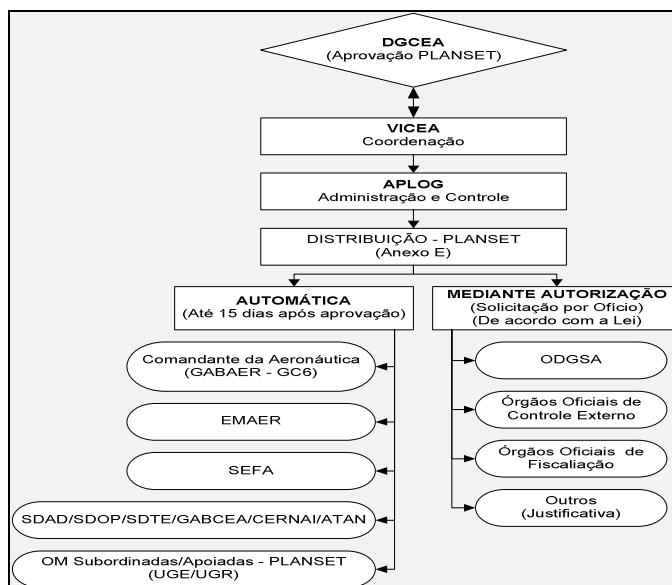
- a) âmbito COMAER: RCA 205-1 “Regulamento para Salvaguarda de Assuntos Sigilosos da Aeronáutica (RSAS); de 2006; e
- b) âmbito externo ao COMAER:
 - Decreto nº 4.553, de 27 de dezembro de 2002, *Dispõe sobre a salvaguarda de dados, informações, documentos e materiais sigilosos de interesse da segurança da sociedade e do Estado, no âmbito da Administração Pública Federal, e dá outras providências*; e
 - Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, *Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990; revoga a Lei nº 11.111, de 5 de maio de 2005, e dispositivos da Lei nº 8.159, de 8 de janeiro de 1991; e dá outras providências*.

Por favor dirija-se ao site <http://publicacoes.decea.intraer> para verificar a versão atualizada do Anexo.

Anexo E - Atividades e Projetos Setoriais do DECEA

Este Anexo está disponível em mídia eletrônica na página publicações do DECEA (www.decea.gov.br). em PDF. O mesmo é atualizado eletronicamente pela Assessoria de Planejamento, Orçamento e Gestão do DECEA (APLOG) e poderá ser disponibilizado em mídia controlada, obedecendo ao seguinte fluxo:

Quadro 1 - Fluxo de trâmite do Anexo E



Para fins de Auditoria e Controle Externo é válida apenas a versão assinada pelo Diretor-Geral do DECEA ou no impedimento deste pelo Vice-Diretor, salvo delegação de competência a autoridade do DECEA, devendo o ato de delegação ser mencionado no documento.

O DECEA não se responsabiliza por dados alterados do Anexo E por meio de reprodução, no âmbito interno das OM/Órgãos, sendo aplicáveis os seguintes diplomas legais:

- a) âmbito COMAER: RCA 205-1 “Regulamento para Salvaguarda de Assuntos Sigilosos da Aeronáutica (RSAS); de 2006; e
- b) âmbito externo ao COMAER:
 - Decreto nº 4.553, de 27 de dezembro de 2002, *Dispõe sobre a salvaguarda de dados, informações, documentos e materiais sigilosos de interesse da segurança da sociedade e do Estado, no âmbito da Administração Pública Federal, e dá outras providências;*
 - Decreto nº 5.301, de 9 de dezembro de 2004, *Regulamenta o disposto na Medida Provisória nº 228, de 9 de dezembro de 2004, que dispõe sobre a ressalva prevista na parte final do disposto no inciso XXXIII do art. 5º da Constituição, e dá outras providências;* e
 - Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, *Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990; revoga a Lei nº 11.111, de 5 de maio de 2005, e dispositivos da Lei nº 8.159, de 8 de janeiro de 1991; e dá outras providências.*

Por favor dirija-se ao site <http://publicacoes.decea.intraer> para verificar a versão atualizada do Anexo.