

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



TRÁFEGO AÉREO

ICA 96-3

**PROGRAMA DE TRABALHO PARA ELABORAÇÃO
E ATUALIZAÇÃO DE CARTAS AERONÁUTICAS
(PROCAR)**

2021

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



TRÁFEGO AÉREO

ICA 96-3

**PROGRAMA DE TRABALHO PARA ELABORAÇÃO
E ATUALIZAÇÃO DE CARTAS AERONÁUTICAS
(PROCAR)**

2021



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

PORTARIA DECEA Nº 291/DGCEA, DE 10 DE DEZEMBRO DE 2020.

Aprova a edição da ICA 96-3, que trata do “Programa de Trabalho para Elaboração e Atualização de Cartas Aeronáuticas (PROCAR)”.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, de conformidade com o previsto no art. 19, inciso I, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, e considerando o disposto no art. 10, inciso IV, do Regulamento do DECEA, aprovado pela Portaria nº2.030/GC3, de 22 de novembro de 2019, resolve:

Art. 1º Aprovar a edição da ICA 96-3, “Programa de Trabalho para Elaboração e Atualização de Cartas Aeronáuticas (PROCAR)”, que com esta baixa.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor em 04 de janeiro de 2021.

(a) Ten Brig Ar HERALDO LUIZ RODRIGUES
Diretor-Geral do DECEA

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	11
1.1 FINALIDADE.....	11
1.2 ÂMBITO	11
1.3 SIGLAS	11
1.4 CONCEITUAÇÕES.....	12
2 PRINCÍPIOS.....	15
3 INSTRUÇÕES PARA ELABORAÇÃO DO PROCAR	17
4 PARÂMETROS DE PRIORIZAÇÃO	18
4.1 NÍVEL DE PRIORIZAÇÃO POR AERÓDROMO (PA).....	18
4.2 NÍVEL DE PRIORIZAÇÃO POR AUXÍLIO À NAVEGAÇÃO	18
4.3 NÍVEL DE PRIORIZAÇÃO POR CRITÉRIO ESPECÍFICO	18
5 METODOLOGIA PARA DETERMINAÇÃO DE PRIORIZAÇÃO DE DEMANDA	21
6 CRITÉRIOS PARA OTIMIZAÇÃO DA DISPONIBILIDADE DE CARTAS AERONÁUTICAS PARA AERÓDROMOS	22
7 COMPETÊNCIAS	24
8 DIVULGAÇÃO DO PROCAR	25
9 DISPOSIÇÕES FINAIS.....	26
ANEXO A - TABELAS DE PRIORIZAÇÃO DO PROCAR.....	26

PREFÁCIO

Ao reconhecer que as demandas excedem os recursos em qualquer contexto de gestão organizacional, verifica-se cada vez mais premente a necessidade de se otimizar os processos para que os insumos e recursos possam atender às iniciativas de maior relevância à Organização e que retornem o maior benefício ao Sistema.

Destaca-se, assim, a importância da perspectiva do gerenciamento de projetos que têm por objetivo observar a tripla restrição de tempo, custo e qualidade, e que o escopo de cada projeto de Cartas Aeronáuticas seja parte do portfólio estratégico do DECEA. Portanto, passa a ser fundamental o estabelecimento de critérios aplicáveis ao PROCAR, de forma a alcançar esses objetivos, ampliar os benefícios, integrar a comunicação e equilibrar interesses, em direção à eficiência da administração pública, do uso do espaço aéreo e, fundamentalmente, que atenda às necessidades dos usuários dos serviços aéreos.

Neste cenário, surge a necessidade de definir instruções que permitam estruturar o PROCAR em linhas de priorização definidas por parâmetros específicos, e que as expectativas de performance na execução das demandas do sistema levem em consideração que os componentes do programa sejam entregues de forma coordenada e complementar.

Assim sendo, espera-se que esta norma permita determinar um modelo de seleção de projetos para a estruturação do programa de produção de cartas, com o objetivo de garantir que os esforços dos recursos estejam consistentes e alinhados com os interesses e com a estratégia global do DECEA.

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

A presente Instrução tem a finalidade de estabelecer os critérios de disponibilidade de Cartas Aeronáuticas e a priorização das demandas de solicitação de Cartas, conforme processo descrito na ICA 96-1, ou da implementação de projetos, conforme descrito na ICA 100-44, a serem observadas pelo Instituto de Cartografia Aeronáutica (ICA) para composição do PROCAR, permitindo definir o planejamento e a sequência dos pacotes de trabalho.

1.2 ÂMBITO

A presente Instrução aplica-se a todas as Organizações subordinadas do DECEA.

1.3 SIGLAS

ATC	- Controle de Tráfego Aéreo
ATCSMAC	- Carta de Altitude Mínima de Vigilância ATC
ADC	- Carta de Aeródromo/Heliporto
AGMC	- Carta de Aeródromo para Movimento no Solo
CINAV	- Carta Imagem de Navegação Aérea Visual (1:500.000)
CONAERO	- Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias
IAC	- Carta de Aproximação por Instrumentos
ICA	- Instituto de Cartografia Aeronáutica
IFR	- Regras de Voo por Instrumentos
OACI	- Organização da Aviação Civil Internacional
PDC	- Carta de Estacionamento de Aeronaves
PROCAR	- Programa de trabalho para elaboração e atualização das cartas aeronáuticas
REA	- Rota Especial de Aeronave
REAST	- Rota Especial de Aeronave sem Transponder
REH	- Rota Especial de Helicópteros
REUL	- Rota Especial de Ultraleve
SDOP	- Subdepartamento de Operações do DECEA
SID OMNI	- Saída Omnidirecional
SID	- Saída Padrão por Instrumentos
STAR	- Carta de Chegada Padrão por Instrumentos
TMA	- Área de Controle Terminal
VAC	- Carta de Aproximação Visual
VFR	- Regras de Voo Visual
WAC	- Carta Aeronáutica Mundial

1.4 CONCEITUAÇÕES

1.4.1 CONAERO

Fórum consultivo e deliberativo formado por representantes de órgãos do governo federal que trabalham diretamente na gestão dos aeroportos do País, sob coordenação da Secretaria de Aviação Civil.

1.4.2 CARTA AERONÁUTICA

Representação de uma porção da Terra, seus relevos e construções, especialmente projetados para atender às exigências da navegação aérea.

1.4.3 CARTA DE CORREDORES VISUAIS

São cartas destinadas a ordenar a navegação aérea visual. Para efeito desta Instrução, são a REA, REH, REAST e REUL.

1.4.4 CARTA DE PLANEJAMENTO DE VOO VISUAL

São cartas destinadas ao planejamento e determinação de posição durante a navegação aérea visual. Para efeito desta norma, são a WAC, CNAV, CINAV, CAP e CIAP.

1.4.5 CARTA DE PROCEDIMENTO

São cartas destinadas às fases de voo IFR compreendidas entre a decolagem e o pouso. Para efeito desta norma, são as IAC, SID, STAR e ATCSMAC.

1.4.6 CARTA DE SOLO

Para efeito desta norma, são as ADC, PDC e AGMC destinadas ao movimento de aeronaves no solo.

1.4.7 CARTA DE APROXIMAÇÃO VISUAL

São cartas destinadas ao voo VFR em aeródromo em que uma aproximação visual específica foi estabelecida. Para efeito desta norma, são as VAC.

1.4.8 NÍVEL DE PRIORIZAÇÃO DE AERÓDROMO (PA)

Peso parcial determinado a um aeródromo que participa no grau de priorização para uma demanda e que leva em conta parâmetros numéricos (quantitativo) e de interesse (qualitativo), conforme descrito neste documento.

1.4.9 NÍVEL DE PRIORIZAÇÃO DE AUXÍLIO À NAVEGAÇÃO (PAN)

Peso parcial determinado a uma demanda que envolve a ativação ou desativação (ou ambos) de um auxílio à navegação.

1.4.10 NÍVEL DE PRIORIZAÇÃO POR CRITÉRIO ESPECÍFICO (PCE)

Peso parcial determinado a uma demanda após análise de dados e informações enviadas pelo solicitante, conforme descrito neste documento.

1.4.11 OPERAÇÃO DE SUBIDA CONSTANTE (CCO)

Técnica concebida em um conceito de espaço aéreo que permite a execução da operação de aeronave em um perfil otimizado de subida.

1.4.12 PACOTE DE TRABALHO

O trabalho definido no nível mais baixo da estrutura analítica do projeto para o qual a mão de obra e a duração são estimados e gerenciados.

1.4.13 PROGRAMA DE TRABALHO PARA ELABORAÇÃO E ATUALIZAÇÃO DAS CARTAS AERONÁUTICAS (PROCAR)

Programa de trabalho, elaborado pelo ICA, que contém o planejamento para elaboração e atualização das Cartas Aeronáuticas, considerando a capacidade produtiva, a disponibilidade de insumos e as demandas do SISCEAB.

1.4.14 PROCEDIMENTOS PBN

Procedimentos de Navegação de Área, disponibilizados por meio de Cartas Aeronáuticas, que utilizam navegação baseada em performance com requisitos em termos de especificação RNAV ou RNP.

1.4.15 PROGRAMA

Um grupo relacionado de projetos, subprogramas e atividades de programa gerenciado de forma coordenada para a obtenção de benefícios que não estariam disponíveis se eles fossem gerenciados individualmente.

1.4.16 PROJETO

Um esforço temporário empreendido para criar um produto, serviço ou resultado único. Conjunto harmônico de ações definidas e quantificadas quanto ao propósito, características, metas, custos e prazos de realização, visando ao atendimento de uma necessidade específica.

1.4.17 PROCEDIMENTO DE SAÍDA

Procedimento de voo por instrumentos que provê liberação de obstáculos e leva em conta requisitos de espaço aéreo, ATC e estrutura de rotas. É disponibilizado por meio de Carta ou Procedimento de Saída Omnidirecional, ou, ainda, por Carta de Saída por Instrumentos (SID) com rotas padronizadas.

2 PRINCÍPIOS

2.1 Os princípios para elaboração do PROCAR são:

- a) realizar uma priorização de forma mais analítica, levando em consideração diversos fatores envolvidos;
- b) transparência e publicidade do PROCAR para que todos possam planejar suas solicitações; e
- c) integração dos interessados para aperfeiçoar as especificações e contribuir para melhor projeção dos benefícios;

2.2 Os objetivos a serem alcançados com o PROCAR são:

- a) aperfeiçoar a Segurança Operacional;
- b) atender aos requisitos da OACI, bem como ao planejamento da Região SAM;
- c) permitir a otimização na realização dos trabalhos;
- d) aperfeiçoar a eficiência no atendimento e na disponibilidade das cartas aeronáuticas;
- e) aumentar a acessibilidade aos aeródromos;
- f) manter as cartas atualizadas e revisadas dentro do prazo estabelecido;
- g) analisar as possibilidades de otimização das principais TMA por meio dos conceitos CCO/CDO e procedimentos PBN; e
- h) promover inovação, por meio do uso da tecnologia, para eficiência da gestão e execução do PROCAR.

2.3 O PROCAR será composto por lista vertical de demandas de cartas, ordenadas conforme os critérios e parâmetros descritos nesta Instrução.

NOTA: No arquivo do PROCAR constarão os indicadores de produção.

2.4 O PROCAR será apresentado em arquivo digital (planilha eletrônica) em listas ordenadas e separadas por afinidade de trabalho e uso de recursos no ICA, como, por exemplo:

- a) Cartas de Procedimentos;
- b) Cartas Visuais;
- c) Cartas de Solo;
- d) Cartas de Corredores Visuais; e
- e) Cartas de Planejamento de Voo Visual.

2.5 As demandas do PROCAR serão executadas por meio de pacotes de trabalho e gerenciados sob a perspectiva e estruturação de práticas de gerenciamento de projetos.

2.6 São práticas recomendadas na gestão dos projetos do PROCAR: a coleta de requisitos, a identificação do Escopo (pacotes de trabalho), a estimativa de custos, a identificação do mapa de interessados, o plano de comunicação, a definição de cronograma e marcos de entregas, a validação do escopo, o registro de mudanças e lições aprendidas, e a avaliação do Projeto.

3 INSTRUÇÕES PARA ELABORAÇÃO DO PROCAR

3.1 As listas de demandas do PROCAR serão determinadas por três níveis de priorização: Nível de Priorização de Aeródromo (PA), Nível de Priorização de Auxílio à Navegação (PAN) e Nível de Priorização por Critério Específico (PCE).

3.1.1 O Nível de Priorização de Aeródromo considerará:

- a) dados de movimento estatístico do ano anterior, atualizados anualmente;
- b) lista de interesse de operadores de aeronaves na exploração dos serviços de transporte aéreo; e
- c) lista de interesse ATFM definido pelo CGNA.

NOTA: Os interesses dos operadores devem ser enviados via associações ou diretamente ao ICA.

3.1.2 O Nível de Priorização de Auxílio à Navegação considerará:

- a) implantação de novo auxílio que resulte na necessidade de elaboração de Cartas Novas;
- b) realocação de auxílio que resulte na necessidade de modificação de Cartas existentes; ou
- c) desativação de auxílio que resulte na necessidade de elaboração de novos procedimentos.

3.1.3 A priorização por critério específico considerará que:

- a) os parâmetros específicos deverão ser descritos pelo interessado e ratificado por meio de parecer ATM; e
- b) para aeródromo novo ou sem registro estatístico anterior serão consideradas as estimativas projetadas pelo interessado.

4 PARÂMETROS DE PRIORIZAÇÃO

4.1 NÍVEL DE PRIORIZAÇÃO POR AERÓDROMO (PA)

4.1.1 Os parâmetros quantitativos do Nível de Priorização por Aeroporto (Tabela 1) são:

- a) Número de Operações de voo internacional;
- b) Número de Operações de voo doméstico;
- c) Número de Operações de voo IFR;
- d) Distância do Aeródromo mais próximo para alternativa IFR;
- e) Interesse ATFM (CGNA);
- f) Interesse para os serviços aéreos públicos (RBAC 121 e 129);
- g) Interesse para os serviços aéreos privados (RBAC 135);
- h) Interesse para aviação geral (RBAC 91);
- i) Interesse para aviação militar; e
- j) Interesse da política pública definida pelo CONAERO.

NOTA: Quando não estiverem disponíveis, em fácil acesso, as informações distintas entre operação doméstica e internacional, será computado o número total de Operações IFR.

4.2 NÍVEL DE PRIORIZAÇÃO POR AUXÍLIO À NAVEGAÇÃO

4.2.2 Os parâmetros quantitativos do Nível de Priorização por Auxílio à Navegação, (Tabela 2) são:

- a) Implantação;
- b) Realocação; ou
- c) Desativação.

4.3 NÍVEL DE PRIORIZAÇÃO POR CRITÉRIO ESPECÍFICO

Os parâmetros quantitativos do Nível de Priorização por Critério Específico (Tabela 3) são:

4.3.3 Específico para Aeródromo:

- a) Homologação de Aeródromo novo; ou
- b) Mudança de Características físicas de pista.

4.3.4 Estimativa numérica de impacto:

- a) na acessibilidade – considera que a acessibilidade será reduzida pela não disponibilidade de procedimento que permita mínimos operacionais menores, ou que possa ser aumentada pela disponibilidade de procedimento;
- b) na capacidade ATC – considera que a capacidade ATC será reduzida pela não disponibilidade do procedimento, número ou tempo de instrução via fonia e que não seja possível absorver por setorização dinâmica ou flexível; ou

- c) de aumento da demanda – considera que a disponibilidade da carta absorve o aumento da demanda, seja por melhoria em procedimento existente, seja por elaboração de procedimento novo.

4.3.5 Projeto de concepção de Espaço Aéreo conforme ICA100-44 – considera as demandas de cartas de procedimento, visuais ou de rota envolvidas em projeto de conceito de espaço aéreo (CEA), conforme ICA100-44.

4.3.6 Meteorologia:

- a) Recorrência de operações abaixo dos mínimos de aeródromo VFR – considera as estatísticas meteorológicas que quantificam o impacto de não continuidade das operações devido à ausência de carta aeronáutica; ou
- b) Número de alternados por indisponibilidade de carta aeronáutica – considera as estatísticas de voos alternados por ausência de carta aeronáutica.

4.3.7 Compromissos normativos:

- a) DECEA;
- b) OACI;
- c) ANAC; ou
- d) Administração Pública.

NOTA: São considerados compromissos normativos a disponibilidade de carta para aeródromo IFR, o Ciclo de Revisão de Cartas e acordos internacionais.

4.3.8 Interesse:

- a) para indústria da aviação – cartas classificadas para uso exclusivo ensaio em voo, procedimentos para testes operacionais, entre outros;
- b) para treinamento e capacitação da aviação civil – cartas de interesse ao fomento da capacitação de novos pilotos, aeroclubes, escolas e outros;
- c) para treinamento e capacitação da aviação militar – cartas classificadas para uso exclusivo militar ou cartas de academia de formação de pilotos;
- d) para operações de segurança e soberania;
- e) para operações de interesse Público da Administração Direta; ou
- f) importância estratégica a critério do DECEA.

4.3.9 Melhoria para:

- a) o aperfeiçoamento da Segurança operacional – considera o resultado de RISCEA, RELPREV ou outro relatório de segurança operacional que não implique a imediata suspensão da carta ou procedimento;
- b) procedimento IFR – as melhorias em procedimento IFR se referem a mudanças em gradiente, retirar ou alterar restrições de velocidade, altitude, ajustar distâncias de estabilização e comprimento mínimo, outros critérios

PANS OPS ou solicitações de usuários que não estejam relacionados diretamente com a segurança operacional;

- c) fluxo em TMA – considera que a carta permite melhorias para o aumento no Fluxo de tráfego aéreo em área de controle Terminal, capacidade ATC ou ATFM; ou
- d) conexão com a estrutura de rotas – considera que a carta permite melhorias para a estrutura de rotas, aumento no Fluxo de tráfego aéreo em rota, capacidade ATC ou ATFM.

5 METODOLOGIA PARA DETERMINAÇÃO DE PRIORIZAÇÃO DE DEMANDA

5.1 Os valores associados aos níveis e parâmetros de priorização estão descritos nas Tabela 1, Tabela 2 e Tabela 3.

5.2 Excetuando-se o disposto em 5.6, toda a demanda com mais de 2 anos será posicionada no topo da lista PROCAR e ordenada conforme os demais níveis e parâmetros de priorização.

5.3 Uma demanda poderá ser antecipada e incluída no pacote de trabalho em andamento nos casos em que for identificada necessidade de compatibilização de informação com outra demanda de maior prioridade.

5.4 A metodologia para quantificar a demanda consiste na consulta aos parâmetros descritos nas tabelas 1, 2 e 3 e na realização dos seguintes passos:

- a) Identificação do aeródromo da demanda;
- b) Determinação do peso de nível de Priorização por Aeródromo (PA);
- c) Identificação da demanda por implantação ou desativação de auxílio à navegação;
- d) Determinação do peso relativo ao nível de Priorização por Auxílio à Navegação (PAN);
- e) Identificação dos parâmetros de Priorização por Critério Específico (PCE);
- f) Soma dos pesos de Priorização por Critério Específico (PCE);
- g) Determinação do peso de nível de Priorização por Critério Específico (PCE);
- h) O peso final da prioridade da demanda (P) será definido por:

$$\frac{(PA + 3 \times PAN + 2 \times PCE)}{6}$$

5.5 As necessidades específicas devem ser demonstradas pelo solicitante por meio de parecer ATM. Quando os parâmetros específicos não forem demonstrados, não serão computados para a priorização.

5.6 O SDOP, a qualquer tempo, considerando as necessidades dos trabalhos, atividades ou projetos de sua competência, poderá, por meio de ofício, determinar alterações na priorização de qualquer demanda visando atender aos seus prazos e objetivos.

6 CRITÉRIOS PARA OTIMIZAÇÃO DA DISPONIBILIDADE DE CARTAS AERONÁUTICAS PARA AERÓDROMOS

6.1 Deverão ser disponibilizadas para aeródromo homologado para operações IFR, conforme as diretrizes de priorização, as seguintes cartas de procedimento:

- a) ADC;
- b) SID OMNI;
- c) Uma IAC RNP para cada pista homologada para operação IFR;
- d) Uma IAC convencional para cada cabeceira, quando houver auxílio à navegação disponível; e

NOTA: Quando houver publicação de aproximação direta para todas as cabeceiras de pista de aeródromo, não serão publicados Mínimos de Aproximação para Circular.

- e) Uma IAC ILS quando os componentes estiverem disponíveis.

6.2 Outras cartas aeronáuticas poderão ser solicitadas para disponibilidade conforme critérios abaixo:

6.2.1 Saídas com rotas padronizadas (SID) considerando, por meio de análise ATM, mas não obrigatórios, os seguintes critérios:

- a) Movimento anual superior a 12 mil operações de decolagem para voo IFR; e
- b) Complexidade do espaço aéreo e expectativa de benefícios com a carta.

6.2.2 Cartas de Chegadas (STAR) considerando os seguintes critérios, não obrigatórios:

- a) Existência de Saída com rotas padronizadas (SID); e
- b) Complexidade do espaço aéreo e expectativa de benefícios com a carta.

6.2.3 Uma ATCSMAC onde for provido o serviço de vigilância ATC;

6.2.4 Uma VAC, em conformidade com a ICA 96-1;

6.2.5 Cartas de solo (PDC, AGMC), em conformidade com a ICA96-1;

6.2.6 Carta de Rotas Especiais, onde houver grande fluxo de tráfegos visuais, conforme parecer ATM, em conformidade com a ICA 96-1;

6.2.7 Cartas destinadas à navegação aérea visual, em conformidade com a ICA 96-1.

6.3 Excepcionalmente, poderão ser solicitadas cartas adicionais às especificadas em 6.1, desde que devidamente justificadas por meio de parecer ATM e que demonstrem, entre outros, complexidade do Espaço Aéreo e expectativa de benefícios.

6.4 As solicitações seguirão as regras e processos definidos na ICA 96-1 e terão ordem de prioridade calculadas conforme as instruções desta norma.

NOTA: Os projetos de Conceito do Espaço Aéreo, conduzidos conforme a ICA 100-44, serão solicitados de acordo com o estabelecido na própria norma.

7 COMPETÊNCIAS

7.1 Ao SDOP compete:

- a) aprovar os projetos de maior abrangência de planejamento do espaço aéreo de interesse estratégico conforme procedimentos estabelecidos na ICA 100-44;
- b) monitorar os indicadores de performance de execução do PROCAR; e
- c) determinar alterações na priorização de qualquer demanda visando atender aos seus prazos e objetivos.

7.2 Ao ICA compete:

- a) elaborar, controlar, gerenciar e divulgar o PROCAR ordenado conforme as instruções desta norma;
- b) planejar a execução dos pacotes de trabalho do PROCAR;
- c) submeter à aprovação do SDOP os projetos de maior abrangência de planejamento do espaço aéreo de interesse estratégico conforme procedimentos estabelecidos na ICA100-44;
- d) dar publicidade ao PROCAR; e
- e) divulgar os indicadores de performance de execução do PROCAR, em consonância com a DCA 11-17.

7.3 À Organização Regional compete:

- a) enviar as solicitações de elaboração ou modificação de Cartas Aeronáuticas de acordo com processo descrito na ICA 96-1;
- b) emitir parecer ATM sobre conceito do espaço aéreo;
- c) coletar requisitos específicos junto aos interessados da sua área de jurisdição;
- d) interagir com o ICA para apoiar nos insumos de priorização das demandas de sua área de jurisdição; e
- e) elaborar documento que apresente a necessidade operacional para desenvolvimento de Projeto de Planejamento do Espaço Aéreo, de acordo com procedimentos descritos na ICA 100-44.

8 DIVULGAÇÃO DO PROCAR

8.1 O PROCAR será atualizado a cada nova solicitação, a qual será posicionada conforme seu grau de prioridade e incluída no pacote de trabalho de acordo com o peso final da prioridade (P).

8.2 A lista do PROCAR atualizada será divulgada trimestralmente no site aisweb.decea.gov.br, em planilha eletrônica.

8.3 O solicitante poderá acompanhar sua demanda no PROCAR e encaminhar informações adicionais que visem aumentar o grau de priorização.

9 DISPOSIÇÕES FINAIS

9.1 Os critérios e parâmetros descritos nesta norma deverão ser implementados em até três meses após data de entrada em vigor.

9.2 Esta Instrução deverá ser revisada em até dois anos após data de entrada em vigor.

9.3 Os casos não previstos nesta Instrução, ou que causem prejuízos de prioridade a demandas manifestamente relevantes e prioritárias, serão levados à apreciação do SDOP para decisão de priorização.

Anexo A - Tabelas de Priorização do PROCAR
Tabela 1 - Priorização de Aeroportos (PA)

Item 4.1 - Priorização de Aeroportos (PA)	
a) Número de Operações de voo internacional	8* Log ₂ (valor)
b) Número de Operações de voo doméstico	5* Log ₂ (valor)
c) Número de Operações de voo IFR1	5* Log ₂ (valor)
d) Distância do Aeródromo mais próximo para alternativa IFR	3* Log ₂ (valor)
e) Interesse ATFM (CGNA)	
f) Interesse para os serviços aéreos públicos (RBAC 121 e 129)	
g) Interesse para os serviços aéreos privados (RBAC 135)	
h) Interesse para aviação geral (RBAC 91)	
i) Interesse para aviação militar	
j) Interesse da política pública definida pelo CONAERO	
PA	∑SOMA

Tabela 2 - Priorização Auxílio à Navegação (PAN)

Item 4.2 - Priorização Auxílio à Navegação (PAN)	
a) Ativação	
b) Realocação	
c) Desativação	
PAN	∑SOMA

Continuação do Anexo A - Tabelas de Priorização do PROCAR

Tabela 3 - Priorização Critério Específico (PCE)

Item 4.3 - Priorização Critério Específico (PCE)	
4.3.3 Específico para Aeródromo:	
a) Homologação de aeródromo novo	
b) Mudança de características físicas de pista	
4.3.4 Estimativa numérica de impacto:	
a) da acessibilidade	
b) na capacidade ATC	
c) no aumento da demanda IFR	
4.3.5 Projeto de concepção de Espaço Aéreo conforme ICA 100-44.	
4.3.6 Meteorologia:	
a) Recorrentes operações abaixo dos mínimos VFR	
b) Número de alternados por indisponibilidade de IFP	
4.3.7 Compromissos normativos:	
a) Regulação ICAO	
b) Regulação ANAC	
c) Normas DECEA	
d) Normas Administrativas	
4.3.8 Interesse:	
a) para indústria da aviação	
b) para treinamento e capacitação da aviação civil	
c) para treinamento e capacitação da aviação militar	
d) para operações de segurança e soberania	
e) para operações de interesse Público da Administração Direta	
f) Importância estratégica a critério do DECEA	
4.3.9 Melhoria:	
a) da Segurança operacional	
b) em procedimento IFR	
c) de Fluxo em TMA	
d) de Conexão com estrutura de Rotas	
PCE	ΣSOMA

Priorização $[P=(PA+3*PAN+2*PCE)/6]$