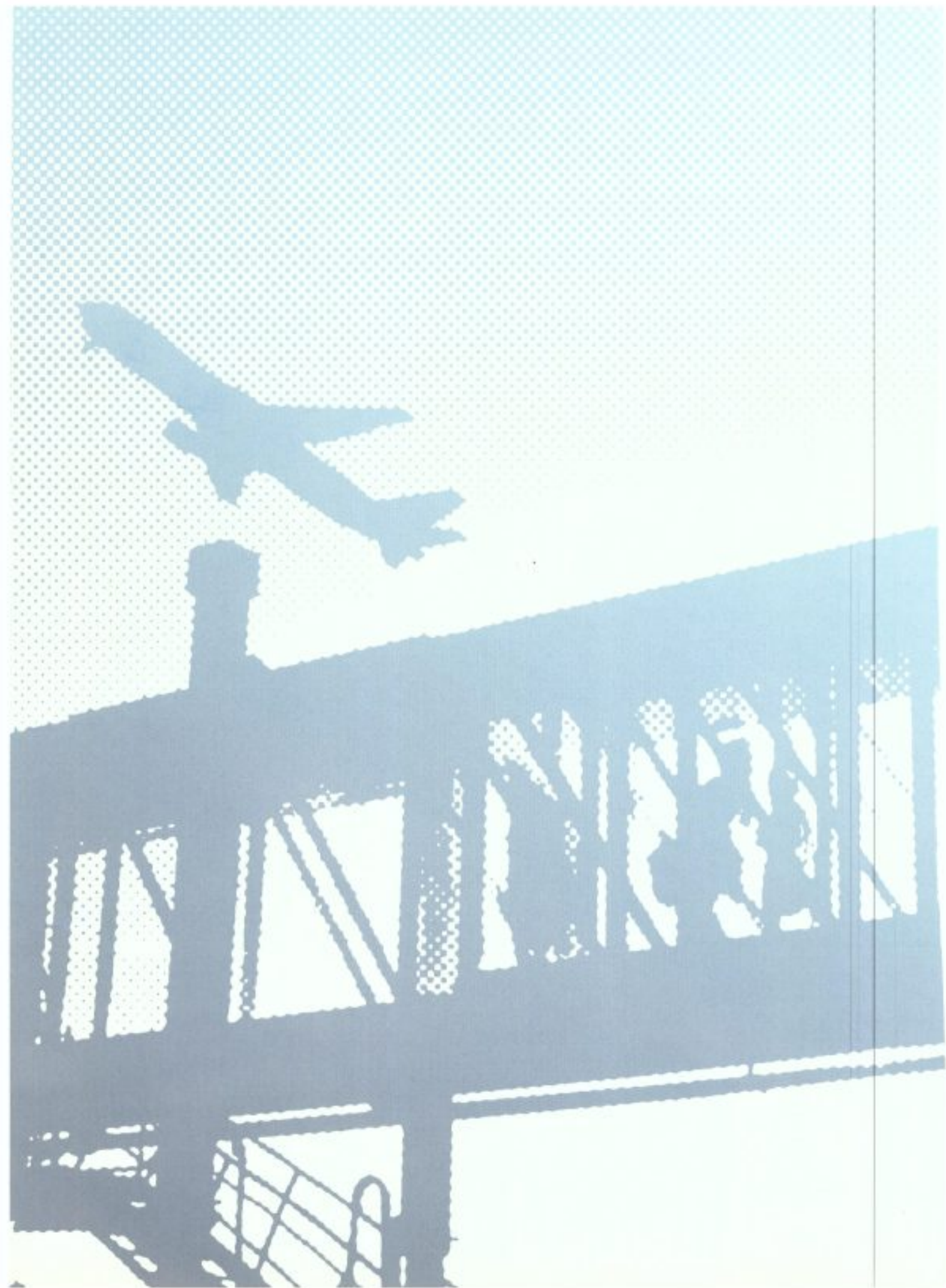


RELATÓRIO DE ADMINISTRAÇÃO 2005

ADMINISTRATION REPORT

INFRAERO
Aeroportos Brasileiros





RELATÓRIO DE ADMINISTRAÇÃO 2005

ADMINISTRATION REPORT



INTRODUÇÃO

INTRODUCTION

A INFRAERO exerceu papel fundamental na realização das metas do Governo Federal em 2005. A empresa manteve sua orientação estratégica voltada a suprir as necessidades de investimentos impostas pelo aumento da demanda nos aeroportos brasileiros.

Foram R\$ 744,7 milhões investidos somente em 2005. Trata-se de um recorde cujo mérito é do comprometimento de todo corpo funcional com a missão institucional da empresa.

As necessidades dos investimentos realizados na infra-estrutura decorreram do crescimento do movimento operacional de passageiros, aeronaves e carga aérea, verificado nos últimos anos.

A empresa teve como foco manter a relação histórica positiva entre o movimento e a capacidade dos terminais de passageiros, que, em 2005, se caracterizou por um movimento de 96,1 milhões de passageiros frente a uma capacidade instalada de 118 milhões de passageiros/ano. Os investimentos objetivaram, ainda, manter a qualidade, segurança, conforto e eficiência operacional da rede de aeroportos e unidades de navegação aérea administrada pela INFRAERO.

Para garantir a celeridade necessária à conclusão das obras na infra-estrutura aeroportuária o Governo Federal realizou um aporte de capital no valor de R\$ 350,0 milhões, empregado exclusivamente em obras e serviços de engenharia.

No que se refere à segurança aeroportuária, após os atentados ocorridos nos Estados Unidos, a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) apresentou um conjunto de recomendações objetivando a melhoria das condições de segurança nos aeroportos. Desse modo, os custos decorrentes da segurança nos aeroportos têm apresentado crescimento constante, o que deve perdurar por um longo período. Diversos dispositivos normativos internacionais e nacionais exigem cada vez mais investimentos em segurança nos aeroportos brasileiros.

Para garantir recursos a esta demanda por novos investimentos em segurança, previstos no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNAVSEC), foi imprescindível reajustar a tarifa de embarque doméstico, que estava inalterada desde 1997.

A INFRAERO, apesar do recebimento de aporte de capital destinado exclusivamente a acelerar os investimentos na infra-estrutura aeroportuária brasileira, continua a ser uma empresa independente de recursos do Tesouro Nacional.

Os grandes investimentos realizados pela INFRAERO não impediram a sua atuação socialmente responsável, materializada na ampliação de 19 dos 64 Projetos Sociais mantidos pela empresa.

INFRAERO has played an essential role in the accomplishment of the Federal Government goals in 2005. The company kept its strategic orientation towards meeting the investment requirements imposed by the demand increase in the Brazilian airports.

R\$ 744.7 million were invested only in 2005. This is a record the merit of which is the commitment of the whole functional body with the company's institutional mission.

The investment requirements performed in infrastructure resulted from the increase in the operational turnover of passengers, aircrafts and air cargo seen in the last years.

The company focused in keeping positive the historic relationship between the passengers' terminals turnover and capacity which, in 2005, was characterized by a turnover of 96.1 million passengers in view of an installed capacity of 118 million passengers/year. The investments were also aimed at keeping the operating quality, safety, comfort and efficiency of the airports and air navigation units' network managed by INFRAERO.

In order to ascertain the swiftness required to the conclusion of the works in the airport infrastructure the Federal Government has made a capital input in the amount of R\$ 350,0 million, used exclusively in engineering works and services.

As regards the airport safety after the terrorists assaults occurred in the United States the International Civil Aviation Organization (OACI) presented a set of recommendations aiming to improve the safety condition in the airports. Thus, the costs deriving from the safety in the airports have presented a steady increase, which should last for a long period. Several international and national normative provisions demand more and more safety investments in the Brazilian airports.

In order to assure funds to this demand by new investments in safety, provided for in Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNAVSEI), it was indispensable to readjust the domestic boarding tariff, which was unchanged since 1997.

In spite of receiving capital input intended solely to accelerate the investments in the Brazilian airport infrastructure, INFRAERO is still a company that does not rely on the National Treasury funds.

The big investments made by INFRAERO have not hindered its socially responsible actuation, which is materialized by the expansion of 19 out of the 64 Social Projects kept by the company.

PALAVRA DO PRESIDENTE

THE PRESIDENT SPEECH

Escrever sobre a INFRAERO é embarcar numa história de luta, de sucesso e de patriotismo.

Uma equipe altamente profissional conjuga-se com uma tradição que serve de referência a uma aposta no futuro.

Com 33 anos de fundação, a INFRAERO é uma herança prazerosa e um desafio à manutenção da qualidade. Qualquer que seja a conjuntura macroeconômica, o fato é que cerca de 400 milhões de passageiros transitaram em 2005 nos 66 aeroportos administrados pela INFRAERO.

Foram 96,1 milhões de embarques e desembarques em 2005, contra 82,7 milhões em 2004, o que produziu um recorde histórico, com 16,22% de aumento, superando o de 2004 sobre 2003.

Nossa responsabilidade é cuidar para que essa utilização em massa de nossos aeroportos continue sendo apoiada em um compromisso com a excelência. Poucas empresas brasileiras, privadas ou públicas, apresentam um portfólio com uma base tão expressiva de clientes e usuários.

Mencionar o movimento de carga aérea transportada e o desempenho da logística em nossos 32 terminais é confirmar o primado da gestão eficiente e da modernização de nossa prestação de serviços. Em 2005, continuou revelando resultados positivos, adensando a realidade de que a INFRAERO tornou-se uma das maiores plataformas de exportações e importações brasileiras.

Entramos na era da alta tecnologia aeroportuária, que pressupõe a existência de uma empresa estratégica, dotada de planejamento de longo prazo.

Chegamos à era dos *hubs* e dos aeroportos industriais.

Nossos quadros técnicos e nossa diretoria têm a exata compreensão da dimensão do apoio ao desenvolvimento do turismo nacional e internacional, para a geração de divisas e empregos em nosso País, compromisso maior do Governo Federal.

O que nos anima é a certeza da corporação profissional e engajada, característica marcante de nossa gente.

A administração da INFRAERO só tem a agradecer aos clientes, usuários, parceiros e a comunidade, pelo apoio e confiança, além de uma interação constante com nossos Balcões de Atendimento para encaminhar sugestões e críticas.

Em especial, agradeço aos empregados da INFRAERO pela dedicação e esforço constantes e frutíferos ao longo do ano.

JOSÉ CARLOS PEREIRA

To write about INFRAERO is to tell a history of struggle, success and patriotism.

A highly professional team is joined together with a tradition that serves as reference to a bet in the future.

Having been founded 33 years ago, INFRAERO is a pleasant heritage and a challenge to quality keeping. Whatever the macroeconomic conjuncture may be, the fact is that approximately 400 million passengers passed through in the 66 airports administered by INFRAERO in 2005.

There were 96.1 million departures and landings in 2005 against 82.7 million in 2004, which produced a historic record with a 16.22% increase, exceeding the record of 2004 over 2003.

It is our responsibility to see that this mass utilization of our airports keeps on being supported in a commitment with excellence. Few Brazilian private or public companies have presented a portfolio with such an expressive basis of clients and users.

To mention the carried air cargo turnover and the logistics performance in our 32 air terminals is to acknowledge the superiority of the efficient management and the modernization of our service rendering. In 2005 it continued revealing positive outcomes, enhancing the fact that INFRAERO has become one of the largest Brazilian exports and imports platforms.

We have gone into the airport high technology, which assumes the existence of a strategic company provided with long term planning.

We have reached the hubs and industrial airports era.

Our technical staff and our Board of Directors have the exact understanding of the dimension to the national and international tourism development support for the generation of foreign currency and employments in our Country, which the largest commitment of the Federal Government ever.

We are stimulated by the certainty of the professional and engaged corporation, which is a marking characteristic of our people.

INFRAERO's administration is thankful to its clients, users, partners and the community for the support and trust, besides a constant interaction with our Service Counters to refer suggestions and criticisms.

I thank especially INFRAERO's employees for the steady and productive dedication and effort along the year.

JOSÉ CARLOS PEREIRA

International Union of Pure and Applied Chemistry



ENTER





ÍNDICE

TABLE OF CONTENTS

A INFRAERO EM NÚMEROS	13	INFRAERO BY NUMBERS
AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA	16	BRAZILIAN CIVIL AVIATION
DESEMPENHO ECONÔMICO	18	ECONOMIC PERFORMANCE
EXCELÊNCIA NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS	23	EXCELLENCE IN SERVICE RENDERING
INVESTIMENTOS	42	INVESTMENTS
RESPONSABILIDADE SOCIAL EMPRESARIAL	56	CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY
DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL	64	INSTITUTIONAL DEVELOPMENT
CONSIDERAÇÕES FINAIS E PERSPECTIVAS 2006	73	FINAL REFLECTIONS AND PERSPECTIVES FOR 2006
DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS	76	ACCOUNTING STATEMENTS
NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DE 2005 E 2004 (PELA LEGISLAÇÃO SOCIETÁRIA)	86	EXPLANATORY NOTES TO THE 2005 AND 2004 FINANCIAL STATEMENTS (AS PER THE SOCIETARIAN LEGISLATION)
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	110	BOARD OF DIRECTORS

REDE INFRAERO | INFRAERO NETWORK



A INFRAERO EM NÚMEROS

INFRAERO BY NUMBERS

A INFRAERO é uma empresa pública com mais de 30 anos de credibilidade. Administra 67 aeroportos, que representam 97% do movimento de transporte aéreo regular no Brasil, 81 Estações de Navegação Aérea e 32 Terminais de Logística de Carga. Presente em todo o Brasil, a empresa emprega mais de 23 mil funcionários, efetivos e terceirizados, em todo o território nacional.

Cerca de 400 milhões de pessoas passam por estes aeroportos anualmente, dos quais 96 milhões são passageiros. Os aeroportos da INFRAERO operam cerca de 1,8 milhão de pousos e decolagens, e transportam 1,3 milhão de toneladas de carga por ano.

A empresa implementa um plano de obras que abrange praticamente todos os aeroportos por ela administrados gerando milhares de empregos em todo o Brasil. A infra-estrutura aeroportuária brasileira, que pode ser equiparada aos padrões internacionais, está sendo modernizada para atender à demanda dos próximos anos.



INFRAERO is a government owned company having over 30 year's credibility. It manages 67 airports, which represent 97% of the regular air carriage turnover in Brazil, 81 Air Navigation Stations and 32 Cargo Logistics Terminals. Being present all over Brazil, the company hires over 23 thousand effective and subcontracted employees, in the whole national territory.

Approximately 400 million people pass by these airports annually, 96 million of which are passengers. INFRAERO airports operate approximately 1.8 million landings and take-offs, and carry 1.3 million tons cargo a year.

The company implements a works plan that covers practically all airports it manages, generating thousands of jobs all over Brazil. The Brazilian airport infrastructure, which may be compared to international standards, is being modernized to meet the next years demand.





AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA

BRAZILIAN CIVIL AVIATION

O cenário da aviação civil brasileira em 2005 foi marcado pelo crescimento do tráfego aéreo, pela crise de grandes companhias aéreas e pela sanção da lei de criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

A aviação comercial brasileira manteve forte crescimento do movimento de passageiros embarcados e desembarcados, e pequeno crescimento do movimento de aeronaves, situação que indica uma maior taxa de ocupação de assentos nos voos.

A crise vivida por grandes companhias aéreas brasileiras continuou repercutindo negativamente no mercado e também no desempenho da INFRAERO, não obstante os esforços empreendidos pelo Governo Federal, por intermédio do Ministério da Defesa, na busca de solução que atendesse aos interesses envolvidos.

Sancionada em setembro de 2005, pelo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, depois de seis anos de tramitação, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) terá como missão "regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária".

A natureza de autarquia especial conferida a ANAC é caracterizada por sua independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.

Com a efetiva implantação da ANAC, que ainda depende de um Decreto Presidencial regulamentando sua estrutura para ser instalada, o Poder Executivo estará autorizado a extinguir o Departamento de Aviação Civil (DAC).

Os regulamentos, normas e demais regras em vigor serão gradativamente substituídos por regulamentação a ser editada pela ANAC, e as atividades de administração e exploração de aeroportos exercidas pela INFRAERO também passarão a ser reguladas por atos da agência.

The Brazilian civil aviation scenario in 2005 was marked by the air traffic growth, the crisis in major air companies and the sanction of Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) creation act.

The Brazilian commercial aviation kept a strong increase in the turnover of boarded and landed passengers, and a small increase in the aircraft turnover, a situation that indicates a higher occupation rate of seats in flights.

The crisis suffered by the major Brazilian airlines continued to reflect negatively in the market and in INFRAERO's performance as well, notwithstanding the efforts made by the Federal Government by means of the Defense Ministry, in the search of a solution that would meet the interests involved.

Enacted in September 2005 by President Luiz Inácio Lula da Silva, after a six years procedure, Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)'s mission shall be "to regulate and supervise the civil aviation and aeronautics and airport infrastructure activities".

The special autarchy nature granted to ANAC is characterized by its administrative independence, financial autonomy, absence of hierarchic subordination and fixed mandate of its managers.

With the effective implantation of ANAC, which still depends on a Presidential Decree regulating its structure to be installed, the Executive Power shall be authorized to extinguish Departamento de Aviação Civil (DAC).

Regulations, standards and all the other rules in effect shall be gradually replaced by a regulation to be issued by ANAC, and the airports administration and exploitation activities exerted by INFRAERO shall also become regulated by acts of the agency.

Dentre as principais competências da ANAC destacam-se:

- implementação da política de aviação civil;
- negociação de acordos e tratados sobre transporte aéreo internacional;
- regulação e fiscalização de todas as atividades relacionadas à aviação civil;
- regulação e fiscalização de serviços aéreos prestados no país por empresas estrangeiras;
- estabelecimento de regras de segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis.

Em termos econômicos, a ANAC, que substituirá o Departamento de Aviação Civil (DAC), terá menos poderes de atuação que o DAC, que hoje detém a atribuição de interferir no mercado no caso de reajustes ou promoções das companhias aéreas considerados prejudiciais à concorrência. Com a Agência, essa atribuição ficará a cargo do Conselho Administrativo de Defesa da Concorrência (CADE).

Among the main competencies of ANAC, we point out the following:

- implementation of the civil aviation policy;
- negotiation of agreements and treaties on international air carriage;
- regulation and supervision of all activities related to the civil aviation;
- regulation and supervision of air services rendered in the country by foreign companies;
- setting out of safety rules within airports areas and on board civilian aircrafts.

In economic terms, ANAC, which shall replace Departamento de Aviação Civil (DAC), shall be less empowered to act than DAC, which today holds the attribution of interfering in the market, in the case of readjustments or promotions of the airlines that are deemed as harmful to the competition. With the Agency, such attribution shall be in charge of Conselho Administrativo de Defesa da Concorrência (CADE).



DESEMPENHO ECONÔMICO

ECONOMIC PERFORMANCE

A estratégia da empresa voltada para suprir as necessidades de investimentos influenciou os resultados alcançados em 2005. Em função das aplicações realizadas afetarem diretamente o resultado, sendo considerados como despesas, a INFRAERO apresentou resultado líquido negativo no valor de R\$ 458,1 milhões.

As receitas operacionais apresentaram crescimento de 6,4%, em relação a 2004, chegando a R\$ 1.749,3 milhões. As receitas aeronáuticas aumentaram 13,4%, refletindo o desempenho do movimento operacional e do reajuste da tarifa de embarque doméstica. As receitas comerciais cresceram apenas 0,8%, em decorrência da redução da receita de armazenagem e capatazia (carga aérea), que apresentou variação negativa de 13,7%, em função, principalmente, da desvalorização do dólar frente ao real. Esta redução foi compensada pelo incremento das receitas de concessão de áreas de 15,9% e pela exploração de serviços com 7,8%. As receitas totais cresceram 5%, atingindo R\$ 1.921,3 milhões.

Com relação às despesas operacionais, que foram de R\$ 1.356,6 milhões, verifica-se variação de 8,1%, menor índice desde 2001, não obstante o incremento de alguns itens de despesas, reflexo do aumento da infra-estrutura disponibilizada, bem como dos custos de segurança, compensado pelo forte esforço de redução de gastos, empreendido pela empresa no tocante aos serviços contratados. Enquanto as despesas com serviços públicos cresceram 14,8%, as despesas com serviços contratados variaram 4,3%. Quanto aos gastos com pessoal, verificou-se crescimento de 18,8%, decorrente, principalmente, do aumento do número de empregados e do reajuste salarial relativo ao acordo coletivo de 2005/2007. Os custos totais aumentaram 10%, encerrando o ano em R\$ 1.536,9 milhões.

Em função destes fatores, a margem do EBITDA (resultado antes de juros, impostos, depreciação e amortização) alcançou 19,6%, com resultado de R\$ 342,0 milhões.

The company strategy aimed at meeting the investments requirements, has influenced the outcomes achieved in 2005. Since the investments made have directly affected the outcome, being deemed as expenses, INFRAERO presented a negative net outcome in the amount of R\$ 458.1 million.

The operating incomes presented a 6.4% increase as compared to 2004, reaching R\$ 1.749.3 million. The aeronautical incomes increased 13.4%, reflecting the operating turnover performance and the domestic boarding tariff decrease. The commercial incomes increased only 0.8% as a result of the storage and foremanship income decrease (air cargo), which presented a negative variation of 13.7% mainly due to the dollar devaluation to the Brazilian Real. Such decrease was compensated by the increase in the areas granting incomes of 15.9% and by the services exploitation with 7.8%. The total incomes increased 5%, reaching R\$ 1.921.3 million.

Regarding the operating expenses, which amounted R\$ 1.356.6 million, an 8.1% variation is seen, which is the lowest index since 2001, notwithstanding the increase in some expenses items, reflecting the available infrastructure increase, as well the safety costs, compensated by the strong effort of expenditures decrease, undertaken by the company concerning the contracted services. While the expenses with public services increased 14.8% the expenses with contracted services ranged 4.3%. As to the staff expenses, there was an 18.8% increase, resulting mainly from the increase in the number of employees and the salary readjustment concerning the collective labor bargain of 2005/2007. The total costs increased 10%, closing the year in R\$ 1.536.9 million.

Due to such factors, the spread of EBITDA (Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization) reached 19.6% with an R\$ 342.0 million outcome.

O valor adicionado, que representa a riqueza nova criada pela INFRAERO, foi reduzido em 16,6%, quando comparado ao ano anterior, em função, principalmente, do baixo desempenho das receitas operacionais. Além do crescimento de custos, há de se considerar a provisão para devedores duvidosos, vez que foi necessária a complementação da Provisão para Créditos de Liquidação Duvidosa, relativa às dívidas da VASP, da ordem de R\$ 161,3 milhões, e da VARIG de R\$ 54,0 milhões. No caso da VASP, as operações regulares foram suspensas pelo Departamento de Aviação Civil (DAC) e sua dívida foi totalmente provisionada em 2005. Além disso, o montante de recursos próprios aplicados em obras e bens da União aumentou sensivelmente, chegando a R\$ 482,6 milhões, com variação de 85,5%.

Desse modo, o valor adicionado chegou a R\$ 829,9 milhões, apresentando a seguinte distribuição:

VALOR ADICIONADO | RIQUEZA NOVA CRIADA PELA INFRAERO (R\$ MILHÕES)

	2005	%	2004	%	VAR (2005/04)
DISCRIMINAÇÃO					
RECEITAS PRÓPRIAS	1.921,3	-	1.829,4	-	-
[-] PROVISÕES/CANCELAMENTO DE RECEITAS	[376,4]	-	[113,3]	-	-
DESP. C/MAUT., SERV. TERCEIROS E OUTRAS	[715,0]	-	[721,3]	-	-
VALOR ADICIONADO	829,9	100,00	994,8	100,00	- 16,6%
DISTRIBUIÇÃO DO VALOR ADICIONADO					
EMPREGADOS	665,0	80,13	560,2	56,31	18,7%
» SALÁRIOS	313,0	37,72	262,0	26,34	-
» ENCARGOS	195,4	23,55	165,1	16,60	-
» BENEFÍCIOS	156,6	18,87	132,7	13,34	-
» PGM	0,0	0,00	0,1	0,01	-
» PARTICIPAÇÃO NO RESULTADO	0,0	0,00	0,3	0,03	-
GOVERNO/ACIONISTA	563,9	67,95	376,6	37,86	49,7%
» JUROS S/CAPITAL PRÓPRIO À UNIÃO	0,0	0,00	4,0	0,40	-
» OBRAS EM BENS DA UNIÃO	482,6	58,15	260,2	26,15	-
» IMPOSTOS	81,3	9,80	112,4	11,30	-
NOVOS INVESTIMENTOS	[399,0]	[48,08]	58,0	5,83	- 787,4%

Os indicadores de desempenho que medem de forma qualitativa os resultados alcançados pela empresa, são apresentados a seguir:

INDICADOR	2005	2004	VARIAÇÃO
RECEITA OPERACIONAL POR EMPREGADO (R\$ MIL)	182,4	176,7	3,2%
RECEITA OPERACIONAL POR PASSAGEIRO (R\$)	18,2	19,9	- 8,4%
PASSAGEIROS POR EMPREGADO (MIL)	10,0	8,9	12,7%
INVESTIMENTOS POR EMPREGADO (R\$ MIL)	77,7	59,7	30,1%
INVESTIMENTOS POR PASSAGEIRO (R\$)	7,7	6,6	15,4%
MARGEM OPERACIONAL	1,5%	16,8%	-
MARGEM EBITDA	19,6%	24,3%	-

The added value that represents the new wealth created by INFRAERO was decreased by 16.6% as compared to the previous year, mainly due to the low performance of the operating incomes. Besides the costs increase, one should take into account the provision for doubtful debtors, since it was required to complement the Provision for Doubtful Settlement Credits concerning VASP's debts, in the order of R\$ 161,3 million, and VARIG's debts of R\$ 54,0 million. In VASP's case, the regular operations were suspended by Departamento de Aviação Civil (DAC) and its debt was fully provisioned in 2005. Besides, the amount of self-owned funds invested in the Government works and goods increased significantly, reaching R\$ 482,6 million with an 85.5% variation.

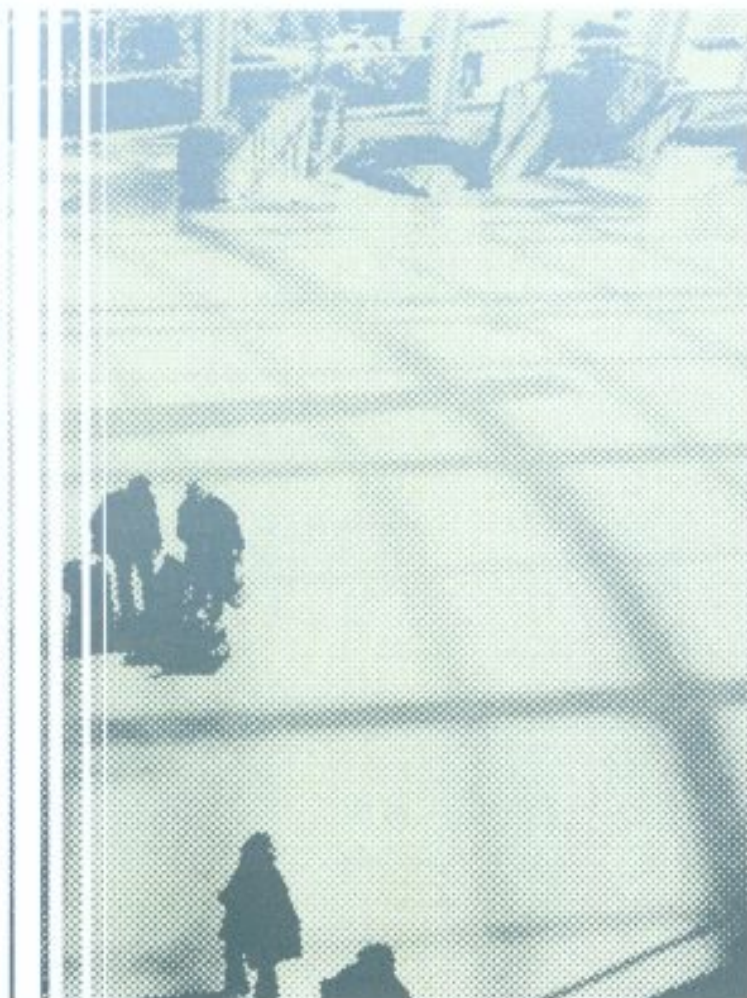
Thus, the added value amounted to R\$ 829,9 million, presenting the following distribution:

ADDED VALUE | NEW WEALTH CREATED BY INFRAERO (MILLION R\$)

	2005	%	2004	%	VAR (2005/04)	
DISCRIMINATION	OWN INCOMES	1.921,3	-	1.829,4	-	
	(-) PROVISIONS/ INCOMES CANCELLATION	[376,4]	-	[113,3]	-	
	MAT., THIRD PARTIES' SERV. AND OTHER EXP.	[715,0]	-	[721,3]	-	
	ADDED VALUE	829,9	100,00	994,8	100,00	- 16,6%
ADDED VALUE ALLOCATION	EMPLOYEES	665,0	80,13	560,2	56,31	18,7%
	» SALARIES	313,0	37,72	262,0	26,34	-
	» CHARGES	195,4	23,55	165,1	16,60	-
	» BENEFITS	156,6	18,87	132,7	13,34	-
	» PDM	0,0	0,00	0,1	0,01	-
	» OUTCOME SHARE	0,0	0,00	0,3	0,03	-
	GOVERNMENT/SHAREHOLDER	563,9	67,95	376,6	37,86	49,7%
	» INTERESTS ON GOVERNMENT OWN CAPITAL	0,0	0,00	4,0	0,40	-
	» WORKS IN GOVERNMENT ASSETS	482,6	58,15	260,2	26,15	-
	» TAXES	81,3	9,80	112,4	11,30	-
	NEW INVESTMENTS	[399,0]	[48,08]	58,0	5,83	- 787,4%

The performance indexes that measure the outcomes achieved by the company on a qualitative basis are presented below:

INDEX	2005	2004	VARIATION
OPERATING INCOME PER EMPLOYEE (THOUSAND R\$)	182,4	176,7	3,2%
OPERATING INCOME PER PASSENGER (R\$)	18,2	19,9	- 8,4%
PASSENGERS PER EMPLOYEE (THOUSAND)	10,0	8,9	12,7%
INVESTMENTS PER EMPLOYEE (THOUSAND R\$)	77,7	59,7	30,1%
INVESTMENTS PER PASSENGER (THOUSAND R\$)	7,7	6,6	15,4%
OPERATING SPREAD	1,5%	16,8%	-
EBITDA SPREAD	19,6%	24,3%	-



Quanto à situação patrimonial, verificou-se redução do Ativo Circulante de 2,8%, em relação ao exercício anterior, tendo alcançado R\$ 632,0 milhões. Destaca-se o crescimento das Disponibilidades e Aplicações Financeiras, 115,6%, encerrando o ano com saldo de R\$ 311,5 milhões. Parte deste valor refere-se ao saldo dos recursos do aporte de capital destinado a investimentos.

O Patrimônio Líquido apresentou redução de 17,8%, do resultado líquido negativo apresentado no período, compensado pelo aumento de capital no valor de R\$ 350,0 milhões, integralizados pela União, tendo alcançado R\$ 512,7 milhões. Ainda no sentido da preservação dos resultados futuros da empresa, as provisões alcançaram o montante de R\$ 759,0 milhões, com acréscimo de 46,8% em relação ao exercício anterior, sendo R\$ 197,4 milhões

As to the patrimonial situation, a 2.8% decrease has been seen in the Working Assets regarding the previous year, having reached R\$ 632,0 million. The 115.6% increase in the Financial Availabilities and Investments should be pointed out, closing the year with a R\$ 311,5 million balance. Part of that amount refers to the balance of the capital input funds intended to investments.

The Net Worth presented a 17.8% decrease from the negative outcome presented in the period, compensated by the capital increase in the amount of R\$ 350,0 million, integrated by the Government, having reached R\$ 512,7 million. Also in order to preserve the future outcomes of the company, the provisions reached the amount of R\$ 759,0 million, with a 46.8 increase regarding the previous year, being R\$ 197,4 million recorded in the Working Assets and R\$ 561,6 million in the Long Term Assets.

OPTIMIZATION OF THE AVAILABLE FINANCIAL RESOURCES.

In 2005 the financial management was focused on the decrease of the airport infrastructure costs and on the search of funds for the execution of the investment plans in works and for implantation of the airport safety systems.

In view of such demands it was required to follow up the operating costs in order to decrease its growth, with no harm to the proper airports serviceability. As a result, there was a 20% decrease in the consumption material expenses, which amounted to R\$ 8,3 million. The general expenses were decreased by 21.4%, that is, R\$ 32,2 million. The 4.3% increase of the contracted services is pointed out, in view of the 5.7% inflation of the period.

Independently of the cost control undertaken during the year, extensive negotiations among INFRAERO's representatives and the Federal Government aiming to find alternatives that would allow the acceleration of the company's works plan and perform the additional investments required to the implantation of the safety systems set forth by the normative agencies of the civil aviation system, reaching the following results:

- capital input in the amount of R\$ 350,0 million intended for infrastructure works in the

registrado no Ativo Circulante e R\$ 561,6 milhões no Ativo Realizável a Longo Prazo.

OTIMIZAÇÃO DOS RECURSOS FINANCEIROS DISPONÍVEIS.

A gestão financeira, em 2005, esteve concentrada na redução dos custos da infra-estrutura aeroportuária e na busca de recursos para a execução do plano de investimentos em obras e para implantação dos sistemas de segurança aeroportuária.

Diante dessas demandas foi necessário o acompanhamento dos custos operacionais de forma a reduzir seu crescimento, sem prejuízo à adequada operacionalidade dos aeroportos. Como resultado, houve uma redução de 20% nas despesas de material de consumo, o que representou R\$ 8,3 milhões. As despesas gerais foram reduzidas em 21,4%, ou seja, R\$ 32,2 milhões. Destaca-se o crescimento das despesas de serviços contratados de 4,3%, ante a inflação do período de 5,7%.

Independente do controle de custos empreendido durante o exercício, foram desenvolvidas intensas negociações entre representantes da INFRAERO e do Governo Federal com o objetivo de encontrar alternativas que permitissem acelerar o plano de obras da empresa e realizar os investimentos adicionais necessários à implantação dos sistemas de segurança estabelecidos pelos órgãos normativos do sistema de aviação civil, alcançando-se os seguintes resultados:

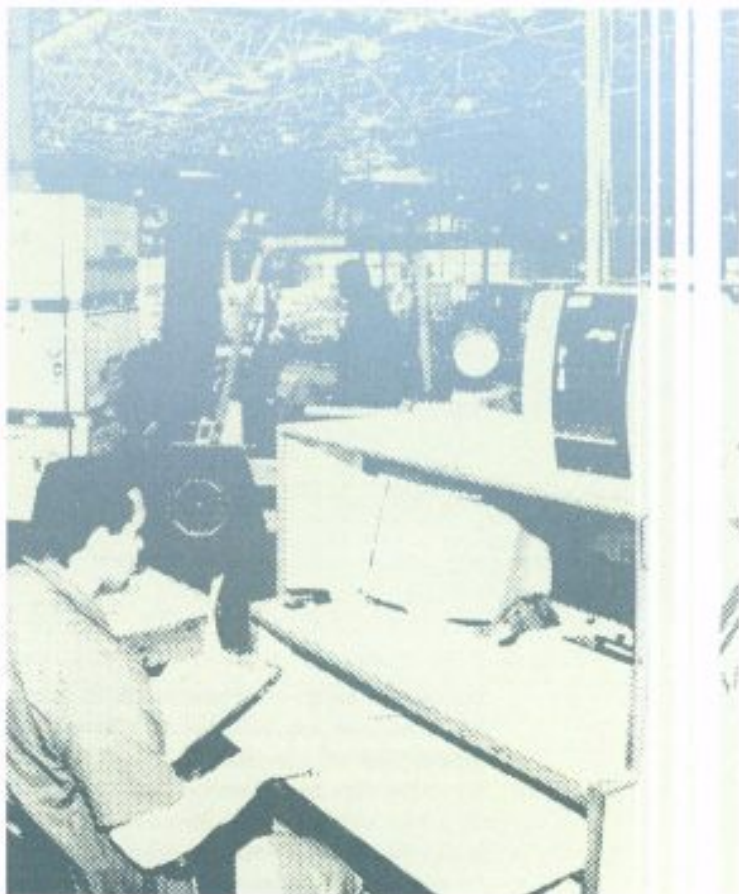
- aporte de capital no valor de R\$ 350,0 milhões destinados a obras de infra-estrutura nos aeroportos de Brasília, Foz do Iguaçu, Fortaleza, Goiânia, Corumbá, Vitória, Congonhas, Natal, Macapá, João Pessoa, Marabá, Guarulhos e Santos-Dumont;
- ajuste da tarifa de embarque doméstica destinado a cobrir os custos da implantação do Programa Nacional de Segurança Aeroportuária (PNAVSEC).

Por outro lado, merece destaque o suporte dos instrumentos de controle financeiro desenvolvidos e aprimorados com o objetivo de refinar o gerenciamento do fluxo de caixa da empresa, otimizar a utilização dos recursos disponíveis e maximizar as aplicações financeiras. Também mereceram atenção especial em 2005 os sistemas informatizados de faturamento e os processos de cobrança.

airports of Brasília, Foz do Iguaçu, Fortaleza, Goiânia, Corumbá, Vitória, Congonhas, Natal, Macapá, João Pessoa, Marabá, Guarulhos and Santos-Dumont;

- domestic boarding tariff adjustment intended to cover the implantation costs of Programa Nacional de Segurança Aeroportuária (PNAVSEC)

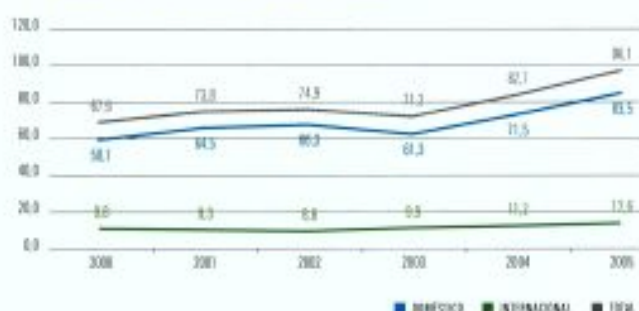
On the other hand, the support of financial management instruments developed and improved aiming to refine the company's cashflow management, to optimize the available resources and maximize the financial investments should be pointed out. The computerized invoicing systems and the collection processes also deserved special attention in 2005.



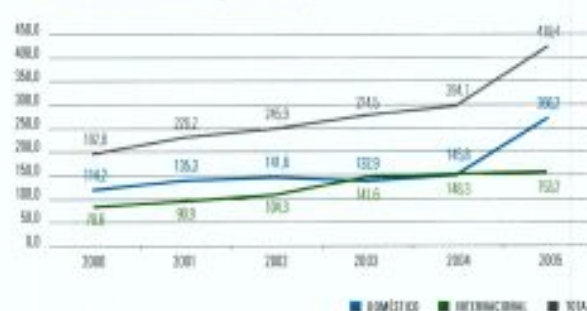
EXCELÊNCIA NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS EXCELLENCE IN SERVICE RENDERING

OPERAÇÕES COM PASSAGEIROS E AERONAVES

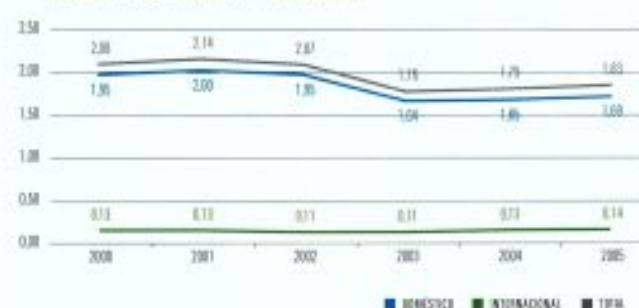
MOVIMENTO DE PASSAGEIROS (MILHÕES/ANO)



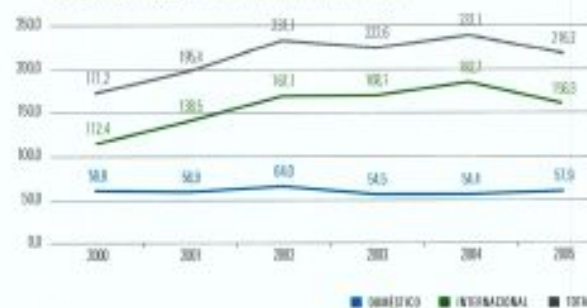
RECEITA DE EMBARQUE (R\$ MILHÕES)



MOVIMENTO DE AERONAVES (MILHÕES/ANO)



RECEITA DE POUSO E PERMANÊNCIA (R\$ MILHÕES)



O estágio atual da economia brasileira se reflete positivamente no movimento registrado nos aeroportos administrados pela INFRAERO. Verificou-se a manutenção de crescimento do movimento de passageiros apresentado no ano anterior, chegando, em 2005, a 96,1 milhões de passageiros embarcados e desembarcados, com crescimento de 16,2%. Em consequência, houve crescimento do movimento de aeronaves de 2,7%, situação que indica a maior ocupação de assentos nos vôos, o que representa 1,8 milhão de operações de pouso e decolagem em 2005.

O forte crescimento da receita de embarque decorre, não só do aumento do movimento, mas do reajuste tarifário necessário para cobertura da elevação dos custos de segurança, uma vez que o último reajuste da tarifa de embarque doméstico foi em 1997.

OPERATIONS WITH PASSENGERS AND AIRCRAFTS

PASSENGERS TURNOVER (MILLIONS/YEAR)



BOARDING INCOME (MILLION R\$)



AIRCRAFT TURNOVER (MILLIONS/YEAR)



LANDING AND STAY INCOME (MILLION R\$)



The present stage of the Brazilian economy is positively reflected in the turnover occurred in the airports administered by INFRAERO. The continuing growth of the passengers' turnover presented in the previous year was seen, reaching in 2005 96.1 million boarded and landed passengers with a 16.2% increase. Consequently, there was a 2.7% aircraft turnover increase, a situation that indicates the biggest occupation of flight seats, which represents 1.8 million landing and take-off operations in 2005.

The strong increase of the landing income results not only from the turnover increase, but rather from the tariff readjustment required covering the increase in the safety costs, since the last domestic boarding tariff readjustment was made in 1997.

Em consonância com as diretrizes do Governo Federal de fomentar o desenvolvimento do turismo, o que impacta diretamente no movimento dos aeroportos – portões de entrada do país – a INFRAERO continuou a promover diversas ações:

- celebração de parcerias voltadas para a captação de novos voos regulares e *charters* dos mercados prioritários, além da manutenção dos voos já existentes e, principalmente, para a captação de novos mercados;
- participação em todos os eventos constantes do calendário de promoção comercial do Embratur e em várias feiras e eventos de turismo e carga;
- participação em Grupo de Trabalho, coordenado pelo Ministério do Turismo, que visa a realização de estudos e a elaboração de documento, a ser submetido à Presidência da República, sobre a integração da América Latina por meio do turismo, com destaque para os impactos positivos de um novo desenho da malha aeroportuária brasileira, em especial a criação de aeroportos *hubs* na região amazônica e no nordeste do Brasil;
- realização de tratativas e estudos com vistas a criar condições no Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, em Manaus, de atratividade para turistas da América do Norte, Canadá e de outros países que se dirigem para o Caribe por desconhecerem a infra-estrutura aeroportuária disponível e as condições de navegação aérea na região amazônica.

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

Sistemas e equipamentos modernos e a realização ininterrupta de treinamentos são as ferramentas utilizadas para a execução bem sucedida desse trabalho, oferecendo um nível de segurança nos aeroportos administrados pela empresa, adequado ao grau e ao padrão de ameaça a que o País está submetido, proporcionando tranquilidade aos usuários e às empresas aéreas e contribuindo para a proteção da aviação civil internacional.

Em 2005 a empresa priorizou ações voltadas à segurança operacional de sua infra-estrutura aeroportuária em diversos segmentos:

- prevenção de acidentes (capacitação de pessoal);

In consonance with the Federal Government directives to foster the tourism development, which influences directly the turnover in the airports - the country's ports of entry - INFRAERO continued to promote several actions:

- celebration of partnerships aimed to capture new regular and charter flights of the priority markets, besides the keeping of already existing flights and mainly, for capturing new markets;
- participation in all events from Embratur commercial promotion calendar and in multiple tourism and cargo fairs and events;
- participation in a Work Group coordinated by the Tourism Ministry, which aims the accomplishment of studies and the elaboration of a document to be submitted to the President of the Republic, about the Latin American integration through tourism, pointing out the positive impacts of a new Brazilian airport networking design, especially the creation of hubs airports in the Brazilian Amazon region and in the northeast region;
- execution of negotiations and studies in order to create conditions in Eduardo Gomes International Airport in Manaus, to attract tourists from North America, Canada and from other countries that are traveling to the Caribbean, since they do not know the available airport infrastructure and the air navigation conditions in the Amazon region.

To ascertain the safety of thousand of passengers who pass daily by the Brazilian airports is a steady concern of INFRAERO'S.

Modern systems and equipment and the non-stop provision of training courses are the used tools in order to succeed in the performing this task, offering a safety level in the airports administered by the company, that is suitable to the threat degree and level that the country is submitted to, thus providing tranquility to the users and the airlines, and contributing to protection of the international civil aviation.

In 2005, the company has emphasized actions towards the operating safety and its airport infrastructure in several segments:

- accidents prevention (personnel qualification);

- renovação de frota de ambulâncias dos serviços de emergências (18 veículos para os aeroportos);
- formação e aperfeiçoamento para bombeiros de aeroporto;
- aperfeiçoamento de instrutores de contra-incêndio;
- formação e treinamento em segurança da aviação civil (AVSEC);
- treinamento preparatório para visita técnica (Transport Security Aviation – TSA).

A qualidade dos serviços prestados pela INFRAERO está focada em três pilares: pessoas (humanware), procedimentos (software) e infraestrutura (hardware), os quais devem ser desenvolvidos de forma harmônica.

PESSOAS — O rápido crescimento da demanda de aeronaves e de passageiros nos aeroportos brasileiros vem exigindo a adequação do efetivo de operadores uma postura mais pró-ativa e uma melhoria no processo de tomada de decisão, visando a garantia da manutenção dos níveis de segurança operacional.

Em 2005, a empresa permaneceu voltada à valorização dos profissionais de operações, dando continuidade ao Programa de Treinamento Operacional com a participação de 567 empregados nos seguintes eventos:

- Curso de Formação de Fiscais de Pátio
- Curso de Atualização de Fiscais de Pátio
- Gestão Operacional Básico
- Gestão Operacional Intermediário
- Atualização na Instrução Operacional
- Programa de Estágio Operacional

PROCEDIMENTOS — Melhorias constantes dos procedimentos têm sido institucionalizadas por meio da definição de padrões e de normas de diversos processos operacionais. Neste ambiente destacaram-se:

- Programa Integrado de Prevenção de Riscos nas Atividades de Pátio (PIPRAP) nos aeroportos de Vitória, Curitiba e Manaus;
- reorganização do processo da Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares (COMCLAR) – Sede, proporcionando redução no tempo-resposta nas análises das propostas das empresas aéreas de novos vôos ou

- renewal of the emergency services ambulance fleet (18 vehicles for the airports);
- education and refreshing courses for airport firemen;
- education of fire-fighting instructors;
- education and training in civil aviation safety (AVSEC);
- preparatory training for technical visit (Transport Security Aviation – TSA).

The quality of the services rendered by INFRAERO is focused on three pillars: people (humanware), procedures (software) and infrastructure (hardware), which should be harmonically developed.

PEOPLE — The fast growth of the aircrafts and passengers demand in the Brazilian airports is requiring the adequacy of the operators force a more proactive position and an improvement in the decision-making process, aiming to assurance of the operational safety levels keeping.

In 2005 the company remained focusing the valuation of the operations professionals, continuing the Operational Training Program with the attendance of 567 employees in the following events:

- Yard Inspector Formation Course
- Yard Inspector Refreshing Course
- Basic Operating Management
- Intermediate Operating Management
- Operational Education Refreshment
- Operational Probation Program

PROCEDURES — Constant improvement in the procedures have been institutionalized by means of the setting of standards and rules from several operating processes. We may point out in that environment:

- Programa Integrado de Prevenção de Riscos nas Atividades de Pátio (PIPRAP) (Integrated Risk Prevention Program in the Yard Activities) in Vitória, Curitiba and Manaus airports;
- reorganization in the process of Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares (COMCLAR) – Headquarters, providing a decrease in the response time in the airlines proposals analyses for new flights or a change in the existing ones, for three days;
- review of the standard that disciplines the



- alteração dos existentes, para três dias;
- revisão da norma que disciplina a sinalização horizontal nas áreas de movimento de aeronaves, objetivando melhorar o padrão de qualidade da sinalização dos aeroportos da Rede INFRAERO;
- Sistema Integrado de Soluções Operacionais [SISO] nos aeroportos, totalizando 44 projetos;
- Sistema Integrado de Soluções Operacionais – Banco de Dados Operacionais [SISO-BDO];
- Sistemas Cadastro de Informações Aeroportuárias 2, Portal de Operações e do Banco de Pendências Operacionais;
- realização de inspeções operacionais em diversos aeroportos, visando verificar o cumprimento dos requisitos e da legislação operacional e identificar possíveis dificuldades vivenciadas nos aeroportos.

INFRA-ESTRUTURA — Os investimentos na infraestrutura aeroportuária e aeronáutica têm se constituído o foco da estratégia de atuação da INFRAERO na atual gestão. A capacidade instalada foi ampliada de 97,9 milhões de passageiros por ano, em 2002, para 118 milhões de passageiros por ano, em 2005, representando um incremento de 20,5% em três anos. Os investimentos em construções e ampliações nos sistemas de pistas e pátios também foram significativos.

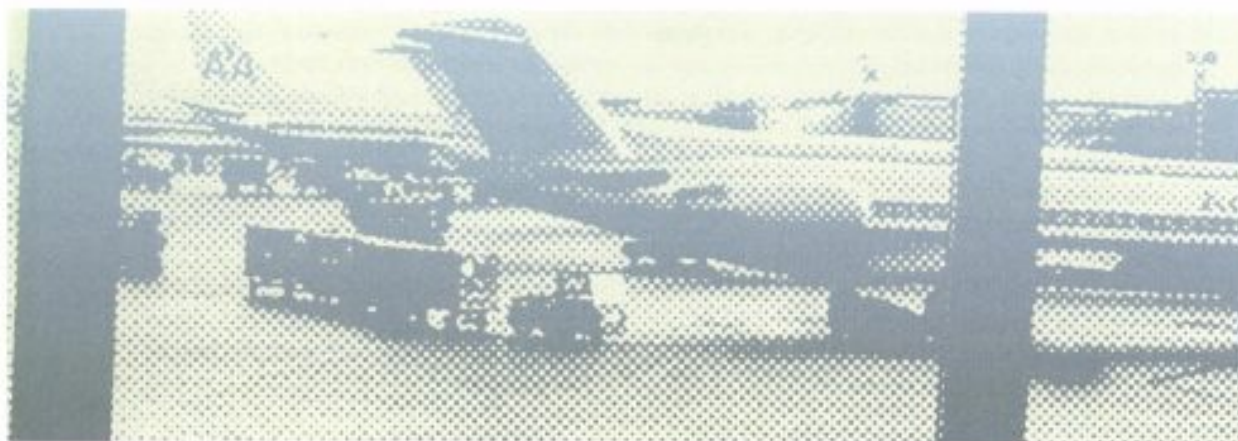
Além da realização de, aproximadamente, R\$ 700,0 milhões em investimentos em 2005, apresentados de forma detalhada em item específico deste relatório, a INFRAERO buscou a maximização da utilização da capacidade atual por meio da otimização

horizontal signaling in the aircrafts movement areas, aiming to improve the signaling quality standard of INFRAERO's Network airports;

- Sistema Integrado de Soluções Operacionais [SISO] (Operating Solutions Integrated System) in the airports, totalizing 44 projects;
- Sistema Integrado de Soluções Operacionais – Banco de Dados Operacionais [SISO-BDO] (Operating Solutions Integrated System – Operating Data Base)
- Airports Information Register 2, Operations Gateway and Operating Dependencies Base Systems;
- performing of operating inspections in several airports, intended to check the compliance with the requirements and the operating legislation and identify possible difficulties experimented in the airports.

INFRASTRUCTURE — The investments in airport and aeronautics infrastructure has been the focus of INFRAERO's actuation strategy in the current management. The installed capacity was expanded from 97.9 million passengers a year in 2002, to 118 million passengers a year in 2005, representing a 20.5% increase in three years. The investments in constructions and expansions in the lanes and yards systems were also significant.

Besides the making investments of approximately R\$ 700,0 million in 2005, presented on a detailed basis in a specific item hereof, INFRAERO sought the present capacity utilization maximization by means of the optimization of the



dos recursos disponíveis e do fortalecimento dos programas de manutenção.

Dentre as ações empreendidas em 2005 que visaram a disponibilidade da infra-estrutura aeroportuária destacaram-se:

- criação de nova metodologia para avaliação de capacidade da infra-estrutura instalada nos aeroportos da INFRAERO – já utilizada em dez aeroportos em 2005;
- elaboração de anteprojeto para definição de locais para armazenamento de aeronaves inativas, objetivando desimpedir as posições de pátio dos aeroportos da Rede INFRAERO que se encontram hoje ocupadas com tais aeronaves, causando redução da capacidade operacional destes mesmos aeroportos;
- interação com as empresas aéreas e auxiliares, visando estabelecer requisitos de padronização dos equipamentos de apoio no solo;
- padronização dos requisitos dos Sistemas de Docagem de Aeronaves;
- implantação do Sistema de Monitoração do Balizamento Noturno do Aeroporto Internacional de Recife/Guararapes-Gilberto Freire;
- medição de atrito, objetivando garantir coeficientes adequados nas pistas de pouso e decolagem;
- análise da necessidade de investimento na ampliação ou reforço do pavimento da pista de pouso e decolagem de diversos aeroportos da Rede;
- estudo preliminar de viabilidade operacional para definição dos aeroportos passíveis de receber a aeronave A380;

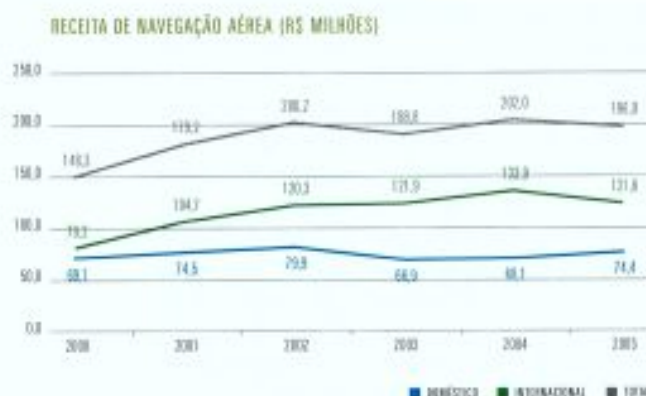
available resources and the strengthening of the maintenance programs.

Among the actions undertaken in 2005 that aimed at the airport infrastructure availability, we should point out the following:

- creation of a new methodology to assess the installed infrastructure capacity in INFRAERO's airports – already used in ten airports, in 2005;
- working out of the outline for definition of locations to store idle aircrafts, aiming to clear the yard positions of the INFRAERO Network airports that are occupied today with such aircrafts, causing a decrease in these airports operating capacity;
- interaction with the airlines and auxiliary companies, aiming to set forth standardization requirements of the support equipment on land;
- standardization of the Aircrafts Docking Systems requirements;
- implantation of the Night Signaling Monitoring System in Recife/Guararapes-Gilberto Freire International Airport;
- friction measurement aiming to assure proper coefficients in the landing and take-off lanes;
- investment requirement analysis in the expansion or reinforcement of the landing and take-off lanes of several Network's airports;
- preliminary operating feasibility study to define the airports that are liable to receive the aircraft A380;
- analysis, from the operating point of view, of several airports projects, aiming to quality

- análise, do ponto de vista operacional, dos projetos de vários aeroportos, visando a garantia da qualidade dos fluxos no lado ar e o cumprimento das normas do Sistema de Aviação Civil;
- realização da pesquisa de perfil operacional de passageiros, objetivando subsidiar estudos para a melhoria do fluxo operacional e a análise dos projetos de engenharia nos aeroportos de Brasília e Congonhas;
- parametrização das facilidades, espaços, equipamentos e mobiliários operacionais e comerciais dos terminais de passageiros;
- desenvolvimento de projeto de protótipo para «Balcão de *Check-in* Universal»;
- edição de materiais de referência para projetos, ambientação, mobiliário e sinalização vertical dos terminais de passageiros;
- início da implementação do programa para aquisição de equipamentos para transporte e elevação de passageiros com deficiência de locomoção, já tendo sido concluída a fase de licitação.

NAVEGAÇÃO AÉREA — A pequena queda registrada na receita de navegação aérea concentra-se no segmento internacional e tem como causa principal a desvalorização do dólar. O pequeno crescimento no movimento de aeronaves não foi suficiente para compensar a perda cambial, assim como o crescimento da receita doméstica não foi suficiente para compensar a redução da receita internacional.



Para bem executar as atividades de navegação aérea que lhe cabem, como elo do SISTEMA DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO (SIS-CEAB), a INFRAERO manteve-se firme no processo de melhoria contínua da qualidade dos serviços prestados. Para tanto, continuou a investir na formação e no aperfeiçoamento de pessoal, no aprimoramento dos modelos operacionais e dos processos de produção e distribuição das informações indispensáveis para a prestação dos serviços de navegação aérea, e na modernização de equipamentos e sistemas.

Na área de Gerenciamento de Tráfego Aéreo e Informações de Voo destacaram-se:

- acompanhamento da execução dos projetos de construção das torres de controle dos Aeroportos de Bauri/SP e Ilhéus/BA;
- participação nos trabalhos de renovação de instalações e equipamentos de navegação aérea do Aeroporto de Macaé;
- participação nos processos de absorção do Aeroporto de Forquilha/SC e de transferência dos órgãos de navegação aérea de Urubupungá/SP para Três Lagoas/MS;
- implantação do Programa de Garantia da Qualidade nos Serviços de Tráfego Aéreo, em conjunto com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA);
- aplicação de treinamento em Sistema Anticolisão de Bordo (ACAS) para controladores de tráfego aéreo;
- acompanhamento e controle dos dados sobre arremetidas, incidentes e acidentes aeronáuticos em órgãos operados pela INFRAERO.

Na área de Telecomunicações Aeronáuticas foram destaques:

- continuidade do processo de reconfiguração dos assinantes da Rede Administrativa de Comutação Automática de Mensagens (RACAM), que permitirá reduzir, de 52 (cinquenta e dois) para 14 (quatorze), o número de assinantes, mantendo a mesma confiabilidade operacional;
- conclusão do processo de substituição dos microcomputadores de todas as Estações de Comunicações

- assurance of the air side flows and the accomplishment of the Civil Aviation System rules;
- survey of the passengers operating profile, aiming to subsidize studies to improve the operating flow and the analysis of engineering projects in the airports of Brasília and Congonhas;
- parameterization of operating and commercial facilities, spaces, equipment and furniture in the passengers terminals;
- prototype project development for "Universal Check-in Counter";
- reference materials issuing for projects, adaptation, furniture and vertical signaling of the passengers terminals;
- implementation start of the acquisition program for carriage and lifting of passengers having locomotion deficiencies, once the bidding state is already completed.

AIR NAVIGATION — The small decrease observed in the air navigation revenue is focused on the international segment and it has as its main cause, the dollar devaluation. The small increase in the aircrafts turnover was not enough to compensate the exchange loss, as well as the domestic revenues increase was not enough to compensate the decrease in the international income.

In order to perform well the air navigation activities they are in charge of, as a link of the Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) (Brazilian air space control system), INFRAERO has kept well-founded in the continuing improvement process of the rendered services quality. For such, it continued to invest in the staff education and improvement, in the upgrading of the operating models and in the processes of production and distribution of information that are indispensable for the air navigation service rendering, and in the modernization of equipment and systems.

The following items are highlighted in the Air Traffic and Flight Information Management area:

- follow-up of Bauru/SP and Ilhéus/BA airports control towers building projects execution;
- participation in the renewal works of air navigation facilities and equipment of Macaé Airport;
- participation in the absorption processes of Forquilha/SC Airport and of air navigation agencies transfer from Urubupungá/SP to Três Lagoas/MS;
- implantation of the Quality Assurance Program in Air Traffic Services, along with Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) (Air Space Control Department);
- application of training in Sistema Anticolisão de Bordo (ACAS) (On-board Anti-Crash System) for air traffic controllers;
- follow-up and control of data about aeronautic "touch and go", incidents and accidents in agencies operated by INFRAERO.

The following items were highlighted in the Aeronautical Telecommunications area:

- continuity of the process of Rede Administrativa de Comutação Automática de Mensagens (RACAM) (Automatic Message Switching Administrative Network) subscribers reconfiguration, which shall allow decreasing the number of subscribers from fifty-two (52) to fourteen (14), maintaining the same operating reliability;
- replacement process conclusion of the PC's of all communication stations (Estações de Comunicações



[ECM] operadas pela empresa;

- integração de todos os Grupamentos de Navegação Aérea à rede corporativa [INFRANET] e a atualização dos softwares INFRAEROCOM, que gerencia a emissão e a recepção das mensagens aeronáuticas, e do SGTAI – Sistema Gerenciador de Telecomunicações Aeronáuticas da INFRAERO.

Na área de Meteorologia Aeronáutica destacaram-se:

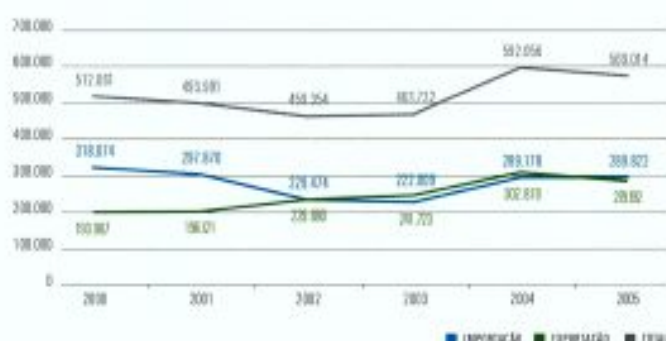
- acompanhamento e a avaliação dos procedimentos de homologação de diversas Estações Meteorológicas de Superfície [EMS] e de Altitude [EMAL]; e
- disponibilização, para uso na Rede de Estações Meteorológicas da INFRAERO e do DECEA, da versão 3.6.4 do software INFOMET.

Na área de Informação Aeronáutica foram destaques:

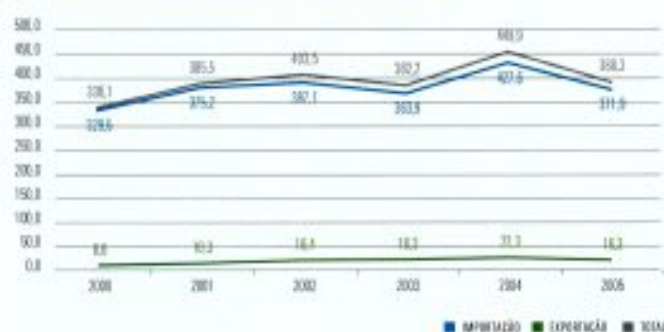
- consolidação do assessoramento no desenvolvimento do Cadastro de Informações Aeroportuárias;
- atualização de normas e publicações AIS [Serviços de Informações Aeronáuticas] e a consolidação da utilização do SISNOTAM – Sistema de Gerenciamento de NOTAM [Notice to Airman];
- realização de vistorias de segurança operacional para assegurar a manutenção do padrão de qualidade dos serviços de navegação aérea.

Também merece destaque a realização de estudos para desenvolvimento de produtos e identificação de oportunidades de negócios para o segmento de navegação aérea da INFRAERO.

MOVIMENTO DE CARGA AÉREA (TONELAGEM RECEBIDA)



RECEITA DE ARMAZENAGEM E CAPATAZIA (R\$ MILHÕES)



LOGÍSTICA DE CARGA — Em termos operacionais, 2005 não apresentou grandes alterações em relação a 2004. Na rede de logística da INFRAERO foram movimentadas 279 mil toneladas de carga para exportação, com uma queda de 7,8% em relação ao ano anterior. O movimento de importação apresentou um ligeiro aumento [0,2%], com o movimento de 290 mil toneladas.

Os negócios relacionados à logística de carga geraram uma receita de R\$ 388,2 milhões em 2005 – 13,7% abaixo das realizações de 2004. Essa queda decorre da valorização do real em relação ao dólar, uma vez que a base de cálculo das principais tarifas é o valor da mercadoria. Por outro lado, o nível de crescimento da produção industrial brasileira não foi suficiente para compensar essa perda cambial.

ARMAZENAGEM E CAPATAZIA DA CARGA IMPORTADA E EXPORTADA — O ano de 2005 foi marcado por diversos fatores positivos para a atividade de logística de carga, com destaque para a realização de investimentos em infraestrutura e para as parcerias estratégicas com setores da indústria nacional.

Foram investidos mais de R\$ 15,0 mi-

(ECM) operated by the company;

- integration of all Air Navigation Groupings with the corporate network (INFRANET) and updating of INFRAEROCOM softwares, which manages the issuing and reception of aeronautical messages, and of INFRAERO's SGTAT- Sistema Gerenciador de Telecomunicações Aeronáuticas (Aeronautical Telecommunications Manager System).

The following items were highlighted in the Aeronautics Methodology:

- follow-up and evaluation of the homologation procedures of several Surface (EMS) and Altitude (EMA) Weather Stations (Estações Meteorológicas de Superfície); and
- To make INFOMET software version 3.6.4 available for use in INFRAERO's and DECEA's Weather Stations Network.

The following items were highlighted in the Aeronautics Information:

- consolidation of the development assistance in the Airport Information Register development;
- updating of AIS (Aeronautical Information Services) standards and publications and consolidation of SISNOTAM - Sistema de Gerenciamento de NOTAM (Notice to Airmen) utilization;
- making of operating safety inspections to assure the quality standard keeping of the air navigation services.

It should also be pointed out the performing of studies for products development and business opportunities identification for INFRAERO's air navigation segment.

CARGO LOGISTICS — In operating terms, 2005 did not present big changes as compared to 2004, 279 thousand tons cargo for export was carried in INFRAERO's logistics network, with a 7.8% decrease regarding the previous year. The imports turnover showed a slight increase (0.2%), with the 290 thousand tons turnover.

Businesses concerning cargo logistics generated a R\$ 388,2 million income in 2005 – 13.7% below the 2004 achievements. Such drop results from the Real devaluation to the dollar, since the calculation basis of the main rates is the goods value. On the other hand, the Brazilian industrial production growth was not enough to compensate such exchange loss.

STORAGE AND FOREMANSHIP OF THE IMPORTED AND EXPORTED CARGO — The year 2005 was marked by several positive factors for the cargo logistics activity, and we should point out the making of infrastructure investments and the strategic partnerships with the national industry sectors.

More than R\$ 15,0 million were invested in the trans-elevators systems of the cargo logistics terminals in Campinas and Guarulhos, thus assuring for INFRAERO

AIR CARGO TURNOVER (RECEIVED TONNAGE)



STORAGE AND FOREMANSHIP INCOME (MILLION R\$)



lhões na modernização dos sistemas de transelevadores dos terminais de logística de carga de Campinas e de Guarulhos, garantindo para a INFRAERO um aumento da capacidade instalada de armazenagem e movimentação de carga em mais de 30%. Também foram finalizadas as obras do Teca III do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, em Manaus, duplicando assim, a infra-estrutura necessária para atender a crescente demanda oriunda das empresas instaladas na Zona Franca de Manaus.

Visando ao aparelhamento adequado de toda a Rede de logística de carga da INFRAERO foram investidos, aproximadamente, R\$ 10,0 milhões em equipamentos operacionais para diversos terminais.

Foram aprimorados e desenvolvidos novos sistemas de controle operacionais e financeiros, consolidando a informatização de todas as atividades de logística de carga com dados disponíveis em tempo real, o que permite garantir aos clientes a confiabilidade nas operações realizadas. Destaca-se, também, o desenvolvimento de produto que permite ao cliente o acompanhamento da movimentação da carga por meio de aparelho telefônico móvel celular.

a cargo storage and turnover installed capacity increase by more than 30%. Also, the works of Eduardo Gomes International Airport's Teca (Cargo Terminal) III in Manaus were completed, thus duplicating the infrastructure required to meet the growing demand from the companies installed in Manaus Free Commerce Zone.

Aiming the proper rigging of INFRAERO's whole cargo logistics Network approximately R\$ 10.0 million were invested in operating equipment for several terminals.

New operating and financial control systems were improved and developed, consolidating the computerization of all cargo logistics activities with data available in real time, which allow to assure the clients the reliability of the performed operations. It should also be pointed out the product development, which allows the client to follow-up the cargo moving by means of a cellular mobile telephone set.

Such verification caused INFRAERO not only to keep its clients, by means of the quality assurance, but also to recover strategic clients that were already operating in the secondary zone, that is, in the Estações Aduaneiras de Interior (EADI) (Inland Customs Stations).

INDUSTRIAL AIRPORT — Another highlight in 2005 was the start of operations of the Industrial Airport in Tancredo Neves International Airport, where three companies are starting their operations under experimental stage. This pilot project shall last six months and has only become possible due to the approval, by the Federal Revenue Office of the control acquired by INFRAERO in 2004 in the amount of R\$ 2.4 million.

NATIONAL CARGO — The commercial exploitation of the national cargo activity is relatively new in INFRAERO and is still restricted to eleven airports such as: Guarulhos, Campinas, Manaus, Salvador, Brasília, Recife, Porto Alegre, Curitiba, Tancredo Neves, Natal and São José dos Campos. The 2005 scenario was more positive for the national



Esta constatação fez com que a INFRAERO não somente mantivesse seus clientes, por meio da garantia de qualidade, mas também recuperasse clientes estratégicos que já estavam operando na zona secundária, ou seja, nas Estações Aduaneiras de Interior (EADI).

AEROPORTO INDUSTRIAL — Outro destaque em 2005 foi o início da operação do Aeroporto Industrial no Aeroporto Internacional Tancredo Neves, onde três empresas estão iniciando suas operações em fase experimental. Esse projeto piloto terá a duração de seis meses e só se tornou possível devido à aprovação pela Receita Federal do sistema de controle adquirido pela INFRAERO em 2004, pelo valor de R\$ 2,4 milhões.

CARGA NACIONAL — A exploração comercial da atividade de carga nacional é relativamente nova na INFRAERO e, ainda, restrita a onze aeroportos: Guarulhos, Campinas, Manaus, Salvador, Brasília, Recife, Porto Alegre, Curitiba, Tancredo Neves, Natal e São José dos Campos.

O cenário em 2005 foi mais positivo para a carga nacional, com um crescimento de 26% na tonelage manuseada, em relação a 2004, com o movimento de 184 mil toneladas. O aumento na arrecadação, no mesmo período, foi de 70%. Essa atividade gerou um incremento de R\$ 8,5 milhões nas receitas totais de carga aérea da INFRAERO.

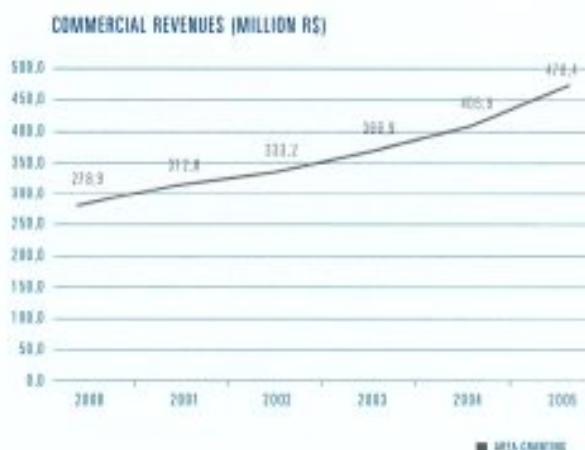
OUTRAS RECEITAS — Na prestação de serviços, onde a INFRAERO, por meio do aluguel de equipamentos, serviços diversos, como pesagem de carga, embalagem, paletização e despaletização de carga, o ano de 2005 teve relevante desempenho em relação a 2004, com a arrecadação de R\$ 13,7 milhões. O aumento foi de 44,1% em relação ao exercício anterior.

RECEITAS COMERCIAIS — A receita comercial realizada em 2005 superou a meta inicial de crescimento de 14,66%, em relação à receita realizada no ano de 2004.

cargo, with a 26% increase in the handled tonnage regarding 2004, with a turnover of 184 thousand tons. There was a 70% increase in collection in the same period. Such activity generated a R\$ 8.5 million increment in the total revenues of INFRAERO's air cargo.

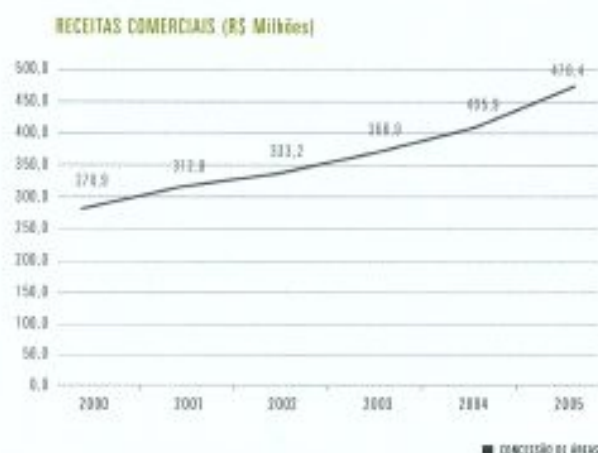
OTHER REVENUES — The year 2005 had a relevant performance regarding 2004 in the service rendering area, where INFRAERO, by means of equipment leasing, miscellaneous services such as cargo weighing, packing, palletizing and removing cargo from pallets, with a R\$ 13.7 million levying. It was a 44.1% increase as compared to the previous year.

COMMERCIAL REVENUES — The commercial revenue achieved in 2005 exceeded the stating growth target of 14.66%, regarding the income achieved in the year 2004.



These are the main factors that contributed to this performance:

- emphasis on the renegotiation of contracts that were outdated;
- increase of the rentable gross area in the passengers' terminals resulting from the modernization and expansion of spaces;



Principais fatores que corroboraram com esse desempenho:

- ênfase na renegociação de contratos que se encontravam defasados;
- aumento da área bruta locável nos terminais de passageiros em decorrência de modernização e ampliação de espaços;
- desenvolvimento de novos negócios dentro do conceito de *Aeroshopping* - por exemplo: praças de alimentação, áreas de lazer, atração de marcas de renome para participar dos processos licitatórios;
- maior fiscalização dos contratos, evitando-se a evasão de receitas;
- implantação do Sistema GEST - Gestor de Estacionamento - em cinco aeroportos; e
- busca de novos clientes gerando a otimização do aproveitamento da infra-estrutura de telecomunicações existente nos aeroportos.

No desempenho individual apresentado pelas áreas de negócios, destacaram-se os percentuais de crescimento da receita dos seguintes segmentos:

→ RESTAURANTES E LANCHONETES	27,7 %
→ COMBUSTÍVEIS	24,7 %
→ LOCADORA DE AUTOMÓVEIS	22,7 %
→ UTILIZAÇÃO DE ÁREAS	19,9 %
→ ESTACIONAMENTO	19,9 %
→ TELECOMUNICAÇÕES	12,2 %

- development of new businesses within the Aero-shopping concept - for example: restaurants, leisure grounds, renowned brands attraction to participate in bidding processes;
- greater contracts inspection, avoiding the incomes escape;
- implantation of the GEST - Gestor de Estacionamentos (Parking Lots Manager) System - in five airports; and
- search of new clients generating the utilization optimization of the telecommunications infrastructure existing in the airports.

The following segments of revenue growth percentages were highlighted in the individual performance presented by the business areas:

→ RESTAURANTS AND E SNACK BARS	27,7 %
→ FUELS	24,7 %
→ CAR RENTAL AGENCY	22,7 %
→ AREAS UTILIZATION	19,9 %
→ PARKING LOT	19,9 %
→ TELECOMMUNICATIONS	12,2 %

In an environment turned to the permanent creation of worth for the clients, for the search of new market niches and for the adoption of modern income control mechanisms, projects and actions were developed, among which we highlight the following:

- A) continuity of the Aero-shopping Project: visual/environmental identify and communication;
- B) strengthening of the airport retail with the intensification of the following aspects:
 - relationship with the retail concessionaries;
 - with communication with the concessionaries universe;
 - exercise of the retail fundamentals;
 - sales promotion;
 - education and training of human resources of the airport retail.
- C) adequacy of the passengers' terminals publicity plans to the projects rules and requirements;

Em um ambiente voltado para a permanente criação de valor para os clientes, para a busca de novos nichos de mercado e para a adoção de modernos mecanismos de controle de receita, foram desenvolvidos diversos projetos e ações, dentre os quais desatacaram-se:

- A] continuidade do Projeto *Aeroshopping*: identidade visual/ambiental e comunicação;
- B] fortalecimento do varejo aeroportuário com a intensificação dos seguintes aspectos:
 - relacionamento com os concessionários varejistas;
 - comunicação com o universo de concessionários;
 - exercício dos fundamentos do varejo;
 - promoção de vendas;
 - formação e treinamento de recursos humanos do varejo aeroportuário.
- C] adequação dos planos de publicidade dos terminais de passageiros às normas e requisitos de projetos;
- D] implantação do Sistema de Gestão de Mídia Aeroportuária em todos os aeroportos da Rede INFRAERO;
- E] continuidade da implantação do Sistema GEST – Gestor de Estacionamentos;
- F] desenvolvimento e acompanhamento de processos licitatórios para implantação de negócios corporativos nos segmentos de couro, artesanato e alimentação;
- G] atualização e adequação do *mix* comercial dos Aeroportos Internacional Tancredo Neves, Santos-Dumont, Campo Grande e Macapá;
- H] fiscalização de «boca de caixa» em 32 aeroportos;
- I] revisão de critérios para elaboração de pesquisa, a ser realizada em 2006, de satisfação de clientes e de mercado nos principais aeroportos da empresa – esses critérios também serão utilizados para subsidiar o programa de capacitação de gerentes sobre o tema;
- J] desenvolvimento de projeto que prevê a geração de receita comercial, por meio da inserção de propaganda comercial em totens da INFRAERO;
- K] estabelecimento de plano de negócios para “Ilhas de Conexão à Internet”, relacionando provedores a passageiros por meio de terminais fixos, gerando receita comercial por tempo de uso, inserção de propaganda e venda de acesso;
- L] desenvolvimento de negócios de telecomunicações, a partir de licença obtida junto a ANATEL.

- D] implantation of the Airport Media Management System in all INFRAERO's Network airports;
- E] continuity of the GEST – Gestor de Estacionamentos (Parking Lots Manager) System;
- F] development and follow-up of bidding processes for implantation of corporate businesses in the segments of leather, handicraft and food;
- G] modernization and adequacy of the commercial mix of Tancredo Neves, Santos-Dumont, Campo Grande and Macapá International Airports;
- H] inspection of the “cash aperture” in 32 airports;
- I] review of criteria to work out a clients' satisfaction research to be held in 2006, of a market research in the main company's airports – such criteria shall also be used to subsidize the managers' qualification program on the theme;
- J] project development that foresees the generation of commercial income, by inserting commercial advertisement in INFRAERO's totems;
- K] setting up of a business plan for “Internet Connection Islands”, connecting providers and passengers by means of fixed terminals, generating commercial income per use time, insertion of advertisement and access sales;
- L] development of telecommunications businesses from a license obtained from ANATEL for Multimedia Communication Service (SCM – Serviço de Comunicação Multimídia) rendering;



para prestação de Serviço de Comunicação Multimídia (SCM);

- M] desenvolvimento de negócios em telecomunicações, a partir da seleção de empresas especializadas para implantar, manter e operar as infra-estruturas de telecomunicações internas nos aeroportos.

ABSORÇÃO E REVERSÃO DE AEROPORTOS DA REDE INFRAERO

— Em decorrência da sua missão institucional e legal, a INFRAERO recebe pleitos de entes governamentais relacionados à implantação de novos sítios aeroportuários e à transferência da administração e operação de aeroportos para a INFRAERO.

Em sua grande maioria, os pleitos referem-se a aeroportos de pequeno porte, cuja operação justifica-se, principalmente, pela viabilidade social da comunidade em que estão localizados e pelas externalidades positivas no desenvolvimento econômico da região. São aeroportos administrados pelos Governos Estaduais e Municipais, conforme a política de descentralização adotada pelo DAC no Programa de Absorção Gradativa de Encargos (PAGE/88), aprovada pela Portaria no 091/GMS, de 26/01/1988.

- M] Telecommunication businesses development from the selection of specialized companies to implant, keep and operate the internal telecommunications infrastructures in the airports.

ABSORPTION AND REVERSION OF INFRAERO NETWORK AIRPORTS

— As a result of its institutional and legal mission, INFRAERO receives pleas from governmental entities related to the implantation of new airport sites and to the administration and operation transfer to INFRAERO.

Most of the pleas refer to small sized airports, the operation of which is mainly justified by the social feasibility of the community which they are located at and by the positive externalities in the region economic development. Those airports are administered by the State and Municipal Governments, according to the decentralization policy adopted by DAC in the Programa de Absorção Gradativa de Encargos (Charges Gradual Absorption Program) [page 88] approved by Decree no 091/gms of 01/26/1988.

Upon the impossibility of meeting all formulated requests, the company has sought to align with the



Na impossibilidade de atender a todos os pedidos formulados, a empresa tem procurado alinhar-se às diretrizes do Governo Federal e observar os seguintes critérios técnicos:

- localização, distância e acessibilidade;
- existência de potencialidade turística;
- inexistência de vinculação de entraves patrimoniais e ambientais com administração aeroportuária;
- quantidade de aeroportos administrados pela INFRAERO no Estado;
- aeroportos de segurança operacional (alternativas de vôos);

Dentre as ações empreendidas em 2005, destacaram-se:

- A] celebração de Protocolo de Intenções entre a INFRAERO, o Governo do Estado de Santa Catarina, a Prefeitura Municipal de Forquilha, a Associação dos Municípios da Região Carbonífera (AMREC) e a Associação Comercial e Industrial de Criciúma, com o objetivo de se realizar os estudos quanto à absorção do Aeroporto Diomício de Freitas, bem como os relativos à ampliação e modernização daquele aeroporto;
- B] celebração de Convênio entre o Governo do Estado de Santa Catarina e a INFRAERO com o objetivo de fixar procedimentos preparatórios destinados à absorção do Aeroporto Diomício de Freitas/Forquilha e definir as responsabilidades de cada uma das partes para a administração, operação, exploração comercial e industrial, manutenção e desenvolvimento da infra-estrutura do aeroporto;
- C] efetivação dos trabalhos para a habilitação do Aeroporto de Parnaíba ao tráfego aéreo internacional de passageiros;
- D] realização de estudos para subsidiar a celebração de parceria com o Governo do Estado de Minas Gerais com vistas à conclusão das obras, administração e operação do aeroporto da Zona da Mata.

MERCADO INTERNACIONAL — Em cumprimento à Resolução 12/CONAC/2003, a INFRAERO elaborou proposta de internacionalização, tendo como diretriz primordial, que esta expansão de atividades não onere a empresa. A concretização deste projeto permitirá a mais uma empresa a levar a bandeira do Brasil a outros países, além de gerar divisas, evoluir

Federal Government directives and observe the following technical criteria:

- location, distance and accessibility;
- existence of tourism potentiality;
- no entailment of patrimonial and environmental hindrances with airport administration;
- amount of airports administered by INFRAERO in the State;
- operational safety airports (flight alternatives);

The following actions have been pointed out among those undertaken in 2005:

- A] making of a Protocol of Intentions among the State of Santa Catarina Government, Forquilha City Hall, Associação dos Municípios da Região Carbonífera (AMREC) and Associação Comercial e Industrial de Criciúma, aiming to perform the studies as to the absorption of Diomício de Freitas Airport, as well as those regarding the expansion and modernization of that airport;
- B] making of a Covenant between State of Santa Catarina Government and INFRAERO aiming to set preparatory procedures intended to the absorption of Diomício de Freitas Airport/Forquilha and set the responsibilities of each one of the parties for the airport administration, operation, commercial and industrial exploitation, maintenance and infrastructure development;
- C] performance of the works for the licensing of Parnaíba Airport to operate in the international passengers' air traffic;
- D] Working out of studies to subsidize the making of a partnership with State of Minas Gerais Government aiming the conclusion of the works, administration and operation of Zona da Mata Airport.

INTERNATIONAL MARKET — By complying with the set directives, INFRAERO continued in 2005 the works related to its actuation in the international market. The developed actions focused on four fronts: legal support, internal organization, participation in international forums and businesses search.

In order to put INFRAERO'S internationalization in effect and in order to make the continuity assurance of the process, studies were made on the adequacy requirement of the current legal basis, and a bill proposal has been worked out which makes

gerencial e tecnologicamente, e trazer para o Sistema de Aviação Civil o que há de melhor no mundo.

Em atendimento às diretrizes estabelecidas, a INFRAERO continuou, em 2005, os trabalhos relacionados à sua atuação no mercado internacional. As ações desenvolvidas se concentraram em quatro frentes: suporte jurídico, estruturação interna, participação em fóruns internacionais e prospecção de negócios.

Para efetivar a internacionalização da INFRAERO e o processo ter garantia de continuidade foram realizados estudos sobre a necessidade da adequação da base legal atual, tendo sido elaborado uma proposta de projeto de lei que dispõe sobre a criação de uma subsidiária integral, que permitirá a prestação de serviços no exterior.

Foi iniciada a estruturação organizacional da área internacional, com a sua vinculação à Superintendência de Planejamento e Gestão. Das conclusões dos estudos sobre o posicionamento estratégico desse negócio foram extraídos elementos para a definição da equipe mínima e das competências necessárias ao pleno desenvolvimento das atividades.

A INFRAERO se fez representar em diversos fóruns relacionados à aviação civil internacional com objetivo de defender os interesses da empresa, promover a atualização do seu corpo funcional e contribuir para o fortalecimento da aviação civil mundial.

A prospecção de negócios potenciais no mercado mundial resultou na identificação das seguintes oportunidades:

- América do Sul – Peru, Colômbia, Paraguai, Venezuela e Guianas – e na América Central e Caribe, como assessora técnica de concessionários dos aeroportos desses países, ou participando em parceria em futuras concessões de aeroportos;
- Estados Unidos da América – exploração de terminal de carga próprio, em Miami, que possa propiciar celeridade na liberação de cargas e mercadorias, tanto exportadas quanto importadas, constituindo-se em estrutura que contribua para o incremento do comércio exterior brasileiro;
- Angola – com base em Protocolo de Intenções anteriormente firmado com a ENANA – empresa Nacional de Exploração de Aeroportos e Navegação Aérea, identifica-se a possibilidade de prestar consultoria, promover treinamentos e apoiar o desenvolvimento daquela instituição;

dispositions about the creation of a whole-owned subsidiary, which shall enable services rendering abroad.

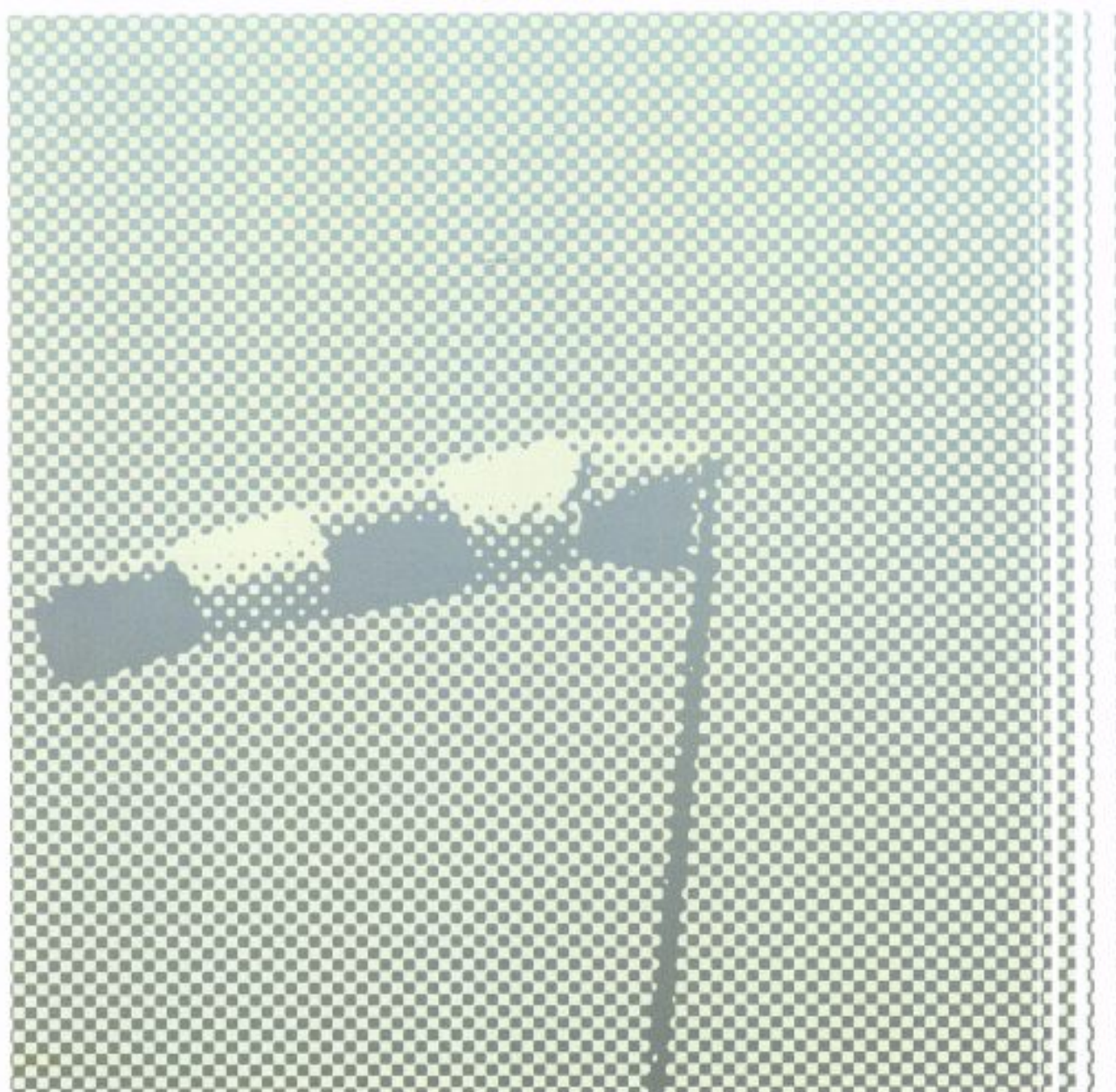
The organizational structuring of the international area was started with its entailment to the Planning and Management Superintendence. Elements for the definition of the minimum team and the competencies required to the full development of the activities were withdrawn from the conclusions of the studies on the strategic positioning of that business.

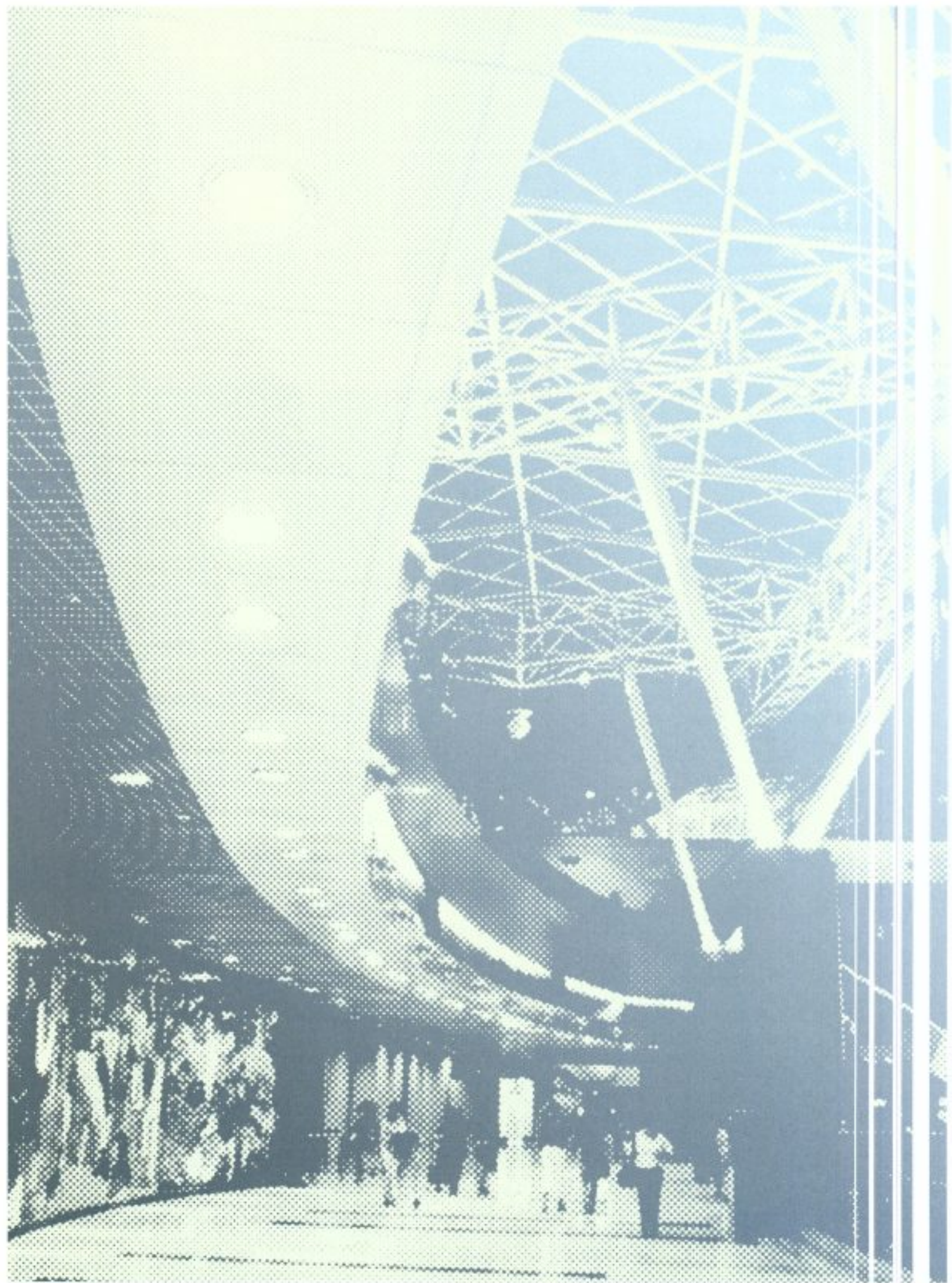
INFRAERO was represented in several forums related to the international civil aviation with the purpose of defending the company's interests, stimulating its functional corps modernization and contributing to the worldwide civil aviation strengthening.

The search for potential businesses in the worldwide market resulted in the identification of the following opportunities:

- South America - Peru, Colombia, Paraguay, Venezuela and The Guyanas – and in Central America and the Caribbean Islands, as technical advisor of concessionaries of those countries airports, or participating in partnership with future airports granting operations;
- United States of America – a self-owned cargo terminal exploitation in Miami, which may accelerate the releasing of cargo and goods, both exported and imported, constituting a structure that contributes to the Brazilian foreign trade increment;
- Angola - based on the Protocol of Intentions previously signed with ENANA – Empresa Nacional de Exploração de Aeroportos e Navegação Aérea, the possibility of providing consultancy, promoting training courses and supporting the development of that institution are identified;
- China - Brazilian businessmen in the airports projects area have expressed their interest in acting on that Country, in partnership with INFRAERO;
- Portugal - a new airport shall be built near Lisbon and, it shall possibly be exploited by third parties, which shall require a partnership of the private investors with a company that is competent in the airport field.

- China - manifestação de interesse de empresários brasileiros da área de projetos de aeroportos em atuar naquele país, em parceria com a INFRAERO;
- Portugal - um novo aeroporto será construído próximo a Lisboa e, possivelmente, será explorado por terceiros, o que exigirá parceria dos investidores privados com empresa que tenha competência no ramo aeroportuário.





INVESTIMENTOS

INVESTMENTS

Em 2005 a INFRAERO registrou um recorde em investimentos, de equipamentos e em obras e serviços de engenharia, atingindo a cifra de R\$ 744,7 milhões – 34,1 % superior ao exercício anterior.

Os investimentos em obras e serviços de engenharia foram direcionados aos aeroportos de maior demanda operacional e aos de interesse estratégico do Governo Federal. Desse modo, foram priorizados os aeroportos com capacidade de tráfego, carga e passageiros saturada, de modo a garantir-se operacionalidade e sistemas de segurança compatíveis com as necessidades do País.

In 2005, INFRAERO informed a record in investments with equipment and in engineering works and services, reaching the amount of R\$ 744.7 million – 34.1 % higher than the previous year.

The investments in engineering works and services were directed to the highest operating demand airports and to those of strategic interest for the Federal Government. Thus, the airports having saturated traffic, cargo and passenger capacity had priority, in order to ascertain serviceability and safety systems compatible with the Country's requirements.

FONTES DE INVESTIMENTOS (R\$ MILHÕES)

DISCRIMINAÇÃO	2005	2004	VARIAÇÃO
COM RECURSOS PRÓPRIOS DA INFRAERO	506,7	305,0	66,1%
» EQUIPAMENTOS	24,1	44,8	—
» OBRAS E EQUIPAMENTOS (TRANSFERIDOS PARA A UNIÃO)	482,6	260,2	—
COM RECURSOS ATAERO (PARTE INFRAERO)	198,1	241,1	-17,8%
» EQUIPAMENTOS (TRANSFERIDOS PARA A UNIÃO)	24,6	26,6	—
» OBRAS E EQUIPAMENTOS (TRANSFERIDOS PARA A UNIÃO)	173,5	214,5	—
TOTAL DOS DISPÊNDIOS PELA INFRAERO	704,8	546,1	29,1%
COM RECURSOS DE CONVÊNIOS	39,9	9,2	—
» RECURSOS CONVÊNIOS (COM DESEM. PELA INFRAERO)	6,0	0,4	—
» RECURSOS CONVÊNIOS (COM DESEM. POR TERCEIROS)	33,9	8,8	—
TOTAL	744,7	555,3	34,1%
INVESTIMENTO PGOSE (PRÓPRIO E ATAERO)	656,1	474,7	38,2%

No que se refere especificamente ao Programa Geral de Obras e Serviços de Engenharia (PGOSE), que traduz os investimentos realizados na ampliação e modernização dos aeroportos, foram investidos R\$ 656,1 – 38,2% acima dos investimentos realizados em 2004. Por outro lado, as obras concluídas em 2005 permitiram o aumento da capacidade instalada dos terminais de passageiros para 118 milhões de passageiros por ano e possibilitaram a criação de 21.510 empregos.

INVESTIMENTO X CAPACIDADE

ANO	INVESTIMENTO (R\$ MILHÕES)	CAPACIDADE (MILHÕES DE PAX/ANO)
2001	365	94,4
2002	433	97,9
2003	471	100,5
2004	474	115
2005	696	118

— INFRASUL

INVESTMENTS SOURCES (MILLION R\$)

DISCRIMINATION	2005	2004	VARIATION
WITH INFRAERO'S OWN FUNDS	506,7	305,0	66,1%
» EQUIPMENT	24,1	44,8	—
» WORKS AND EQUIPMENT (TRANSFERRED TO THE GOVERNMENT)	482,6	260,2	—
WITH ATAERO FUNDS (PARTLY INFRAERO)	198,1	241,1	-17,8%
» EQUIPMENT (TRANSFERRED TO THE GOVERNMENT)	24,6	26,6	—
» WORKS AND EQUIPMENT (TRANSFERRED TO THE GOVERNMENT)	173,5	214,5	—
TOTAL INFRAERO'S EXPENSES	704,8	546,1	29,1%
WITH FUNDS FROM COVENANTS	39,9	9,2	—
» FUNDS FROM COVENANTS (WITH REIMBURS. INFRAERO)	6,0	0,4	—
» FUNDS FROM COVENANTS (WITH REIMBURS. THIRD PARTIES)	33,9	8,8	—
TOTAL	744,7	555,3	34,1%
PGOSE INVESTMENT (OWN AND ATAERO)	656,1	474,7	38,2%

Specifically regarding the Programa Geral de Obras e Serviços de Engenharia (PGOSE), which reflects the investments made in the airports expansion and modernization, R\$ 656.1 were invested – 38.2% above the investments made in 2004. On the other hand, the works completed in 2005 allowed the installed capacity increase of the passengers' terminals to 118 million passengers a year and enabled the creation of 21,510 jobs.

INVESTMENT X CAPACITY

YEAR	INVESTMENT (MILLION R\$)	CAPACITY (MILLION PAX/YEAR)
2001	365	94,4
2002	433	97,9
2003	471	100,5
2004	474	115
2005	696	118

DOS
DIVERSOS
EMPREENDEIMENTOS EM
DESENVOLVIMENTO
NA EMPRESA
FORAM CONCLUÍDOS
EM 2005

THE
SEVERAL
ENTERPRISES
UNDER DEVELOPMENT
IN THE COMPANY
WERE COMPLETED IN
2005



AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPPOS/CAMPINAS

1ª etapa da reforma e adequação
do terminal de passageiros

INVESTIMENTO: R\$ 22 milhões

TERMINAL DE PASSAGEIROS: 8.720 → 10.000 m²

CAPACIDADE: 0,50 → 0,65 milhões passageiros/ano

CONCLUSÃO: junho/2003

2ª etapa da reforma e adequação
do terminal de passageiros

INVESTIMENTO: R\$ 26,6 milhões

TERMINAL DE PASSAGEIROS: 10.000 → 25.215 m²

CAPACIDADE: 0,65 → 2,0 milhões passageiros/ano

CONCLUSÃO: outubro/2005

Construção do edifício administrativo e
anexo do terminal de cargas

INVESTIMENTO: R\$ 30,1 milhões

EDIFÍCIO ADMINISTRATIVO: R\$ 12.050 m²

ANEXO DE SERVIÇOS: 12.400 m²

CONCLUSÃO: Outubro/2005

VIRACOPPOS/CAMPINAS INTERNATIONAL AIRPORT

1st stage of the passenger terminal
rebuilding and adequacy

INVESTMENT: R\$ 22 million

PASSENGER TERMINAL: 8,720 → 10,000 m²

CAPACITY: 0.50 → 0.65 million passengers/year

CONCLUSION: June/2003

2nd stage of the passenger terminal
rebuilding and adequacy

INVESTMENT: R\$ 26,6 million

PASSENGER TERMINAL: 10,000 → 25,215 m²

CAPACITY: 0.65 → 2.0 million passengers/year

CONCLUSION: October/2003

Construction of the administrative building and
cargo terminal outbuilding

INVESTMENT: R\$ 30.1 million

ADMINISTRATIVE BUILDING: R\$ 12,050 m²

SERVICE OUTBUILDING: 12,400 m²

CONCLUSION: October/2005



AEROPORTO DE UBERLÂNDIA - TEN. CEL. AVIADOR CÉSAR BOMBONATO

Reforma e ampliação do terminal de passageiros

INVESTIMENTO: R\$ 9,3 milhões

TERMINAL DE PASSAGEIROS: 1.410 → 4.760 m²

CAPACIDADE: 175 → 500 mil passageiros/ano

CONCLUSÃO: Outubro/2005

UBERLÂNDIA AIRPORT - TEN. CEL. AVIADOR CÉSAR BOMBONATO

Passenger terminal rebuilding and adequacy

INVESTMENT: R\$ 9.3 million

PASSENGER TERMINAL: 1,410 → 4,760 m²

CAPACITY: 175 → 500 thousand passengers/year

CONCLUSION: October/2005



AEROPORTO INTERNACIONAL DE MACEIÓ/ZUMBI DOS PALMARES

Construção do novo terminal de passageiros e ampliação do sistema de pistas e pátios [Convênio com o Governo do Estado de Alagoas]

INVESTIMENTO: R\$ 217,5 milhões [INFRAERO R\$ 156,4/

Estado R\$ 5,5/EMBRATUR [MTUR] R\$ 55,6 milhões]

TERMINAL DE PASSAGEIROS: 5.905 → 22.177 m²

CAPACIDADE: 0,64 → 1,2 milhão passageiros/ano

PONTES DE EMBARQUE: 0 → 4

PISTA DE POUSO: 2.200 → 2.600m

PISTA DE TAXI PARALELO: 600 → 2.760m

NOVO PÁTIO DE AERONAVES: 56.143m²

CONCLUSÃO: Setembro/2005

DE MACEIÓ/ZUMBI DOS PALMARES INTERNATIONAL AIRPORT

Construction of the new passenger terminal and expansion of the lanes and yard system [Covenant with State of Alagoas Government]

INVESTMENT: R\$ 217.5 million [INFRAERO R\$ 156.4/State

R\$ 5.5/EMBRATUR [MTUR] R\$ 55.6 million]

PASSENGER TERMINAL: 5,905 → 22,177 m²

CAPACITY: 0.64 → 1.2 million passengers/year

BOARDING BRIDGE: 0 → 4

LANDING LANED: 2,200 → 2,600m

PARALLEL TAXIING LANE: 600 → 2,760m

NEW AIRCRAFT YARD: 56,143m²

CONCLUSION: September/2005

TAMBÉM
MERECEM DESTAQUE
DIVERSOS
EMPREENHIMENTOS
EM ANDAMENTO
EM 2006

SEVERAL
ENTERPRISES
IN PROGRESS
IN 2006
SHOULD BE
HIGHLIGHTED



AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA – PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHEK

Construção da 2ª pista de pouso (orientação 11R/29L), das respectivas pistas de taxi, da nova via de acesso à Base Aérea, do pátio de aeronaves remoto, do pátio do terminal de carga aérea e da ampliação do pátio principal de aeronaves.

INVESTIMENTO: R\$ 169,0 milhões

INÍCIO DAS OBRAS: 14 de abril de 2000

ENTRADA EM OPERAÇÃO: 22 de dezembro de 2005

PREVISÃO DE CONCLUSÃO DO ACESSO À BASE AÉREA

E SERVIÇOS FINAIS: julho/2006

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

PÁTIO PRINCIPAL DE AERONAVES: 78.108m² → 113.000m²

CAPACIDADE DA PISTA: 185.000 mov/ano → 370.000 mov/ano

BRASÍLIA INTERNATIONAL AIRPORT – PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHEK

Construction of the 2nd landing lane (orientation 11R/29L) of the respective taxiing lanes, of the new entrance route to the Air Base, of the remote aircraft yard, of the air cargo terminal yard and of the main aircraft yard expansion.

INVESTMENT: R\$ 169,0 million

WORKS START: April 14, 2000

OPERATION START: December 22, 2005

AIR BASE ACCESS CONCLUSION FORECAST AND FINAL SERVICES: July/2006

TECHNICAL CHARACTERISTICS

MAIN AIRCRAFT YARD: 78,108m² → 113,000m²

LANE CAPACITY: 185,000 turnover/year → 370,000 turnover/year



AEROPORTO INTERNACIONAL MARECHAL RONDON/CUIABÁ

Ampliação e reforma do terminal de passageiros, implantação do pátio de cargas e reforço do pátio de aeronaves

INVESTIMENTO: R\$ 61,0 milhões

INÍCIO DAS OBRAS: 10 de fevereiro de 2001

TÉRMINO PREVISTO: setembro/2006 – 100% setor C

GERAÇÃO DE EMPREGOS PREVISTA: 80 (20 diretos e 60 indiretos)

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

CAPACIDADE: 0,58 milhão pax/ano → 1 milhão pax/ano

TERMINAL DE PASSAGEIROS: 5.600 m² → 13.752 m²

ESTACIONAMENTO: 300 vagas → 500 vagas

MARECHAL RONDON/CUIABÁ INTERNATIONAL AIRPORT

Expansion and rebuilding of the passenger terminal, implantation of the cargo yard and reinforcement of the aircraft yard.

INVESTMENT: R\$ 61.0 million

WORKS START: February 10, 2001

END FORECAST: September/2006 – 100% sector c

FORESEEN JOBS CREATION: 80 (20 direct jobs and 60 indirect jobs)

TECHNICAL CHARACTERISTICS

CAPACITY: 0.58 million pax/year → 1 million pax/year

PASSENGER TERMINAL: 5,600 m² → 13,752 m²

PARKING LOT: 300 vacancies → 500 vacancies



AEROPORTO INTERNACIONAL PINTO MARTINS (FORTALEZA)

Construção do terminal de cargas, vias de acesso e reforço do pátio e pistas de taxi

INVESTIMENTO: R\$ 31,8 milhões

INÍCIO DAS OBRAS: 06 de dezembro de 2004

TÉRMINO PREVISTO: Novembro/2006

Construção da torre de controle e edificações DPV

INVESTIMENTO: R\$ 19,2 milhões

INÍCIO DAS OBRAS: 28 de março de 2005

TÉRMINO PREVISTO: junho/2006

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

ÁREA DO TERMINAL: – → 8.995,34m²

PÁTIO DE AERONAVES: – → 7 aeronaves

ÁREA DO PÁTIO DE AERONAVES: – → 45.300m²

PINTO MARTINS (FORTALEZA) INTERNATIONAL AIRPORT

Construction of the cargo terminal, access routes and yard and taxiing lanes reinforcement.

INVESTMENT: R\$ 31.8 million

WORKS START: December 6, 2004

END FORECAST: November/2006

Construction of the control tower and dpv buildings

INVESTMENT: R\$ 19.2 million

WORKS START: March 28, 2005

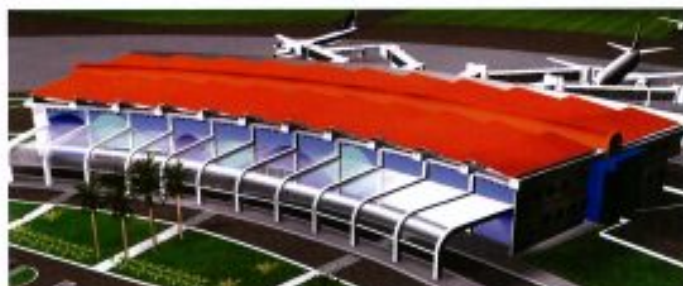
END FORECAST: June/2006

TECHNICAL CHARACTERISTICS

TERMINAL AREA: – → 8,995.34m²

AIRCRAFT YARD: – → 7 aircrafts

AIRCRAFT YARD AREA: – → 45,300m²



AEROPORTO DE GOIÂNIA

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

INVESTIMENTO: R\$ 259,1 milhões

INÍCIO DAS OBRAS: 14 de março de 2005

TÉRMINO PREVISTO: 50% agosto/2006

50% novembro/2007

GERAÇÃO DE EMPREGOS PREVISTA: 3.600 (900 diretos e 2.700 indiretos)

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

CAPACIDADE: 0,6 milhões de pax/ano → 2,1 milhões de pax/ano

ÁREA DO PÁTIO DE AERONAVES: 21.263 m² [06 aeron.] → 72.200 m² [11 aeron.]

ÁREA DO TERMINAL DE PASSAGEIROS: 7.650 m² → 27.160 m²

PONTES DE EMBARQUE/DESEMBARQUE: 0 → 06

GOIÂNIA AIRPORT

Implantation of the new Goiânia air terminal system, with a new passenger terminal, aircraft yard (connected to the current one), vehicles parking lot, support buildings and new transport access.

INVESTMENT: R\$ 259.1 million

WORKS START: March 14, 2005

END FORECAST: 50% August/2006 – 50% November/2007

FORESEEN JOBS CREATION: 3,600

[900 direct jobs and 2,700 indirect jobs]

TECHNICAL CHARACTERISTICS

CAPACITY: 0.6 million pax/year → 2.1 million pax/year

AIRCRAFT YARD AREA: [06 aircraft] 21,263 m² → [11 aircraft] 72,200 m²

PASSENGER TERMINAL AREAS: 7,650 m² → 27,160 m²

BOARDING/LANDING DECKS: 0 → 06



AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO PAULO/GUARULHOS-GOV.

ANDRÉ FRANCO MONTORO

Adequação, ampliação e revitalização do sistema de pátios e pistas, recuperação e revitalização do sistema de macro-drenagem, implantação do sistema separador de água/óleo e revitalização do sistema viário

INVESTIMENTO: R\$ 320,8 milhões

INÍCIO DAS OBRAS: 03 de janeiro de 2005

TÉRMINO PREVISTO: Junho/2007

GERAÇÃO DE EMPREGOS PREVISTA: 2.000 (500 diretos e 1.500 indiretos)

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

AMPLIAÇÃO DO PÁTIO DE AERONAVES EM PAVIMENTO RÍGIDO: 74.058m²

AMPLIAÇÃO DO PÁTIO DE AERONAVES EM PAVIMENTO FLEXÍVEL: 53.919m²

ACOSTAMENTOS: 5.539m²

VIAS DE SERVIÇO E EQUIPAMENTOS DE RAMPA: 21.263m²

COMPLEMENTAÇÃO DAS TAXIWAYS: 6.328m²

SÃO PAULO/GUARULHOS-GOV.

ANDRÉ FRANCO MONTORO INTERNATIONAL AIRPORT

Adequacy, expansion and revitalization of the yards and lanes system, recovery and revitalization of the macro-drainage system, implantation of the water/oil separator system and revitalization of the transport system.

INVESTMENT: R\$ 320.8 million

WORKS START: January 3, 2005

END FORECAST: June/2007

FORESEEN JOBS CREATION: 2,000 (500 direct jobs and 1,500 indirect jobs)

TECHNICAL CHARACTERISTICS

AIRCRAFTS YARD EXPANSION IN RIGID PAVEMENT: 74,058m²

AIRCRAFTS YARD EXPANSION IN FLEXIBLE PAVEMENT: 53,919m²

SHOULDERS: 5,539m²

SERVICE ROUTES AND RAMP EQUIPMENT: 21,263m²



AEROPORTO INTERNACIONAL PRES. CASTRO PINTO (JOÃO PESSOA)

Ampliação e reforma do terminal de passageiros e reforço de pistas e pátio

INVESTIMENTO: R\$ 52,9 milhões

INÍCIO DAS OBRAS: 26 de janeiro de 2004

TÉRMINO PREVISTO: 2º semestre de 2006

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

CAPACIDADE: 580 mil pax/ano → 860 mil pax/ano

ÁREA DO TERMINAL DE PASSAGEIROS: 6.067m² → 9.464m²

PRES. CASTRO PINTO (JOÃO PESSOA) INTERNATIONAL AIRPORT

Expansion and rebuilding of the passenger terminal and reinforcement of lanes and yard

INVESTMENT: R\$ 52.9 million

WORKS START: January 26, 2004

END FORECAST: 2nd semester 2006

TECHNICAL CHARACTERISTICS

CAPACITY: 580 thousand pax/year → 860 thousand pax/year

PASSENGER TERMINAL AREA: 6,067m² → 9,464m²



AEROPORTO INTERNACIONAL DE MACAPÁ

Construção do novo sistema terminal de passageiros e obras complementares

INVESTIMENTO: R\$ 124,2 milhões

INÍCIO DAS OBRAS: 03 de dezembro de 2004

TÉRMINO PREVISTO: 50% em julho/2006 – 100% em novembro/2007

GERAÇÃO DE EMPREGOS PREVISTA: 1.000 (250 diretos e 750 indiretos)

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

CAPACIDADE: 170 mil pax/ano → 700 mil pax/ano

ÁREA DO PÁTIO DE AERONAVES: 21.000m² → 30.000m²

ÁREA DO TERMINAL DE PASSAGEIROS: 2.900m² → 17.000m²

CAPACIDADE DO PÁTIO: 04 → 04 aeron. gd. porte + 30 de pp. porte

ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS: 2.400m² (80 vagas) → 11.000 m² (258 vagas)

MACAPÁ INTERNATIONAL AIRPORT

Construction of the new passenger terminal and supplementary works

INVESTMENT: R\$ 124.2 million

WORKS START: December 3, 2004

END FORECAST: 50% in July/2006 – 100% in November/2007

FORESEEN JOBS CREATION: 1,000 (250 direct jobs and 750 indirect jobs)

TECHNICAL CHARACTERISTICS

CAPACITY: 170 thousand pax/year → 700 thousand pax/year

AIRCRAFT YARD AREA: 21,000m² → 30,000m²

PASSENGER TERMINAL AREA: 2,900m² → 17,000m²

YARD CAPACITY: 04 → 04 large sizes aircrafts + 30 small sizes aircrafts

VEHICLE PARKING LOT: 2,400m² (80 vacancies) → 11,000 m² (258 vacancies)



NOVO COMPLEXO AEROPORTUÁRIO DE NATAL (SÃO GONÇALO DO AMARANTE)

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

INVESTIMENTO: R\$ 91,5 milhões

ASSINATURA DO CONVÊNIO: 18 de junho de 2004

INÍCIO DAS OBRAS: 13 de julho de 2004

TÉRMINO PREVISTO: Abril/2009

NEW NATAL AIRPORT (SÃO GONÇALO DO AMARANTE) COMPLEX

Engineering works and services of the new complex implantation in a new location (rather than the Augusto Severo Airport), re-adequacy of the lanes projects, aircrafts yard, transport access routes, drainage and flight protection auxiliary system.

INVESTMENT: R\$ 91.5 million

COVENANT SIGNATURE: June 18, 2004

WORKS START: July 13, 2004

END FORECAST: April/2009



AEROPORTO INTERNACIONAL DO RECIFE/GUARARAPES —GILBERTO FREYRE

Construção do novo terminal de passageiros e edifício garagem

INVESTIMENTO: R\$ 329,1 milhões

[INFRAERO R\$ 175,2

Estado de Pernambuco R\$ 53,9

EMBRATUR R\$ 100,0 milhões]

INÍCIO DAS OBRAS: 07 de dezembro de 2000

ENTRADA EM OPERAÇÃO EXPERIMENTAL 1ª ETAPA: Julho /2004

CONCLUSÃO: Fevereiro/2006

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

TERMINAL DE PASSAGEIROS: 12.000m² → 52.000m²

PONTES DE EMBARQUE: — → 11

ESTACIONAMENTO: 500 vagas → 2083 vagas

CAPACIDADE: 1,5 milhão pax/ano → 5,0 milhões pax/ano

RECIFE/GUARARAPES — GILBERTO FREYRE INTERNATIONAL AIRPORT

Construction of the new passenger terminal and garage-building

INVESTMENT: R\$ 329.1 million

[INFRAERO R\$ 175.2

State of Pernambuco R\$ 53.9

EMBRATUR R\$ 100.0 million]

WORKS START: December 7, 2000

EXPERIMENTAL OPERATION START 1st STAGE: July/2004

CONCLUSION: February/2006

TECHNICAL CHARACTERISTICS

PASSENGER TERMINAL: 12,000m² → 52,000m²

BOARDING DECKS: — → 11

PARKING LOT: 500 vacancies → 2083 vacancies

CAPACITY: 1.5 million pax/year → 5.0 million pax/year



AEROPORTO SANTOS-DUMONT/RIO DE JANEIRO

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

INVESTIMENTO: R\$ 288,5 milhões

INÍCIO DAS OBRAS: 18 de outubro de 2004

TERMINO PREVISTO: Julho/2006 – conector com 8 pontes de embarque – 100% concluído para os Jogos Panamericanos de 2007

GERAÇÃO DE EMPREGOS PREVISTA: 4.200 [1.200 diretos e 3.000 indiretos]

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

CAPACIDADE: 3,2 milhões de pax/ano → 8,5 milhões de pax/ano

ÁREA DO TERMINAL DE PASSAGEIROS: 33.000m² → 61.000m²

PONTES DE EMBARQUE / DESEMBARQUE: 00 → 08

SANTOS-DUMONT AIRPORT - RIO DE JANEIRO

Rebuilding and expansion of the passenger terminal, lanes and yards system, supplementary works and working out of the executive projects.

INVESTMENT: R\$ 288.5 million

WORKS START: October 18, 2004

END FORECAST: July/2006 – connector with 8 boarding bridges – 100% completed for the Pan-American Games 2007

FORESEEN JOBS CREATION: 4,200 [1,200 direct jobs and 3,000 indirect jobs]

TECHNICAL CHARACTERISTICS

CAPACITY: 3.2 million pax/year → 8.5 million pax/year

PASSENGER TERMINAL AREA: 33,000m² → 61,000m²

BOARDING / LANDING BRIDGES: 00 → 08



AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONGONHAS/SÃO PAULO

Complementação da reforma e modernização do terminal de passageiros, do conector, do sistema viário, do sistema de pistas e pátios de aeronaves e da elaboração dos respectivos projetos executivos

INVESTIMENTO: R\$ 186,5 milhões

INÍCIO DAS OBRAS: 15 de outubro de 2004

TERMINO PREVISTO: Outubro/2006

GERAÇÃO DE EMPREGOS DURANTE AS OBRAS: 1.200 [300 diretos e 900 indiretos]

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

CAPACIDADE: 12 milhões de pax/ano

ÁREA DO TERMINAL DE PASSAGEIROS: 51.535 m² → 64.580m²

PONTES DE EMBARQUE/DESEMBARQUE: 08 → 12

ESTACIONAMENTO: 1.150 vagas → 2.500 vagas cobertas e 800 vagas descobertas

CONGONHAS/SÃO PAULO INTERNATIONAL AIRPORT

Conclusion of the rebuilding and modernization of the passengers' terminal, of the connector, the transport system, the lanes and aircrafts yards system and working out of the respective executive projects,

INVESTMENT: R\$ 186.5 million

WORKS START: October 15, 2004

END FORECAST: October /2006

JOBS GENERATION DURING THE WORKS: 1,200 [300 direct jobs 900 indirect jobs]

TECHNICAL CHARACTERISTICS

CAPACITY: 12 million de pax/year

PASSENGER TERMINAL AREA: 51,535 m² → 64,580m²

BOARDING / LANDING BRIDGES: 08 → 12

PARKING LOT: 1,150 vagas → 1,150 vacancies – 2,500 covered vacancies and 800 uncovered vacancies



AEROPORTO DE VITÓRIA

Implantação do novo sistema terminal de vitória, com novo terminal de passageiros, torre de controle, vias de acesso, *taxiways* e edificações de apoio

INVESTIMENTO: R\$ 341,4 milhões

INÍCIO DAS OBRAS: 03 de janeiro de 2005

TÉRMINO PREVISTO: 50% em julho/2006 – 100% em agosto/2007

GERAÇÃO DE EMPREGOS PREVISTA: 4.800 (diretos e indiretos)

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

CAPACIDADE: 0,56 milhões de pax/ano → 2,1 milhões de pax/ano

PISTA DE POUSO: 1.700 → 2.416 m

ÁREA DO PÁTIO DE AERONAVES: 34.660m² [5 aeron.] → 51.000m² [8 aeron.]

ÁREA DO TERMINAL DE PASSAGEIROS: 4.483m² → 26.578m²

ESTACIONAMENTO: 350 vagas [7.385 m²] → 1.000 vagas [35.747m²]

PONTES DE EMBARQUE/DESEMBARQUE: 0 → 6

VITÓRIA AIRPORT

Implantation of the new Vitória terminal system with a new passenger terminal, control tower, access routes, taxiways and support buildings.

INVESTMENT: R\$ 341.4 million

WORKS START: January 3, 2005

END FORECAST: 50% in July/2006 – 100% in August/2007

FORESEEN JOBS CREATION: 4,800 (direct and indirect jobs)

TECHNICAL CHARACTERISTICS

CAPACITY: 0.56 million pax/year → 2.1 million pax/year

LANDING LANE: 1,700 → 2,416 m

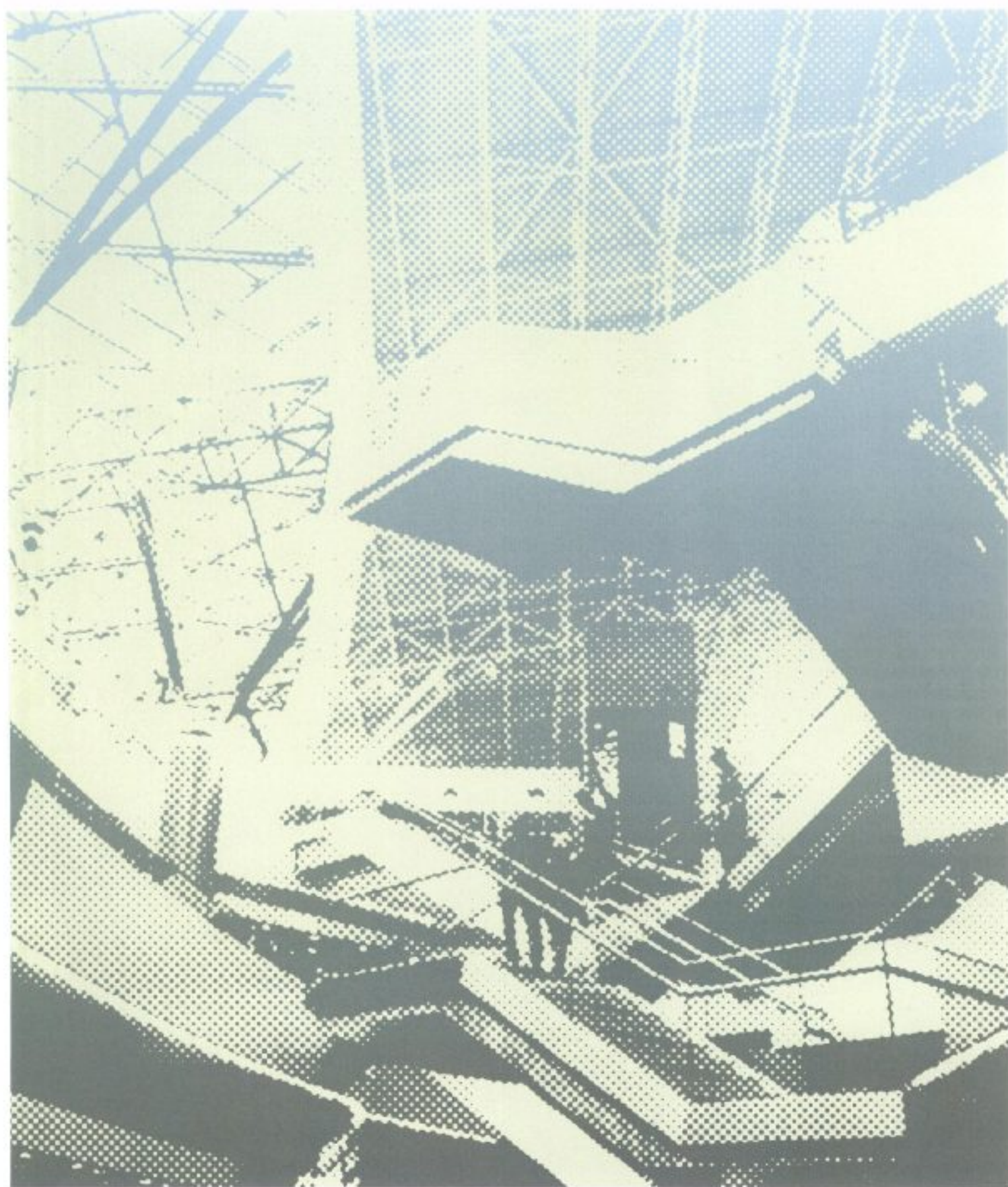
AIRCRAFT YARD AREA: 34,660m² [5 aircraft] → 51,000m² [8 aircraft]

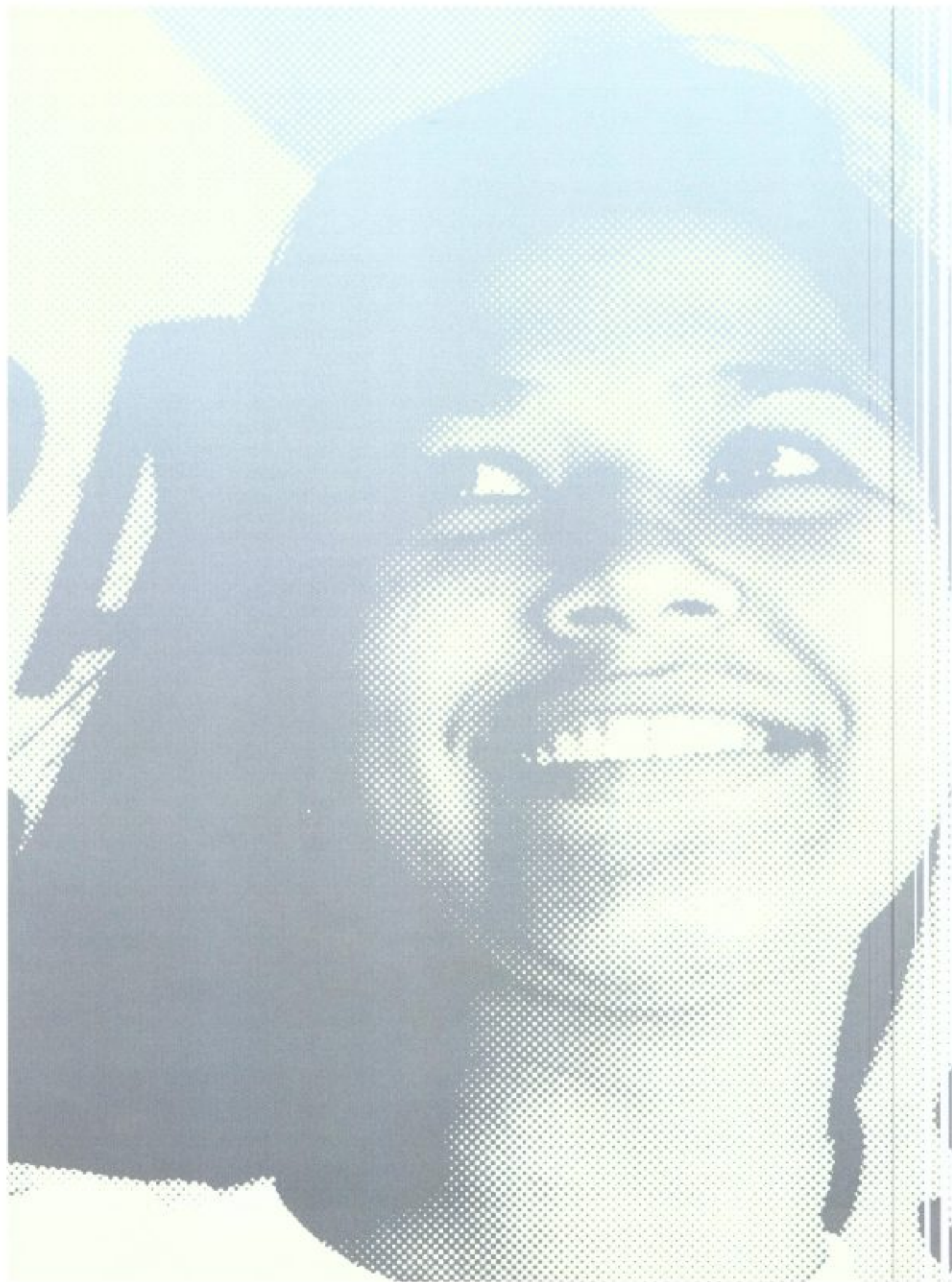
PASSENGER TERMINAL AREA: 4,483m² → 26,578m²

PARKING LOT: 350 vacancies [7,385 m²] → 1,000 vacancies [35,747 m²]

BOARDING / LANDING BRIDGES: 0 → 6







RESPONSABILIDADE SOCIAL EMPRESARIAL

CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY

Empresas socialmente responsáveis estão melhores preparadas para assegurar a sustentabilidade dos negócios ao longo dos anos, por estarem sincronizadas com as novas dinâmicas que afetam a sociedade e o mundo empresarial. O necessário envolvimento de toda a organização na prática da responsabilidade social gera sinergias, precisamente com os públicos dos quais ela tanto depende, fortalecendo seu desempenho global e contribuindo para o desenvolvimento contínuo das pessoas, das comunidades, de suas relações entre si e com o meio ambiente.

Socially responsible companies are better prepared to ascertain the businesses sustainability along the years, for being synchronized with the new dynamics that affect the society and the corporate world. The required involvement of the whole organization in the social responsibility practice generates synergies, precisely with the publics which it depends so much on, strengthening its global performance and contributing to the continuing development of the people, the communities, and its relationships among themselves and with the environment.

INFRAERO SOCIAL

SOCIAL INFRAERO

Cumprida a meta da primeira fase do Programa, encerrada em 2004 – implantar pelo menos um Projeto Social por aeroporto – as ações desenvolvidas pela INFRAERO se voltaram para o fortalecimento desses Projetos, focando os investimentos em somente um projeto social em cada aeroporto da Rede INFRAERO, de forma a garantir a sua sustentabilidade ao longo dos anos, ampliando as ações nele inseridas e arregimentando novos parceiros, de forma a aumentar o leque de oportunidades ao público-alvo contemplado e, inclusive, aumentar este público até a sua completa extinção, quando, então, se pretende ampliar a área de atuação da empresa, extrapolando o entorno aeroportuário.

Além de manter 64 projetos sociais em 2005, foram ampliados os projetos dos seguintes aeroportos: João Pessoa, Recife, Aracaju, Fortaleza, Curitiba, Campinas, Imperatriz, Santarém, Tancredo Neves, Uberaba, Goiânia, Rio Branco, Ponta Porã, Florianópolis, Londrina, São José dos Campos, Foz do Iguaçu, Juazeiro do Norte e no Grupamento de Navegação Aérea de Carolina.

Ressalta-se que a consciência da Responsabilidade Social Empresarial (RSE), no que tange à contribuição da INFRAERO com o desenvolvimento social sustentável das comunidades carentes do entorno dos aeroportos, está bastante sedimentada na alta direção da empresa e em todo o seu corpo gerencial, o que muito tem contribuído para o sucesso do Programa.

Once the target of the Program first stage, closed in 2004, is met – to implant at least one Social Project per airport – the actions developed by INFRAERO have turned to the strengthening of such Projects, focusing on the investments in only one social project in each airport of INFRAERO's Network, in order to ascertain its sustainability along the years, expanding the actions inserted in it and gathering new partners, in order to increase the opportunities array to the contemplated target-public and also, increasing such public up to its complete extinction, when then it is intended to increase the company's actuation area, going beyond the airport environment.

Besides keeping 64 social projects in 2005, the projects of the following airports were expanded: João Pessoa, Recife, Aracaju, Fortaleza, Curitiba, Campinas, Imperatriz, Santarém, Tancredo Neves, Uberaba, Goiânia, Rio Branco, Ponta Porã, Florianópolis, Londrina, São José dos Campos, Foz do Iguaçu, Juazeiro do Norte and in Carolina Air Navigation Grouping.

It should be pointed out that the Corporate Social Responsibility (Responsabilidade Social Empresarial - RSE) as regards INFRAERO's contribution to the sustainable social development of the destitute communities in the airports environment, is quite well-grounded in the company's top management and through its management corps, which have given a great contribution to the Program success.