

EVENTO: Audiência Pública nº 11 - Cuiabá

ARQUIVO: áudio anac

TEMPO ÁUDIO: 02H 26M 55S

### INÍCIO DA TRANSCRIÇÃO

ANA MOTA - São 14h12 damos início agora a Sessão Presencial de Cuiabá, referente à audiência pública número 11 de 2018. Meu nome é Ana Mota, eu sou responsável pela assessoria técnica da Agência e hoje também serei responsável por presidir esta audiência pública. Participam da mesa comigo o senhor Thiago Sousa Pereira, Superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos; o senhor Ricardo Sampaio da Silva Fonseca, Coordenador Geral de Políticas Regulatórias da Secretaria de Aviação Civil do Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil, SAC/MTPA; o Senhor Antônio Maria Esposito Neto, Coordenador Geral de Acompanhamento de Mercado da SAC/MTPA; o senhor Pedro Bruno Barros, Secretário do Programa de Parcerias de Investimentos, e ainda os senhores Adriano Pinto de Miranda, Eduardo Tati Nóbrega, e a senhora Juliana Salim Faria Dantas, representando a equipe técnica da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos. Para quem nunca participou de uma audiência pública, é importante destacar que elas são uma espécie de ferramenta utilizada por nossa Agência no intuito de dar ampla transparência, e oferecer um espaço democrático para a participação da sociedade em nossos atos regulatórios. A sessão presencial da tarde de hoje tem o intuito de colher subsídio para o nosso processo decisório, oferecendo a todos os presentes espaço público para manifestação oral sobre os Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental – EVTEA, e sobre a minuta do edital



de licitação, e do contrato de concessão, com os seus respectivos anexos relativos a concessão da ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos de Cuiabá, Sinop, Barra do Garças, Rondonópolis e Alta Floresta, formando o bloco Centro-Oeste. Por fim, convém esclarecer que nos termos do Decreto nº 9.180 de 24 de outubro de 2017, a condução e aprovação do EVTEA são de responsabilidade da Secretaria de Aviação Civil do Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil. Bem, nossa programação para a tarde de hoje é a seguinte: terminada esta introdução daremos início a leitura dos procedimentos, que serão adotados durante a realização da audiência pública. A seguir haverá um pronunciamento do Superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos, do representante da Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos, e do coordenador-geral de políticas regulatórias da SAC/MTPA. Concluído os pronunciamentos, a nossa equipe técnica realizará uma breve apresentação sobre as propostas de concessão. A seguir, daremos início a manifestação dos oradores, inscritos previamente pela internet, e por fim passaremos aos pronunciamentos dos oradores inscritos durante os primeiros 60 minutos desta audiência pública. Para que nossos trabalhos fluam da melhor maneira possível estabelecemos alguns procedimentos, que deverão ser respeitados durante a realização desta audiência pública. Todos os procedimentos estão descritos no material entregue aos senhores no momento do cadastramento. São eles os seguintes: no intuito de assegurar a integridade do conteúdo das manifestações, e o seu aproveitamento como subsídio ao aprimoramento do ato, que será expedido pela ANAC, todas as manifestações verbais serão registradas mediante captação de áudio, para isso pedimos a gentileza que todos se manifestem somente quando de posse da palavra, e após sua identificação, realizando a indicação do seu nome completo e a entidade representada no início do pronunciamento. Manifestações realizadas fora do microfone, serão desconsiderados. Cada interessado, previamente inscrito, terá direito a palavra pelo prazo de cinco minutos. Caso uma entidade interessada em contribuir para a audiência pública tenha inscrito mais de um representante, será concedida a palavra a entidade uma única vez, do tempo total de 10

minutos, devendo a entidade organizar-se internamente para dividir este tempo entre os seus oradores, ainda que o orador inscrito pela internet represente mais de uma entidade, ele também deverá observar o tempo máximo de cinco minutos para expor a sua manifestação. O cronômetro ficará amarelo para indicar os oradores quando faltar um minuto para a conclusão do prazo para a manifestação. Terminado o prazo, o áudio do microfone será suspenso. Serão aceitas as inscrições de oradores realizadas até 60 minutos após o início desta audiência pública, nesse caso, será permitida a manifestação de apenas um representante de cada entidade, observando o prazo máximo de cinco minutos para a manifestação. Finalizadas as manifestações dos oradores inscritos, a Presidente da mesa poderá admitir o retorno dos oradores, bem como a manifestação de outros participantes, desde que haja disponibilidade de tempo. Durante a audiência pública, a mesa se manifestará apenas sobre os aspectos relativos a compreensão das propostas em análise. Quaisquer outras manifestações serão devidamente registradas, e apreciadas por ocasião da elaboração do relatório conclusivo da audiência pública. Por fim ressalto que compete a mim, na qualidade de presidente da mesa, dirimir eventuais questões de ordem, e decidir sobre os procedimentos adotados durante esta audiência pública. Convido agora o Senhor Thiago Sousa Pereira, nosso Superintendente de Regulação Econômica de aeroportos.

THIAGO SOUSA PEREIRA - Boa tarde a todos. Eu começo cumprimentando a todos aí pela presença, agradeço. Esse momento de audiência pública é muito importante para que a Agência desenvolva os documentos jurídicos, possa coletar as informações necessárias para a gente fazer o melhor processo de concessão possível desses aeroportos. A gente sabe que um contrato de concessão é muito longo, no caso aqui a gente está prevendo uma concessão de 30 anos, então é muito importante que esse processo seja muito bem realizado para que a escolha da nova concessionária se dê com as melhores informações possíveis, e a Agência, a ANAC, o Governo Federal, a Secretaria de Aviação Civil possam então contar com operadores de aeroporto que vai desenvolver o setor aeroportuário aqui do estado, e dos outros aeroportos que

tão sendo concedidos. Nesse sentido, eu valorizo muito essa interação que a gente está fazendo agora, tanto essa interação, essas presenciais, a gente já foi lá em Vitória, ontem foi em Brasília, aqui em Cuiabá, e quinta feira em Recife, e também eu peço que todos vocês também possam entrar no site da Agência e fazer as contribuições, as manifestações, prestar as informações eletronicamente para que no final do processo a gente tenha o melhor edital, e o melhor contrato de concessão possível para os aeroportos que são objetos desse processo de concessão. Deixando essa mensagem, eu me despeço, e desejo a todos uma ótima reunião e ótimas discussões para a gente. Muito obrigado.

ANA MOTA - Muito obrigada Thiago. É muito importante ressaltar que o prazo para a contribuição é até o dia 13 de julho, e as apresentações que também serão realizadas aqui estarão disponíveis no nosso site, então isso também é importante colocar. Por favor o senhor Pedro Bruno Barros, Secretário do Programa de Parcerias de Investimentos.

PEDRO BRUNO BARROS - Boa tarde a todos. Assim como o Thiago, em primeiro lugar eu cumprimento a todos, da nossa parte é muito gratificante ver aqui o quórum tão qualificado para tratar de um assunto tão relevante aqui para o Estado do Mato Grosso que é a próxima rodada de concessões aeroportuárias. Eu vou ser bem breve na minha fala. Eu estou aqui representando o Programa de Parcerias de Investimentos que hoje é a unidade que coordena no âmbito do Governo Federal, os processos de concessões de projeto de infraestrutura. Então os aeroportos aqui, que vamos discutir aqui na audiência, eles fazem parte da carqueira do Programa de Parcerias de Investimentos, são projeto prioritários para o Governo Federal, essa prioridade, ela está estabelecida em lei, a Lei 13.334, e no âmbito do Governo Federa a minha mensagem aqui, é que o governo está totalmente engajado para garantir aí esses projetos entregues no prazo, enfim, com a qualidade que a população aqui do Estado merece, então agradeço a todos pela presença. Espero que a gente tenha uma reunião bem produtiva, estamos aqui para ouvi-los, e desejo a todos uma excelente reunião.

ANA MOTA - Muito obrigada Pedro. Convido agora o senhor Ricardo Sampaio da Silva Fonseca, Coordenador Geral de Políticas Regulatórias da SAC/MTPA para realizar uma breve apresentação. Por favor, Ricardo.

RICARDO SAMPAIO DA SILVA FONSECA – Obrigado. Inicialmente renovo aqui o agradecimento aqui já feito pelo Pedro também pela ANAC, e acrescentar um toque pessoal assim, a cerca de uma não eu vim aqui a Mato Grosso, e falava do programa de concessões que estava se iniciando, algumas pessoas me perguntavam se de fato isso iria para frente, se a gente conseguiria fazer todas as concessões que estavam sendo anunciadas, e hoje é um marco importante, né? Estamos voltando aqui, já fazendo a audiência pública, já fizemos em Brasília, já fizemos em Vitória, faremos em breve em Recife também. O primeiro aspecto que eu queria destacar... então o primeiro aspecto que eu queria destacar com vocês é que, como vocês sabem nós estamos em um franco desenvolvimento do setor aeroportuário brasileiro. Esse desenvolvimento tem muito a ver com a liberação dos preços das passagens aéreas, ainda em 2002, quando a gente passou a ter uma forte redução do preço das passagens que foram cobradas desde então. Na época a gente rodava uma, com uma passagem média de porta de 750 reais, hoje nós estamos por volta de 350, e se a gente considera o preço do quilômetro voado, esse caiu já dois terços em relação aos preços de 2002. Isso tudo acabou mostrando, chegando em um resultado de crescimento muito vigoroso dos passageiros pelos aeroportos, onde a gente saiu de 68 milhões de passageiros em 2003 para 206 milhões em 2017. Naturalmente com uma pequena retração em 2016 por conta da recessão, mas assim, é um crescimento que acabou ensejando o programa de concessões, precisávamos de mais infraestrutura para oferecer um serviço melhor, de melhor qualidade, pontual e a preços razoáveis para a população. De fato, o programa de concessões teve a sua primeira rodada em 2011 ainda com o aeroporto de Natal, em 2012 fizemos a sequência com Guarulhos, Viracopos e Brasília, essa é uma rodada já bem grande, onde quase 30% do Tráfego Nacional foi passado para a iniciativa privada. Em 2014 já o Galeão e Confins, foi feita a concessão, e por fim agora em 2017, fizemos também em Porto Alegre, Salvador,

Fortaleza e Florianópolis. Desse conjunto a gente já pode observar que quase 60% do tráfego de passageiros no Brasil ele passa por aeroportos concedidos a iniciativa privada, com ganhos muito evidentes. Os principais resultados que nós alcançamos, primeiro 16 grupos participaram dos leilões, e isso é muito importante para nós, porque nós queremos competição no leilão, competição nos aeroportos, não queremos uma empresa simplesmente adquirindo todos os aeroportos, como outros países tiveram essa experiência, mas pelo contrário, no Brasil nós já temos 10 aeroportos concedidos, e oito operadores aeroportuários diferentes, isso é bem importante porque oito, porque a empresa de Brasília também é a mesma de Natal, e Fortaleza e Porto Alegre também é a mesma. Os lances dos leilões somaram 49 bilhões com um ágio médio de 200%. Os investimentos que nós projetamos para os aeroportos que já foram concedidos, foram da ordem de 33 bilhões, mas não é só uma promessa, de fato já foram investidos 17 bilhões, o que para nós é muito importante, para os passageiros é importante, para a movimentação da economia é importante, isso gerou um aumento da capacidade do aeroportuária e um aumento também da qualidade dos serviços ofertados. De fato, se vocês olharem aqui, alguns poucos resultados. Eu acho que desligou de novo aqui esse passador. Foi? Obrigado. Aqui é o aeroporto de Natal, que foi inaugurado após a concessão, depois disso Guarulhos, Viracopos, também um aeroporto que ficou incrivelmente grande, Brasília. Esse é um dos píer de Brasília, Brasília, se vocês já passaram por lá sabem que tem dois píer, esse é um dos píer de Brasília, na hora de consideração dos voos da TAM. O Galeão. Aí quando estava acabando de concluir a sua expansão. O Confins, o novo terminal lá ficou de fato muito bonito e muito confortável. E por fim, aqui, esse é um indicador que eu queria muito trazer para vocês, porque assim, para além de toda a ampliação de infraestrutura, do emprego e renda que é gerado, isso aqui nos importa muito. A Secretaria de Aviação Civil faz uma pesquisa constante dos principais aeroportos, medindo a satisfação do passageiro. Uma nota que é feita em uma escala de um a cinco, a cinco a maior nota e a melhor nota, nós quando começamos o programa de concessões, nós estávamos ao redor de 3,8 a nota.

Logo que a gente concedeu começou um intenso programa de obras, que até levou uma pequena deterioração dessa nota, mas que rapidamente, à medida que as obras foram sendo inauguradas, vocês vêm que há um crescente, a gente saiu desse patamar de 3,8 e hoje a gente já está em 4,4, de novo, repetindo, o máximo é cinco, de satisfação geral dos passageiros. Essa pesquisa, é uma pesquisa grande, está disponível na internet, que quiser acessar o site no Ministério dos Transportes, Secretaria de Aviação Civil, ele tem inúmeros indicadores, indicadores de qualidade desde a alimentação, estacionamento, enfim, dos mais variados tempos de check-in, mas isso é um indicador geral, e o indicador geral mostra uma evolução de quase 4,4 nota de quase 4,4. Passando para a rodada atual. Agora a gente está com esses três blocos. Assim, acho que tem algumas novidades agora na atual rodada de concessões, a primeira dela é que a gente está fazendo uma concessão em blocos, justamente para poder aproveitar as sinergias e potencialidades de cada região. Em particular, aqui no Centro-Oeste a concessão dos aeroportos de Cuiabá, e também aeroportos que estavam delegados ao Estado, e por sua vez aos municípios também. Desculpe, Várzea Grande. Aeroporto de Sinop, Rondonópolis, Alta Floresta e Barra do Garças. O bloco Centro-Oeste, como eu falei para vocês, ele tem atualmente 3,3 milhões de passageiros, e a gente projeta que isso deve triplicar em 30 anos a quantidade de passageiros que passa por aqui. Os investimentos eles são bastante vultosos, só no aeroporto daqui da capital são 520 milhões de Capex, Capex são os investimentos que a gente faz em infraestrutura, isso aqui fora despesas, custos, salários e todo o resto da operação do aeroporto, isso aqui é investimento em infraestrutura. Sinop com 80 milhões, Rondonópolis e Alta Floresta com 70 milhões, e Barra do Garças com 50 milhões de Capex estimados ao longo desses anos. A outorga, diferente dos outros anos, vai ter uma outorga inicial para o concessionário assumir o aeroporto, ele tem que pagar inicialmente 10 milhões de reais, mais o ágil que ele ofertar no leilão, e além disso tem uma outorga variável, o Tiago depois provavelmente deve explicar um pouco melhor sobre isso, mas que é de 2,1% da receita bruta do bloco de aeroportos, então tudo o que ele arrecada



2,1% vai ser arrecadado para o Fundo Nacional de Aviação Civil, que é um fundo controlado pela Secretaria de Aviação Civil, Ministério dos Transportes. Aqui, eu não quero adiantar muito do que o Thiago vai falar, mas essa outorga variável, na verdade, ela tem uma carência de cinco anos, durante os cinco primeiros anos não vai ser paga, e aí a partir sim do sexto ano, ela começa a ser paga em um crescente, até que ela se torne essa outorga de 2,1% a partir do décimo ano. De fato, assim, esse é um bloco que a gente acha que tem um potencial grande, e além do, assim, para além dessas projeções que nós fazemos, a gente acha que tem uma possibilidade de *upside* aqui muito forte, essa é uma região que cresce mais do que o resto do país, já a muitos anos, então assim, a gente espera que isso continue acontecendo para que essas projeções nossas sejam superadas, a gente quer que sejam superadas. Mas passando um pouquinho muito rapidamente sobre cada um dos aeroportos, o investimento aqui na capital, como eu falei, está por volta de 520 milhões, e têm algumas intervenções obrigatórias que vão constar em todos os aeroportos. Qualquer aeroporto que está no nosso programa de concessões ele vai ter que operar pelo menos aeronaves 3C, que é basicamente um A318, eu acho que a maioria de vocês pode voar, ou um 737300, ou as aeronaves da Embraer, quase todas são deste modelo, voo por instrumento sem restrições, voos diurnos e noturnos, isso aqui vale para todos os aeroportos do bloco também. Em Cuiabá, em particular, a gente vai exigir não apenas 3C mas uma aeronave 4C que no caso é um 737 800. Isso aqui é um mínimo, o concessionário por avaliação próprio, ou por entendimentos com o governo local podem até expandir isso para capacidades ainda maiores. Além disso, em todos os aeroportos vai ser necessário a implantação de área de segurança, que a gente chama de rezas, em ambas as cabeceiras, essa é uma diretriz bastante importante nossa prezar pela segurança. Além dos investimentos obrigatórios, a gente vai ter ampliações ao longo do contrato de concessão, que vão evoluir de acordo com a demanda, cresceu a demanda de passageiros, intervenções maiores, infraestrutura vão ser necessárias também. Em particular a gente está estimando, o terminal de passageiros deve passar para 46 mil metros quadrados, o pátio de aeronaves



vai ser ampliado para 24 posições, de novo, isso ao longo da concessão à medida que a demanda for ocorrendo. Ampliação de estacionamento de veículos. E aqui a gente sabe que tem um problema no aeroporto, com relação a pista, ela está muito próxima da taxiway, que está muito próxima do pátio aeronaves. Nos nossos estudos a gente está propondo a solução da construção de uma nova pista de pouso e decolagem, sendo que a pista atual ficaria com uma taxiway para aeronaves utilizarem de cabeceira a cabeceira. Vale destacar que os nossos estudos eles não são vinculativos, ou seja, se o concessionário que assumiu o aeroporto, conseguiu uma solução que, processe todas as aeronaves sem qualquer restrição por parte da ANAC, respeitando todos os regulamentos, nós também podemos aceitar essa solução, contanto, que ele apresente o mesmo nível de qualidade de serviço, e de volume de processamento de aeronaves. Eu acho que depois tem uma... perdão, acabei passando mais de um. Aqui é Cuiabá. Só mostrando um pouco, Várzea Grande, mostrando um pouco do sítio, e as aplicações que eu havia comentado com vocês. Sinop com os investimento de 83 milhões, mais uma vez vocês podem ver aqui os investimentos obrigatórios, aeronaves 3C, voos por instrumento sem restrições, com voos diurnos e noturnos, e implantação da reza e mais uma vez de acordo com a evolução da demanda, vão tendo ampliações na infraestrutura. A gente ainda tem o aeroporto de Alta Floresta, com 70 milhões, aqui a gente sabe perfeitamente bem que muitos desses aeroportos estão passando, por exemplo, por problema de saturação enorme, passageiros ficam esperando, formando fila de check-in fora do terminal de passageiros, que é uma situação, realmente inaceitável, então assim muitas intervenções devem ocorrer logo no início, portanto, nossos consultores estão estimando novos terminais de passageiros, para que, para acomodar todos os usuários do aeroporto. O aeroporto de Rondonópolis, também com investimentos estimados em aproximadamente 70 milhões de passageiros, com as mesmas intervenções obrigatórias de operação de aeronaves, também pela solução, aqui os nossos consultores planejaram, deve ter um novo terminal de passageiros e ampliação do pátio de aeronaves. E finalmente Barra do Garças, as mesmas intervenções

obrigatórios, em particular em Barra do Garças a gente tem um problema que é do comprimento de pista e da dificuldade de ampliação dessa pista por barreiras naturais, e então além das ampliações terminal e de pátio, também a gente está implementando rezas que a princípio devem ser rezas de 90 por 90 no sítio, mas que também garantem o nível de segurança necessário para as operações no aeroporto. Por fim o nosso cronograma, como eu havia falado para vocês, há um ano atrás eu estive aqui, a gente começando os estudos ainda, os estudos foram concluídos, a empresa, o grupo que realizou os estudos foi selecionado, e já aprovado, nós estamos agora fazendo audiência pública, as presenciais, essa aqui é a penúltima presencial, faremos agora em Recife, e após isso com base nas contribuições dos senhores, vamos fazer aprimoramentos nos documentos e eventualmente nos estudos também, e vamos protocolar tudo isso no Tribunal de Contas que já está nos acompanhando e trabalhando muito proximamente. Eu acho que é isso. Muito obrigado.

ANA MOTA - Muito obrigado Ricardo. Passemos agora a apresentação da nossa equipe técnica sobre a proposta de concessão, por favor, Thiago.

10

THIAGO SOUSA PEREIRA - Bom pessoal, primeiramente pedir desculpas aí ao, o Secretário me alertou aqui, o aeroporto a gente sabe, fica na cidade de Várzea Grande, mas enfim, atende a capital também, a grande Cuiabá, região metropolitana, então vou tentar me atentar para esse fato, mas toda vez que escapulir um Cuiabá vocês sabem do que eu estou falando, e enfim. Bom, o Ricardo eu acho que, o objetivo da apresentação do Ricardo foi mostrar o quão benéfico para as comunidades locais, para os passageiros, para os usuários do aeroporto, para a economia local são as concessões aeroportuárias, os índices de satisfação dos passageiros, os índices de investimento, a capacidade de geração de emprego e de investimento da iniciativa privada, é inigualável, e a gente está fazendo uma rodada agora, diferentemente das outras, a gente já fez quatro rodadas de concessão de aeroportos, todos eram, as rodadas anteriores eram todos aeroportos grandes e aeroportos concedidos de forma individual. Agora essa rodada é um pouco diferente, a gente tem aeroportos

grandes também, mas também mesclados com aeroportos pequenos, naquela lógica que o Ricardo bem explicou de dar sustentabilidade para o setor aeroportuário brasileiro, no caso aqui de Mato Grosso, temos cinco aeroportos, Cuiabá, Várzea Grande/Cuiabá é o aeroporto chefe, é o aeroporto principal, e também outros aeroportos, Sinop, Barra do Garças, Rondonópolis, e Alta Floresta, que integram esse bloco. O objetivo da minha apresentação aqui é mostrar os principais aspectos regulatórios, as principais regras, tanto do edital quanto do leilão, que vão nortear esse processo de concessão. O Ricardo já falou da composição dos blocos, temos três blocos, seis aeroportos, né? Cinco aeroportos lá no bloco do Centro-Oeste, seis aeroportos no bloco do Nordeste, e dois aeroportos no bloco do Sudeste. Temos hoje, cerca de 60% dos passageiros brasileiros, processados em aeroportos administrados pela iniciativa privada, e teremos após esse processo de concessão mais 10%, ou seja, cerca de 70% dos passageiros brasileiros processados em aeroportos geridos pela iniciativa privada. É importante ressaltar que o processo de concessão tem algumas fases, a primeira fase após o governo federal, lá na Secretaria do, lá no programa de parcerias e investimentos, após o Presidente da República selecionar o projeto como um projeto de prioridade nacional, projeto de concessões, o Ministério dos Transportes, começa a realização dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, a responsabilidade pelos estudos é dos Ministérios, é do Ministério dos Transportes mas também contou com a participação da Agência. Esses estudos dão a base para a gente, a base que faz como se fosse a valoração do projeto, pegou aqui, estudou todos os aeroportos do bloco de Mato Grosso, valorou a necessidade de investimento, projeção de demanda, aspectos ambientais, etc., e no final das contas essa valoração é a base para a gente, para o governo determinar o lance mínimo para o leilão, mais os investimentos previstos. Esses estudos eles têm então estudo de engenharia, estudo de demanda, estudos ambientais, e avaliação econômico-financeira do projeto. Agora é importante ressaltar, os estudos eles não são vinculantes, a responsabilidade por fazer os seus próprios estudos é de cada candidato do leilão, esses estudos são um referencial para o governo para

Agência reguladora fazer a valoração do aeroporto, desenhar as regras do contrato e determinar a lance mínimo, e fazer uma previsão de investimentos, e aí isso é uma base mas a responsabilidade por conhecer os sítios aeroportuários, fazer as diligências, entender como é que funciona cada aeroporto, é do candidato que vai participar do leilão. O estudo ele não é vinculante, ele não vincula nem a Agência reguladora, nem a Agência, nem a ANAC, e nem a futura concessionária. No caso do bloco do Centro-Oeste temos aqui, o valor da contribuição inicial. Todo mundo sabe que o critério de seleção do candidato vencedor, é aquele que oferece o maior lance inicial, a maior outorga, o maior ágio, então no caso de Mato Grosso, a contribuição inicial que foi calculada com base naqueles estudos é da ordem de 10 milhões, e aí o candidato, o grupo que oferecer o maior lance vai ser o vencedor, e então vai se constituir então a concessionária que vai explorar esse grupo de aeroportos. No caso de Mato Grosso, 10 milhões. Como o Ricardo falou, eu vou explicar um pouco mais à frente, existe uma carência, no primeiro momento a concessionária paga esse lance mínimo, mais o ágio que ela, que foi o vencedor do leilão, ela tem uma carência de pagamento de cinco anos, e depois ela começa, ela volta a pagar contribuições variáveis que eu vou explicar mais a frente, a partir do sexto ano, crescente até o décimo. Investimentos previstos, previstos nos estudos 791 milhões, receitas prevista 5.2 bilhões, ao longo de toda a concessão dos cinco aeroportos do bloco de Mato Grosso. Garantia da proposta. Quase 15 milhões, e aí também tem algumas obrigações para o grupo vencedor poder assinar o contrato, tem que transferir 22 milhões, para a Infraero continuar tocando o seu programa de adequação de efetivo, ela tem que constituir capital social de 217 milhões, tem que reembolsar o grupo que elaborou os estudos de viabilidade no valor, no caso do Mato Grosso, de 21 milhões, e também tem que apresentar para a Agência uma garantia de execução contratual da ordem de 44 milhões. Eu vou falar um pouquinho agora do processo de seleção. O processo de seleção da concessionária. Então o acesso ao edital, o objeto do contrato, o leilão e a assinatura do contrato. O edital para todos os investidores interessados, antes disso, é importante explicar, a gente agora está na fase de

audiência pública, o que consiste essa fase? Justamente isso que a gente está fazendo, a gente publicou, a Diretoria da ANAC publicou a primeira proposta de edital e anexos, e de contrato e anexo, além do estudo que a Secretaria de Aviação Civil mandou para a Agência, a gente publicou isso no site, e deu o prazo até o dia 13 de julho, e está aqui explicando para as comunidades, as regras, os principais elementos para que vocês possam nos fornecer mais informações, sugestões, contribuições para a gente melhorar essas regras e esses estudos. Fechou isso, fechou o prazo, o prazo é dia 13 de junho, a gente vai tratar todas as manifestações, vai estudar todas as informações que foram fornecidas para chegar, enfim, para melhorar esses documentos que foram fornecidos na audiência pública. Fechou, tem um processo de análise ainda dos estudos pelo Tribunal de Contas da União, a gente já tem feito reuniões com TCU para explicar os estudos, as premissas, etc., e etc., passou todo esse processo, a Diretoria da ANAC vai então publicar a versão final do edital e dos contratos. E aí isso vai, a partir do prazo que for publicado, edital e contrato então ficarão disponíveis ao público para todos os investidores, grupos, instituições financeiras, etc., pela internet, pelo site da ANAC, e aí qualquer interessado, os interessados, enfim, tem até cinco dias úteis antes da data da entrega das propostas para impugnar o edital em função de algum problema detectado. Objeto do contrato. Ampliação, manutenção e exploração de aeroportos. De todos os aeroportos. O bloco é indissociável, ele é indivisível, a concessionária que vencer, que for a que oferecer a melhor proposta econômica para o bloco do Mato Grosso, será responsável por administrar e manter durante trinta anos essa concessão dos cinco aeroportos, é uma única SPE, Sociedade de Proposta Específico, ela é responsável por essa operação do aeroporto. Não há restrição à participação de grupos, ou seja, um mesmo grupo pode oferecer lance para os três blocos, grupos que já operam aeroportos no Brasil podem oferecer propostas para os três blocos, o mesmo licitante pode então ganhar esses três blocos. E como eu disse, como o EVTEA até não é vinculante então todos esses aeroportos, não só aqui de Mato Grosso, mas de Pernambuco, do bloco do Nordeste, do Bloco do Sudeste, todos os aeroportos

estão disponíveis para os grupos interessados fazerem as suas visitas, as suas diligências, e buscarem mais informações, porque a responsabilidade por conhecer do aeroporto é do grupo que vai participar da licitação. A composição do consórcio. Existem algumas restrições para garantir, tanto questão de concorrência, quanto questão de capacidade técnica do cara do grupo que vai vencer a licitação. No caso do operador aeroportuário, por uma questão de capacidade técnica, a gente limita aí no mínimo o operador aeroportuário, ou seja, o grupo pode ser composto por mais de uma empresa, a empresa que já tem uma experiência e exploração de aeroporto, ela tem que ter uma participação mínima de 15% no consórcio. E também a gente admite a participação conjunta de duas operadoras desde que ambas atendam aos requisitos de habilitação técnica. Empresas aéreas. Por questões concorrenciais a gente limita a participação de empresa aérea até 2% do consórcio, se o operador, o grupo, o operador aeroportuário tiver alguma participação de empresa aérea, esse limite não se aplica. Etapas do leilão. Primeira parte é a garantia da proposta, então para comprovar para a Agência que o grupo, que o consórcio tem condições para assumir uma concessão desse porte, ele tem que mostrar então antes do leilão uma garantia no valor de 1% do valor do contrato, ou seja, no caso do Bloco do Centro-Oeste, 15 bilhões de reais que essa garantia pode ser apresentada em espécie, em dinheiro, título da dívida pública, seguro-garantia, ou fiança bancária. Além dessa garantia, eles vão, os grupos têm que apresentar uma proposta, para apresentar a proposta econômica eles têm que ter uma declaração de uma instituição financeira independente, ou seja, que não pode participar do grupo, e que tem um patrimônio líquido superior a 1 bilhão de reais no exercício de 2017. Isso é para atestar a solidez financeira do grupo que está querendo participar do processo licitatório. Feita essa proposta a gente vai para o processo de habilitação. Habilitação jurídica, econômico-financeira, fiscal, regularidade fiscal e habilitação técnica. O requisito de habilitação técnica é: o operador aeroportuário, aquele que tem que ter 15% de participação no consórcio, ele tem que ter experiência em operação de aeroportos, no caso do Bloco do Centro-Oeste, com o

processamento de passageiros superior a 3 milhões de passageiros, por quê três milhões? É justamente a quantidade de passageiros do principal aeroporto do bloco, que é o aeroporto de Várzea Grande, Cuiabá, enfim, da região metropolitana. Então esse é o critério. A gente, para cada bloco a gente estabeleceu como requisito de habilitação técnica, que o operador aeroportuário já tem a experiência em aeroportos, na operação de aeroporto de maior porte, do maior aeroporto do bloco. Aí obrigações prévias antes da assinatura do contrato. Foi lá, o grupo X, o grupo Z, passou por todas as etapas, deu o maior lance e foi então contemplado, foi o vencedor do bloco, então para ele poder assinar o contrato com a Agência, que é o poder concedente, ele tem que integralizar o valor necessário para o pagamento da contribuição inicial. Com licença, tem... o valor necessário para o pagamento da contribuição inicial, é acrescido dos seguintes valores, do valor de 60 milhões no caso do bloco Centro-Oeste, ou seja, o valor da contribuição inicial que eu acho que está 10 milhões, cerca de dez milhões mais 60 milhões, além disso, tem que apresentar para a Agência um seguro, enfim, uma garantia de execução, tem que remunerar a consultoria que fez os EVTEAS, o Estudos de Viabilidade Técnica Econômica Ambiental, tem que custear, tem que transferir para a Infraero os recursos para a adequação do seu efetivo, e tem que também mostrar para a Agência qual é a composição, qual é a sua composição societária que obedeça as regras do contrato do edital. Bom, falei do processo de leilão. Ou seja, aquele processo de seleção do melhor licitante, do vencedor, aí agora vou falar um pouquinho das regras do contrato, o que que ao longo da concessão esse vencedor, essa concessionária vai ter que cumprir e vai ter que demonstrar para a ANAC. Eu vou falar desse assunto. Contribuição ao sistema, fases da realização do objeto, remuneração, direitos e deveres e penalidades. Antes de entrar propriamente dito, nessas regras, é importante colocar aqui algumas diretrizes que a gente estabeleceu lá na Agência em conversa com o governo federal, com o Ministério dos Transportes, para a gente fazer uma regulação mais inteligente, mais eficiente, que atinja o seu objetivo de garantir um serviço bom para o passageiro, sem onerar demais as concessionárias, são elas: uma regulação menos



interventiva, mais flexível e proporcional ao porte do aeroporto. Na primeira rodada, na segunda rodada eu vou dar um exemplo, a gente concedeu três aeroportos muito grandes: Brasília, Viracopos e Guarulhos. Agora, eu estou concedendo aeroporto de 200 milhões de passageiros, 200 mil passageiros por ano, até aeroporto de oito milhões passageiros por ano, então tem uma heterogeneidade muito grande, então não faz sentido enquanto Agência reguladora eu colocar a mesma régua para medir esses aeroportos, eu tenho que ter regulações de pesos diferentes, e é isso que a gente está fazendo. Então trazendo uma regulação mais proporcional, mais razoável dependendo do porte do aeroporto, então vocês vão ver lá na frente que diversas vezes eu vou falar: “aeroporto até um milhão de passageiro, tal regra; de um milhão a cinco milhões, tais regras”, enfim. Maior flexibilização e possibilidade de gerenciamento tarifário. Para os aeroportos que possuem poder de mercado, a gente tem a regulação tarifária, ele pode cobrar uma, ele pode ter uma receita por passageiro até um determinado valor, só que também a gente possibilita alguns mecanismos para que ele faça gerenciamento tarifário e possa explorar melhor essa infraestrutura aeroportuária, estímulo também a uma outra diretriz em engajar os contratos, os acordos entre empresas aéreas e aeroportos, é importante também, isso é boas práticas do mundo, os principais aeroportos internacionais operam dessa maneira, no sentido de, que as propostas de investimentos, as propostas de melhoria da qualidade de serviços sejam pactuadas com as empresas aéreas e inclusive as propostas também de tarifa. A gente também está ampliando um pouco a fase de maturação dos investimentos, quando fica muito apertadinha o aeroporto tem muito pouca capacidade de, a concessionária, o planejamento dela fica muito limitado, então a gente ampliou um pouco mais, mais três anos no caso da maior parte dos aeroportos, justamente para a concessionária conseguir obter as licenças, conseguir planejar melhor e fazer projetos mais eficientes e mais robustos no longo prazo. Redução de requisitos e investimentos prescritivos. Eu não quero, eu não posso falar para o aeroporto, quer dizer, eu até posso, mas eu não quero falar para o aeroporto como ele tem que fazer determinado investimento,

eu tenho que falar para a concessionária o que o governo espera, o que o contrato espera, qual a operação que eu espero, e o como eu deixo para ele fazer, ele sabe gerenciar aeroporto melhor do que eu. Então a gente está sendo menos prescritivo, menos determinista, a gente está sendo, está buscando deixar que a solução seja dada pela própria concessionária. Além disso, a gente também está propondo aí no contrato, uma maior celeridade no processo de transferência operacional e, obviamente, objetivo de toda a regulação da Agência, promover concorrência entre aeroportos. Bom, falando então, Ricardo já abordou inicialmente como vai ser a nova regra de contribuição para o sistema. Existem dois tipos de contribuição, a inicial e a variável. A inicial é aquele lance mínimo que eu falei, mais o ágil que o vencedor ofertar, isso tem que ser pago na cabeça, antes de assinar o contrato, e aí depois a gente tem a variável, a variável ela é variável porque é um percentual da receita bruta do aeroporto. E aí eu vou explicar como é que é esse mecanismo. Então a gente tem lá no ano zero, antes da assinatura do contrato, esse lance mínimo, desculpa, essa contribuição inicial que é lance mínimo mais o ágil, de zero aos cinco anos, período que eles vão fazer investimentos da fase 1B, no caso aqui de Várzea Grande, está previsto uma, a possibilidade de uma nova pista, etc., etc., então a gente dá uma carência para a concessionária, porque é um período que ela vai ter que despendar vultosos investimentos, do ano um ao ano cinco. A partir do sexto ano, a contribuição variável que é uma alíquota da receita do aeroporto, ela vai crescendo linearmente do sexto ao décimo ano, então é um percentual da receita bruta do aeroporto, ela é crescente do sexto ao décimo ano. E aí a partir do décimo ano, esse percentual ele segue o mesmo no, até o final do contrato. No caso do bloco dos aeroportos de Mato Grosso, então essa rampinha, esse crescimento segue essa tabela aí, a última coluna, né? Zero ponto quarenta e um da receita no sexto ano, 82 no sétimo, até atingir no décimo ano 2.06% da receita bruta do aeroporto. Ou seja, ele tem uma contribuição inicial fixa que ele deu lá no leilão, e depois ele tem que pagar uma receita dele que varia nessa curva aí. Esse é um mecanismo novo, diferente das rodadas anteriores, por quê? Se a receita crescer muito, enfim, como o Ricardo falou, agronegócio

continuasse despontando, a economia crescer muito mais, a quantidade de passageiros aumentar, acima do que a gente projetou nos estudos, beleza, a concessionária tem que passar a parte desse ganho para o poder público. Por outro lado, se acontecer algum ano de crise, de redução de passageiro, frustração de demanda, ele paga um pouquinho menos, é como se fosse então um mecanismo então de compartilhamento de riscos entre o governo, poder concedente e a concessionária. É um mecanismo novo que vai se aplicar só para esses contratos, os anteriores ao mecanismo são diferentes, mas que a gente acredita que vai dar uma melhor condição de financiabilidade, e de compartilhamento de riscos para as concessionárias. E aí beleza né? Entrou, ganhou a licitação, deu o lance vencedor, assinou o contrato, começou a execução do contrato. O contrato ele tem duas fases, fase um e fase dois, a fase um é dividida em duas subfases, fase 1-A, e fase 1-B. Fase 1-A: transição operacional. Hoje eu tenho, no caso de Várzea Grande, Infraero, no caso dos outros aeroportos, prefeitura ou estado, né? Operando os aeroportos. É o período de passagem do bastão, essa fase 1-A ela tem duas subfases que eu vou explicar no slide posterior. Mas enfim, então fase 1-A é transferência operacional, transição operacional, e fase 1-B são aqueles investimentos obrigatórios, via de regra 36 meses para todos aeroportos, tem algumas exceções. A fase 1-B ela, na verdade a única exceção para fazer 1-B é a do aeroporto de Vitória, que é só 18 meses porque o aeroporto é novo, tem muito pouco investimento para se fazer lá, a Infraero acabou de entregar o aeroporto, novo terminal, eu acho que foi no final de março, então em função desse, do fato de serem poucos investimentos a gente entendeu que só metade dos 36 meses seria necessário. Mas então essa fase 1-B tem essa duração de 36 meses. No caso de Cuiabá eu vou explicar mais para frente, a adequação da pista a gente está dando cinco anos, por uma questão de licença ambiental, enfim, Cuiabá/Várzea Grande, sempre fazendo aí a ressalva. Bom, então falando um pouquinho da fase 1-A, que é a transferência operacional. A gente está prevendo aí, tem o estágio um que é o estágio que a concessionária tem que apresentar para a Agência os planos de transição operacional, plano de segurança

aeroportuária, manual de operações, e a Agência, a concessionária tem 40 dias para apresentar e a Agência tem quarenta dias para aprovar. Então a gente está estimando aí 80 dias de estágio um. Estágio dois é o que a gente chama de operação assistida. Eu vou falar aqui da Infraero, o exemplo serve também para os demais aeroportos que não são da Infraero. A concessionária entra no aeroporto, e vê a Infraero operando, ela ver como o aeroporto funciona e ela tem um prazo então para aprender o funcionamento do aeroporto, para depois passar o bastão de vez, esse prazo é maior quanto menor é o aeroporto, então para o aeroporto pequeno todos os aeroportos do bloco de Mato Grosso, exceto o de Várzea Grande, esse estágio dois a previsão contratual dele é de 15 dias, para o aeroporto de Várzea Grande e os maiores de um milhão de passageiros a gente está prevendo o estágio dois com 45 dias de duração, porque é um aeroporto com operação mais complexa, então a gente dá um pouquinho mais de tempo para a concessionária aprender esse funcionamento inicial do aeroporto. E aí no PTO, naquele Plano de Transferência Operacional, os passageiros, usuários do aeroporto já vão poder experimentar as primeiras melhorias que as concessionárias vão trazer, que é o que a gente chama de ações imediatas. Algumas medidas para melhorar banheiro, sinalização, reparo nas edificações, iluminação, climatização, internet gratuita de alta velocidade, obras de acessibilidade, equipamentos de mobilidade justamente já para dar aquela percepção para o passageiro da melhoria do terminal dos aeroportos, isso está no processo lá da fase 1-A. Remuneração da concessionária. A concessionária ela se remunera por tarifas, receitas tarifárias, e por receitas não tarifárias. As tarifas são reguladas, então elas têm que seguir boas práticas, os usuários têm que ter espaço para se manifestar, a ANAC pode suspender a alteração se ela não seguir essas boas práticas, e ela também tem que seguir, o concessionário ele tem que obedecer os dispositivos legais, as as isenções tarifárias que são determinadas por lei. Como é que a gente fez a regulação das tarifas? Os aeroportos maiores, os das capitais, ou aqui no caso o aeroporto de Várzea Grande, que atende Cuiabá, a tarifa é regulada por um modelo de receita teto por passageiro, então o aeroporto, a gente calcula lá, o

histórico da Infraero, quanto que a Infraero arrecadou em tarifa por passageiro, e o aeroporto então ele pode fazer, ele pode arrecadar até esse valor, isso serve para Recife, Maceió, João Pessoa, Aracaju, Vitória e Cuiabá/ Barra Várzea Grande, além disso, a gente regula a tarifa de capatazia de carga importada por uma questão de concorrência lá com as zonas secundárias de desembarço aduaneiro, e por fim para esses aeroportos, toda vez que a concessionária mexer em alguma tarifa ela tem que consultar as empresas aéreas, para dar essa previsibilidade e estimular aqueles mecanismos de negociação aeroporto empresa aérea. Os demais aeroportos, são aeroportos menores, eles na verdade são aeroportos que não tem poder de mercado, na verdade eles tentam atrair empresas aéreas, a receita não tem uma regulação a priori a gente faz uma regulação por ameaça para coibir abusos ou aumento de preços excessivos, que o aeroporto faz sem critério, sem definir, sem conversar com as empresas aéreas. Então no caso de aeroportos menores tem uma regulação tarifária por ameaça. Além das receitas tarifárias, a gente tem as receitas não tarifárias. As receitas não tarifárias, elas podem ser classificadas em dois tipos. As comerciais, o comércio de aeroporto, exploração de edifício-garagem, exploração imobiliária, etc., isso é livremente pactuado entre aeroporto exploradores de áreas, mas têm as atividades operacionais que por uma questão de concorrência, de garantia de acesso a prestadores de serviços, exatas, combustível, etc., embora a remuneração do aeroporto seja livremente pactuada entre concessionários e os prestadores de serviços, a ANAC coloca uma série de requisitos de publicidade, de consulta, de previsibilidade, e também faz um mecanismo de regulação por ameaça. A manutenção do equilíbrio econômico financeiro do contrato. Essa tarifa teto que eu falei, dos principais aeroportos, elas são reajustados anualmente pelo fator A, ou, desculpa, pelo IPCA, pela inflação, descontado um fator de produtividade, ou seja, se o aeroporto ganhar, tiver uma produtividade acima do mercado esse ganho de produtividade ele é repassado por meio de redução de tarifa por passageiro, e acrescida de um fator que, que ele pode ser positivo se o aeroporto atingir as metas de qualidade de serviço, ou negativo se não atingir. O caso do fator Q é para o aeroporto de

Recife que é um aeroporto maior. Proposta apoiada. A proposta apoiada ela substitui a revisão dos parâmetros de concessão de cada cinco e cinco anos o aeroporto pode apresentar junto com as empresas aéreas, um conjunto de propostas de investimento e novas tarifas, e que pode, esse conjunto pode substituir a RPC. Além disso tem as revisões extraordinárias. Revisão extraordinária, reequilíbrio de contrato, toda vez a gente tem uma matriz de risco no contrato de concessão, risco do poder concedente, risco da concessionária, toda vez que acontecer um risco do poder concedente a concessionária tem direito a reequilíbrio, e aí a gente tem algumas regras no edital sobre isso, os riscos do poder concedente são exaustivos, etc., etc. Qualidade de serviço. Isso é importante, impacta a vida do passageiro. Como eu disse no início da apresentação, a gente tem gradação da regulação, quanto maior o aeroporto maior os requisitos, mais pesada é a regulação de qualidade de serviço. Para os aeroportos de portes pequenos, ou seja, passageiro com quantidade, aeroporto com quantidade de passageiros menor que um milhão por ano, a gente obriga que aeroporto tenha um sistema de registro e tratamento de reclamações e problemas dos passageiros, e a ANAC vai fiscalizar e auditar esse sistema, a gente vai ficar avaliando se os aeroportos estão tratando as manifestações e melhorando a qualidade do serviço para o passageiro. Aeroporto entre um milhão e cinco milhões, além desse sistema, tem plano de qualidade de serviço e indicador de qualidade de serviço, que a ANAC também fiscaliza. Por fim, aeroportos acima de 5 milhões, no caso só Recife, hoje só Recife, no futuro Várzea Grande, Vitória e outros aeroportos também devem crescer essa demanda, além de todos esses sistemas, também tem o fator Q que é aquele fator que incide na tarifa que dá um incentivo para ele aumentar, se ele aumentar a qualidade de serviço, ele aumenta a tarifa, se não ele reduz a tarifa. Bom, agora falando de investimento. O contrato tem duas fases, fase 1-B que é os investimentos iniciais que é a adequação da infraestrutura e recomposição de nível de serviço, e a fase 2, que é a manutenção do nível de serviço. De novo, fase 1-B são requisitos diferenciados de acordo com o porte do aeroporto. O aeroporto pequeno, menor que 1 milhão de passageiros, o aeroporto tem que

seguir o nível ótimo da IATA adaptado para aeroportos regionais, é uma metodologia um pouco diferente, aeroporto entre um milhão e cinco milhões, além do nível ótimo da IATA, também tem um requisito de percentual de atendimento de passageiros em ponto de embarque, no mínimo 65% de passageiros domésticos, processados em ponto de embarque, e 95% passageiros internacionais, processados em pontos de embarque. Acima de cinco milhões, nível ótimo da IATA, ponte de embarque e alguns, no caso é só Recife e um percentual, e uma determinada ponte de embarque tem que ser construída. Aí falando dos investimentos. Os investimentos aqui eu estou focando só no bloco, no bloco de Mato Grosso. Lado A, ou seja, sistema de pista e pátio. Tem todos os aeroportos tem que adequar para a operação mínima de voo por instrumento, e IFR, código da aeronave crítica código 3C, A318, Boeing 737, 737300 aeronaves da Embraer, IFR diurno e noturno sem restrição, sem nenhum problema de segurança. Os aeroportos têm três anos para fazer isso, exceto Várzea Grande, Várzea Grande o prazo é um pouquinho mais estendido é de cinco anos, e aeronave mínima é código 4C, aeronaves um pouco maiores do que essas que eu mencionei. Além disso, prover sistema visual de indicador de rampa de aproximação, implantar reza, uma área de escape para aumentar a segurança, e como eu disse, Cuiabá, esse prazo porque é uma, possivelmente vai ser uma nova pista que demanda intervenção, licença ambiental, etc., a gente está prevendo aí o prazo de sessenta meses. No caso de Cuiabá, como eu disse a aeronave crítica, não é 3C é 4C, é uma aeronave um pouco maior, até porque já opera esse tipo de aeronave aqui na cidade. Além disso, como eu falei tem também os requisitos de percentual de passageiros processadas em pontes de embarque, no mínimo 65% doméstico, e 95% internacional. Bom, prometo que eu estou terminando a apresentação. À parte, últimas regras. Responsabilidade por eventuais desapropriações, é da concessionária, salvo quando já houver alguma ação judicial em curso protocolada pelo poder público, mas via de regra, desapropriação é responsabilidade da concessionária. A mesma coisa para desocupações, também responsabilidade da concessionária, está lá na matriz de risco. Licenças ambientais, concessionária, responsabilidade por expedição



de todas as licenças ambientais é da concessionária, a gente perdoa por assim dizer, só quando o órgão público responsável pela emissão da licença passar muito o prazo que ele teria para fazer essa licença, enfim quando não for um fato imputável a concessionária, mas via de regra, responsabilidade por desapropriações, desocupações e licenças ambientais é da concessionária. Bom por fim, no caso do aeroporto de Várzea Grande é operado pela Infraero, então a Infraero tem uma política de adequação do seu efetivo, em função dessas concessões, então a gente já prevê no edital que a concessionária tem que transferir antes de assinar o contrato um percentual, um valor para Infraero para ela continuar essa política de adequação dos seus efetivos, além disso, a gente também prevê uma estabilidade para os funcionários do Aeroporto, da Infraero que forem contratados pela nova concessionária, uma estabilidade e os mesmos termos de emprego, salário, remuneração, direitos até o dia 31 de dezembro de 2020, além da possibilidade de se manter vinculado ao fundo de pensão da Infraero, o fundo de previdência da Infraero. Por fim a gente fiscaliza, e se a concessionária não seguir as regras, essas regras que eu acabei de resumir, a gente tem previsto em contrato algumas penalidades, são elas: advertência, multa, suspensão do direito de participação de licitação e contratar com o poder público, e declaração de inidoneidade. Essas penalidades elas estão dispostas no anexo três do contrato de concessão, e o valor das multas ele é um percentual da receita do aeroporto, desculpa, da receita de todo bloco, então se o concessionário ele infringiu uma determinada, uma determinada infração no aeroporto de Sinop, essa infração tem lá uma tabela de multas e ela vai, ele vai ser punido de acordo com aquela, com a receita de todo o bloco de Mato Grosso, e serve para todos os aeroportos. Bom, termino aqui a minha fala, agradeço a paciência de todos, eu só ressalto o fato de que, é muito importante a gente ouvir aqui nesse evento as contribuições e sugestões de todos, mas que também vocês vão lá no site da Agência e preenchem os formulários, colocando sugestões, informações, porque de novo, a gente vai conceder cinco aeroportos do estado e mais oito aeroportos do país por um período de 30 anos, é muito tempo, então a gente tem que fazer

edital e contratos, os mais robustos possível, para que a concessão seja mais bem sucedida possível, tanto para a sociedade quanto para a comunidade, os passageiros, empresas aéreas. Enfim, agradeço a paciência de todos, e agora eu passo a palavra para a presidente da mesa, Ana Mota.

ANA MOTA - Muito obrigada Thiago. Representando o governador do Mato Grosso, o senhor Pedro Taques, convido agora o senhor Secretário de Estado de Infraestrutura e logística do Mato Grosso, o senhor Marcelo Duarte Monteiro.

MARCELO DUARTE MONTEIRO – Boa tarde a todos. Eu gostaria de, em nome do Ricardo Tasaque, do Thiago que acabou de apresentar, cumprimentar toda a mesa aqui presente, cumprimentar o Senador Wellington Fagundes, César Miranda, representando aqui a Prefeitura de Várzea Grande, e todos os presentes aqui, principalmente os que vieram de longe para participar dessa audiência pública. Eu quero expressar a minha satisfação em ver esse momento acontecendo. Nós, eu que estou no Governo do Estado desde o início, e vim da iniciativa privada, e provavelmente para lá voltarei, acredito muito que os problemas públicos, os problemas de natureza pública precisam ser resolvidos através da parceria com o setor privado, porque é no setor privado que estão as melhores práticas de gestão, é no setor privado que estão os recursos muitas vezes escassos para que a gente possa fazer os investimentos necessários. Falo aqui em nome do Governador Pedro Taques que queria muito está aqui, mas teve uma outra agenda de última hora, porque ele é um entusiasta desse processo, o governador já no seu segundo ano de Mandato, em reuniões na SAC, aqui Ricardo, quero transmitir um abraço ao Daryl e a toda equipe, o Márcio, enfim a toda equipe da SAC, o Eduardo, que tem nos atendido muito bem, o Roney, e discutimos aí essa concepção de concessão em bloco, porque como é que as concessões... essa aqui já é a quinta rodada de concessão de aeroportos no Brasil, começou com Natal, e passou para os aeroportos de Galeão, Rio e aí foi vindo, eu não sei se vocês falaram aqui antes, já é a quinta rodada considerando Natal o primeiro, que foi um aeroporto Greenfield, e em todas houve uma cobrança de outorga, e muitas vezes um outorga significativa,

queria em um primeiro momento, em um conceito original, voltar para um fundo e esse fundo seria utilizado para investimentos nos aeroportos regionais. O que aconteceu é que governo federal entrou em crise, e esses investimentos acabaram não acontecendo, o conceito original pensado acabou não sendo realizado. Portanto, essa configuração de se utilizar os valores que iriam ser pagos em outorga, em investimentos aqui no Estado, é algo de se aplaudir. Realmente assim, é uma iniciativa que vai fazer com que o aeroporto, não só o aeroporto de Cuiabá e Várzea Grande, Professor Miguel, mas os aeroportos de Mato Grosso, os principais aeroportos de Mato Grosso sejam beneficiados, porque em tese, enquanto aeroporto, se nós estamos recebendo quinhentos milhões de reais em investimentos em Cuiabá, e outros trezentos no interior, esses trezentos em tese, em uma outra modelagem, que incluiria possivelmente só o Marechal Rondon, voltariam para Brasília, não é Ricardo? Em forma de outorga, e lá em Brasília trezentos milhões iriam sumir no meio de um déficit bilionário do orçamento federal, que o Senador Wellington Fagundes conhece muito bem. Então a gente sabe que essa inovação ela é como toda inovação, ela traz riscos, por isso eu agradeço muito ao apoio da sociedade civil, dos municípios que vieram aqui hoje apoiar esse modelo, que é um modelo que a Secretaria de Aviação Civil, que a ANAC estão apostando, porque muitas vezes para o investidor é mais fácil ficar com o aeroporto mais rentável, e não se incomodar com os aeroportos do interior, Prefeita Rosana Martinelli lá de Sinop, é muito mais fácil, mas cabe ao governo, cabe ao Estado não satisfazer só os interesses privados, e sim pensar em uma política pública que atenda a sociedade como um todo. Dessa maneira, essa configuração, trazendo os cinco aeroportos em um bloco, fazendo com que um aeroporto mais rentável ele financie os outros quatro menos rentáveis, ou não rentáveis à primeira vista, é uma política pública que tem que ser aplaudida, é uma política pública que vai fazer com que o recurso de Mato Grosso fique em Mato Grosso. Talvez se houvessem pensado nisso lá atrás quando foi leilado o aeroporto do Galeão, que gerou bilhões em outorga, poderíamos ter resolvido naquele momento, no Rio de Janeiro, o problema de aeroporto, dos aeroportos do interior, de Macaé,

de Parati, aeroporto de Angra dos Reis, que hoje precisam desesperadamente de investimentos como precisam os aeroportos do interior de Mato Grosso. Nós tivemos sorte, porque nós não fomos o balão de ensaio, e estamos hoje em um momento de um edital aprimorado, melhorado. Então eu agradeço muito o apoio da sociedade, eu quero dizer também, aos investidores que estão aqui presentes, que Mato Grosso é um estado de oportunidade. Nós temos aqui em Mato Grosso o maior, Mato Grosso hoje é o maior estado do agronegócio do Brasil. Esse ano, já éramos o maior em soja, já éramos o maior em algodão, já éramos o maior em milho, já éramos o maior em carne bovina, mas na soma total, ainda perdíamos para São Paulo em termos de geração de receitas, e esse ano, no ano de 2018, pela primeira vez Mato Grosso passou São Paulo, e se tornou o maior estado do agronegócio do Brasil, e passou de maneira definitiva Odilinho Bomenoche, Zeca Boto, vocês como grandes pleas do agronegócio sabem disso, nós estamos aqui abrindo as portas de Mato Grosso para vocês investidores, porque sabemos que em Mato Grosso quem ganha dinheiro, podemos ter oportunidades não só para quem está plantando, colhendo e transportando grãos, mas também para quem vem investir em outros ramos que também crescerão junto com esse estado que não para de crescer, um estado que tem a sua economia baseada em pilares sólidos em crescimento que estão hoje lá do outro lado do mundo, lá no sudeste asiático, lá na Índia, lá na China, que não param de crescer e de comprar, de crescer e comprar de forma consistente o nosso produto, por isso tenho certeza que teremos muito mais que os 800 milhões de reais em investimentos gerados por esse programa, tenho certeza que essas portas que se abrirão por esses aeroportos aqui, temos aqui investimento em um fluxo de pessoas e negócios muito maior, pessoas poderão ir e vir de maneira mais fácil, de qualquer cidade do interior para qualquer cidade, de qualquer cidade de polo hoje no Brasil, ou de Cuiabá para qualquer cidade de polo do Brasil ou do exterior, o fluxo de negócio, o fluxo de pessoas aumenta, consequentemente o fluxo de negócios também aumentará e as oportunidades e desenvolvimento também aumentarão. Então eu trago aqui um abraço do governador, trago aqui todo o agradecimento do Estado do Mato Grosso a vocês,

também eu quero agradecer a PPI, eu sei que talvez a PPI não esteja aqui presente, mas o Tarcísio foi, está ali, transmita por favor, um abraço ao Tarcísio também pelo empenho pessoal dele nesse processo, que realmente foi decisivo em colocar em pauta a inclusão dos outros quatro aeroportos no Programa Nacional de Desestatização, não foi só o aeroporto de Cuiabá que incluímos, o Tarcísio, nosso amigo que foi diretor do DNIT, que foi fundamental nesse processo porque ele conhece Mato Grosso, e acredita em Mato Grosso. Quero também agradecer aqui, enaltecer o trabalho do Senador, do Deputado Nilson Leitão, e de toda bancada, e o Nilson em especial também pelo o envolvimento dele nesse processo, a maneira como ele se engajou, se envolveu principalmente pelo aeroporto de Sinop, que era uma cobrança muito grande do Nilson desde o início mandato, e agora a gente está trazendo uma solução definitiva graça a vocês. Então obrigado, estou à disposição, eu como Secretário de Infraestrutura para discutir com vocês investidores, com vocês parceiros, com vocês interessados nesse projeto, para que a gente possa fazer desse projeto um sucesso e o TCU também, eu acho que essa fase vai, vamos avançar ainda, teremos outros debates e continuaremos acompanhando Ricardo, como a gente vem acompanhando com vocês pare e passe esse processo, para que a gente consiga atingir a meta de em dezembro termos esses aeroportos leiloados e iniciarmos uma nova fase do desenvolvimento de Mato Grosso. Obrigado.

27

ANA MOTA - Muito obrigada senhor Secretário, também ofereço os cumprimentos dos membros da mesa ao senhor. Eu gostaria agora de convidar o senhor Wellington Fagundes, o senhor Senador Wellington Fagundes, por favor. Obrigada.

WELLINGTON FAGUNDES – Eu vou tentar ser bem breve, cumprimentar aqui o Pedro, o Ricardo, a Ana, representando aqui todas as mulheres aqui, e com isso cumprimentado a mesa. Eu acho que o mais importante é que vocês vão perceber aqui hoje, um envolvimento da sociedade nesse caminho, a primeira experiência que nós vamos ter no Brasil, de uma concessão em bloco, mas Mato Grosso é um estado que está desenvolvendo muito, e sem dúvida nenhuma os

investidores que estão aí e que querem investir em Mato Grosso o retorno será muito rápido. Eu quero cumprimentar aqui a Prefeita Rosana Martinelli, lá da cidade de Sinop, o César Miranda representando aqui, a Prefeita de Várzea Grande, dona Lucimar Campos, os vereadores de Rondonópolis que cá estão, em nome do Lague, o Presidente da Câmara. Aqui da minha cidade também, é importante dizer que Rondonópolis é a única cidade do Brasil que tem três senadores, o Senador Brailo, o Senador José Medeiros e eu também sou nascido em Rondonópolis, e aqui está a representação da força da mulher, das mulheres da nossa região: a Tânia Balbinote, que esteve conosco lá no Ministério dos Transportes, e eu acho isso muito elogiável, em seu nome Tânia, porque quando a sociedade se organiza, se mobiliza, é mais fácil de acontecer as coisas, e é importante, como disse aqui o Bruno, né? Quem fez a palestra aqui foi o Bruno. Bom, ele dizendo como será e ainda a possibilidade da participação de toda a comunidade. Normalmente as audiências públicas, infelizmente no Brasil não se dá, as pessoas às vezes não se despertam pela importância que representa as audiências públicas. Eu quero cumprimentar o Marcelo aqui, representando o Governador e o Governo do Estado de Mato Grosso. Uma audiência pública, sem dúvida nenhuma é o momento da sociedade de poder colocar as suas sugestões, mas muitas vezes as pessoas falam: “ah, mas eu não experiência nenhuma mesma área”, mas às vezes um problema de um vizinho aqui do aeroporto pode ser amanhã, às vezes um problema que incomoda a comunidade, pode ser a solução a ser incluída dentro aqui da concessão. Este aeroporto aqui de Várzea Grande por exemplo, foi tido no passado, muitos diziam que era um problema para a cidade, porque de dividir a cidade, o bairro do Cristo Rei ficava isolado completamente, depois foi feito, porque aqui tinham várias fazendinhas dentro do aeroporto, esse é o segundo maior aeroporto em área do Brasil, então isso foi resolvido, foi feito as pistas, inclusive as avenidas, inclusive em parceria com a prefeitura no passado. Quer dizer, já melhorou muito, mas pode melhorar muito mais ainda. Aqui nós temos também uma Agência, me foge o nome agora, de exportação, como é que chama aí a... não. É uma empresa de fomento à exportação. Esqueci o nome. É

Apex? Então está bom. Vai nome Apex, mas eles já quiseram muito tempo ter aqui no aeroporto uma área de cargas, hoje o terminal de cargas aqui praticamente fica complicado o acesso para que os caminhões entrem aqui. Então a Infraero já estudou no passado de fazer ali voltado para o Bairro Cristo Rei, um acesso e até um terminal de cargas. E essa sugestão já foi muito demandada no passado, e eu gostaria de, como contribuição que fosse também analisado, não só neste aeroporto... como? Não é a ZPE não. Na verdade, me fugiu o nome agora, depois... mas é um instrumento do governo para poder promover a importação e exportação, hoje ela funciona lá no Distrito industrial, Porto Seco. Porto Seco. Está aí, Porto Seco. Resolvemos o problema. Porto Seco. E eles gostariam de ter aqui também no aeroporto, um aeroporto que pudesse ser voltado também para o transporte de cargas, e fica aqui então essa reivindicação além de todo o projeto, a logística para a cidade, para não acontecer no futuro, que a cidade de Várzea Grande tenha o aeroporto como um problema, e sim, que seja uma grande solução. Eu não sei se foi apresentado aqui também a questão do projeto imobiliário, que poderia ser feito dentro desse aeroporto com toda essa imensidão da área. Da mesma forma, no caso de Rondonópolis nós temos um aeroporto que o acesso hoje é via BR, como está sendo feita a conclusão da duplicação de Rondonópolis até Cuiabá, exatamente falta 2,3 quilômetros ali na chegada de Rondonópolis ao Trevão, e ali também tem outra via de acesso que era a antiga BR 163, como será construído esse trevão, eu gostaria também de sugerir aqui que no projeto fosse pensado de que melhor forma pudesse ser feito esse projeto de todo o trevo com essa via de acesso diretamente ao aeroporto, seria também uma área de desenvolvimento do município, e principalmente para quem sai da cidade e não ter que passar exatamente pela BR. No caso de Sinop, eu não tenho aqui muito a dizer, mas a Prefeita Rosana vai com certeza falar, o aeroporto lá está muito bem localizado, e que sem dúvida nenhuma o setor imobiliário já está chegando na cidade. Então cada cidade tem a sua peculiaridade, e seria extremamente importante aqui que se todas as cidades estiverem presentes, colocar as suas posições, mas também através da internet, mandar para a ANAC essas sugestões. Então gente, eu



agradeço a oportunidade de estar aqui. Eu fui relator inclusive, do projeto, do programa da Avaliação de Política Pública da Aviação voltada para o desenvolvimento regional, isso em 2015 começamos esse trabalho, e está aqui no meu relatório aprovado pela Comissão de Desenvolvimento, a sugestão exatamente para fazer a concessão em bloco, como aqui hoje estamos chegando na reta final, que foi mandado inclusive para a ANAC todas essas sugestões. Mas eu quero dizer que me perguntou ali a imprensa, porque que tem que passar a concessão ou administração do aeroporto porque o governo não tem capacidade de administrar, e porque não tem capacidade de fazer os investimentos? Gente, é muito claro. Claro que hoje nós estamos em um momento de recursos poucos, e precisamos atrair os investimentos, seja da iniciativa privada nacional ou internacional, mas também é importante que a população tenha esclarecimento que uma concessão é uma prestação de serviço, assim como uma concessão rodoviária, além das obras de melhoria, de duplicação, tenha a prestação de serviço ao usuário, desde a saúde, a assistência, comunicação, no caso aqui da concessão da BR163 o que estava previsto, o que ainda é, está previsto na concessão, é a duplicação de todo o trecho, mas a colocação também de uma infovia durante todo o trecho, e isso para que? Para também ter o maior controle inclusive da segurança, com parceria com a Polícia Federal, com a Polícia Militar, enfim, outros tantos serviços que às vezes até a comunidade não consegue perceber, e no caso dos aeroportos, está dentro do compromisso das empresas fazer também a integração de todos os aeroportos. Para que a empresa tenha resultado, ela vai ter que promover cada vez mais o uso do sistema, ou seja, a empresa com a sua expertise, com a sua capacidade, vai promover a integração desses aeroportos que estão sendo concessionados mas também o aeroporto, por exemplo, de Cárceres, o aeroporto de Tanguará da Serra, o aeroporto de Nova Chavantina, lá de São Félix do Araguaia que está tão longe. Claro, essa empresa vai buscar todas essas parcerias para fomentar mais ainda a nossa aviação, além do Mercosul como um todo tendo esse aeroporto como base. Então, o que nós estamos propondo, o que está chegando não é só os investimentos, é alguém

com conhecimento para promover o desenvolvimento também do estado e eu espero que essa concessão, com isso então, tenha o resultado e que a gente, e o Tribunal de Contas, ainda tudo aqui vai passar pelo Tribunal de Contas, portanto, o nosso trabalho, o nosso papel, de vocês da comunidade, será continuar até o dia que assinamos o contrato da concessão. Quando assinar o contrato da concessão, aí continuará fiscalizando para que os investimentos sejam feitas da melhor forma possível. É isso e muito obrigado.

ANA MOTA - Muito obrigada senhor Senador, eu também ofereço os cumprimentos dos membros da mesa. Obrigada. Convido agora a senhora Prefeita Rosana Martinelli, Prefeita de Sinop.

ROSANA MARTINELLI - Boa tarde a todos e a todas. Eu cumprimento a mesa em nome da Ana Mota, nosso Senador Wellington Fagundes que nos representa muito bem no estado, em Brasília nos representa muito forte, principalmente na parte da Aviação, grande lutador que sempre esteve ao lado desse desenvolvimento, procurando cada vez mais para o nosso estado, e é isso que nós precisamos, principalmente, está trabalhando muito forte na questão da Aviação. Quanto ao aeroporto do município de Sinop, é um aeroporto importante, nós temos o segundo aeroporto do estado de maior fluxo de passageiros, precisa de investimentos rápidos e urgentes, não é nem rápido, é urgente, que precisa ser olhado com muita seriedade. Nós somos polo de 32 municípios que usa o aeroporto de Sinop, e nós temos o aeroporto como um grande vetor de crescimento. A nossa região ela cresce acima da média nacional, e nós precisamos de investimentos para que isso possa continuar, nós não podemos travar o desenvolvimento da região, e passa esse desenvolvimento pelo aeroporto, que grandes investidores vem através do aeroporto, mas principalmente a dar mobilidade para as pessoas a melhor preço, e nós temos que ter esses investimentos. E nós não podemos ficar mais esperando no berço esplêndido, para que aconteça. E eu estou dando o exemplo de Sinop, e eu acredito que outros aeroportos também. Precisa. Mato Grosso se tornou um grande polo de desenvolvimento, e nós não podemos perder esse time, esse

tempo que nós estamos passando, então é muito importante para que a gente possa continuar transformando o estado do Mato Grosso em um grande polo, principalmente, do agronegócio, que nós saímos do patinho feio e nos transformamos em um Cisne Branco maravilhoso, hoje os olhos do mundo inteiro estão olhando para nós, e nós não podemos perder essa oportunidade, nós temos que fazer investimentos, só que nós precisamos celeridade, quanto Rondonópolis, como Cáceres, como Cuiabá e principalmente e eu falo dos investimentos que precisam feitos, porque o aeroporto hoje ele está precisando de acessos, rápidos, nós precisamos de vias, porque está uma... os condomínios e os loteamentos estão indo para aquela região, grandes investimentos estão indo no setor do nosso aeroporto. Então a gente precisa acompanhar esse desenvolvimento, nós não podemos travar, e nós acreditamos que é uma grande possibilidade essa concessão. Então nós acreditamos muito, e o que depender do nosso apoio, e o que for necessário nós estaremos à disposição para que isso aconteça com maior celeridade. O nosso problema, nós estamos correndo contra o tempo, a gente não pode parar, o Mato Grosso precisa continuar no rumo do desenvolvimento. Sinop é uma cidade que dá certo, e o Mato Grosso é um estado de transformação que precisa a ser continuado. Então muito obrigada a todos.

32

ANA MOTA – Muito obrigada senhora prefeita, também ofereço os cumprimentos dos membros da mesa. Obrigada. Gostaria de convidar agora representando o senhor Deputado Nilson Leitão, o senhor Luiz Carlos.

LUIZ CARLOS - Boa tarde a todos, é um prazer muito grande estar aqui representando o nosso Deputado Nilson Leitão que não pode estar presente por agenda em Brasília. Gostaria de cumprimentar o senador Wellington Fagundes, aqui presente, um prazer muito grande Senador. Tivemos muito em Brasília lá, participando, principalmente junto o senhor dessa reforma do aeroporto, foi uma pessoa que nos ajudou muito na reforma aqui do aeroporto de Cuiabá, para a conclusão das obras. A Prefeita Rosana Martinelli da nossa querida Sinop, nossa capital do Norte do Estado, Maristela Conselvan

Presidente do MT Parque, está aqui presente também e trabalha muito com essa questão da concessão dentro do Estado de Mato Grosso, e fazendo um grande trabalho junto com o Secretário Marcelo Duarte, que é outra pessoa também que trabalhou bastante pelos aeroportos aqui do Estado de Mato Grosso. Eu gostaria em primeiro lugar, de parabenizar, parabenizá-los todos por esse trabalho da concessão dos aeroportos do Estado de Mato Grosso. Nós não podemos mais continuar esperando que o governo solucione os problemas, existe uma falta realmente muito grande Senador, de recursos públicos para investimento, e nós estamos sofrendo isso em todas as áreas aqui do país e do estado, e dos municípios também. A iniciativa privada, quando bem elaborado o edital, e por isso a importância desse trabalho da audiência pública para colhermos sugestões aqui da população, e conhecermos bem o edital, é muito importante para que tenhamos aí empresas sérias, participando desse edital, para que empresas que realmente possam ter recursos de investimento, nesse estado nosso que é tão promissor, um estado que realmente cresce a números gigantescos. Gostaria também de reforçar da questão do grande programa também, que possibilitou viabilizar esse programa de concessão, que é o programa de incentivos fiscais para a aviação de Mato Grosso, criado pelo Governador Pedro Taques, logo no início da gestão dele, programa esse que possibilitou o aumento do número de voos aqui, não só para Cuiabá, mas também para outros municípios aqui do Estado, como Barra do Garças, Sorrisos, e também possibilitou que nós tenhamos aqui em Cuiabá, hoje, o terceiro maior *hubby* da Azul do país, perdendo somente para Campinas e para Belo Horizonte, isso também ajuda muito na questão da viabilidade do processo de concessão dos aeroportos. Eu gostaria de falar do trabalho também do nosso Deputado Federal Nilson Leitão, nesse projeto, nesse grande projeto que são os aeroportos de Mato Grosso, ele que destinou também emendas parlamentares para as obras do aeroporto de Tangará da Serra, que está sendo elaborado o projeto pela Secretaria de Infraestrutura, e o aeroporto de Cárceres que também está sendo trabalhado pelo Secretário Marcelo Duarte, que são dois promissores aeroportos, que as companhias aéreas tem intenção também de voar para eles,

e futuramente com certeza, poderemos inserir também dentro desse projeto de concessão. Eu gostaria de cumprimentar a Ana Carolina que é da ANAC, que está aqui presidindo essa mesa tão importante, e falar meus amigos, para vocês, que Mato Grosso, com essa concessão dos aeroportos poderá realmente se transformar em uma grande potência turística do Estado de Mato Grosso, porque hoje nós temos aí também, uma carência muito grande de empregos, uma carência muito grande de oportunidade para as pessoas, e com os aeroportos, nós conseguiremos aí abrir as portas para o investimento, para os investidores dentro do Estado de Mato Grosso. Obrigado a todos, e parabéns mais uma vez.

ANA MOTA – Muito obrigada, senhor Luiz Carlos, nós também oferecemos os cumprimentos da mesa. Obrigada. Dando prosseguimento então a audiência pública, realizaremos agora o chamamento dos oradores inscritos previamente pela internet. Representando a Vanciers Portes, os senhores Pedro Leal e o senhor Thierry Besi. Representando a Construtora Queiroz Galvão, senhores Gustavo José Marlon e Nelson Roberto. Representando a Sassir Engenharia e Infraestrutura o senhor Manuel Crespi e Adriane Império. Representando a empresa sementes Adriana, Grupo Atto, a senhora Tânia Maria Bazeli Balbinotti.

TÂNIA MARIA BAZELI - Boa tarde a todos. Eu vou cumprimenta a Ana, em nome dela eu cumprimento toda a mesa, Ana Mota, o Senador Wellington Fagundes, a Prefeita que está aqui, muito nos orgulha, e outras autoridades que possam estar aí, me desculpa não nomear a todos. Bom, eu sou representante aqui hoje só, nós temos um grupo de mulheres em Rondonópolis que está de parabéns, com certeza, esse grupo já atua há três anos lá na defesa de vários interesses da cidade, interesse do cidadão, e eu faço parte a pouco tempo, tenho poucos méritos, elas que estão em mérito, me desculpem, eu não vou pedir para vocês levantarem aqui porque eu sei que o meu tempo é pouco. Mas enfim, eu só vou falar algumas coisas. Estamos aqui para defender o interesse do cidadão. Nós somos pessoas, somos cidadãos, somos empresários, somos gente que trabalha, gente que paga imposto, gente que vota em pessoas, e gente que quer

uma administração e que precisa de resultado. Nós somos pessoas, cidadãos que querem trabalhar, acreditam no trabalho e sabe que o trabalho é que vai salvar esse país, e precisamos da estrutura pública dos órgãos públicos, de vocês, ANAC, SAC, que estão aqui, nós precisamos que vocês funcionem, que vocês cumpram normas, que sejam rígidos no cumprimento de normas que combatam à corrupção, e que funcionem, em que a sociedade consiga trabalhar, que a sociedade não precisa do governo, ela precisa ser regulada, mas ela não precisa do governo, quanto menos governo para sociedade, melhor, que a sociedade se regula. É obvio que, a gente fala “não precisa” em vários sentidos, então a sociedade precisa de estrutura, aquele imposto que nós pagamos tem que voltar em forma estrutura. Nós entendemos hoje todos os problemas que têm os governos, a prefeita está aqui falando, vários colocam suas dificuldades, o nosso prefeito em Rondonópolis infelizmente, deve ter acontecido alguma coisa, porque nós tivemos uma reunião a semana passada com ele, ele se comprometeu em estar aqui, nós conversamos, não é Senador Wellington? Domingo passado, não último antes de ontem, de manhã a gente conversando com o Senador Wellington, de tarde com o Senador Medeiros, conversamos com a bancada toda, pedindo o comprometimento para nos ajudar a fazer com que esse aeroporto, com que os aeroportos do Mato Grosso, que a concessão acontecesse. Nós queremos a concessão. Porque como eu estava dizendo, a sociedade precisa funcionar, nós precisamos de aeroporto, nós precisamos de estrada, nós precisamos de estrutura, nós pagamos altos impostos nesse país, está muito claro. Então aquilo que os governos não conseguem hoje por diversos motivos fornecer, vamos deixar a iniciativa privada fazer. Eu sou da iniciativa privada, e eu sei que a iniciativa privada é capaz de fazer, a gente fica muito contente sabendo que tem interessados, e, olha, sejam bem-vindos ao nosso estado, o estado realmente é um estado que vai crescer, que ninguém segura, nós somos a Califórnia dos Estados Unidos, e temos tudo pela frente, precisamos de estrutura. Vamos dar apoio para político, o nosso movimento em Rondonópolis não foi apolítico, ele é apartidário, tivemos o apoio de toda a bancada, praticamente toda a bancada, de todos que nós conversamos, porque

a gente precisa do político, a gente precisa de vocês lá, precisa do pessoal da área pública funcionando, e fazendo aquilo que a sociedade precisa. Não é dando para a gente, não é ajudando um ou outro, não é fazendo o que um amigo pede. Não. Não. Precisa é ser rígido, precisa cumprir a lei, e quem está na área política, Senador Wellington, precisa fazer as coisas acontecerem, um cidadão está aqui doido para trabalhar. Então é isso que eu queria dizer para vocês, bem vindos os investidores, vocês vão gostar de Mato Grosso, e vamos fazer grandes negócios aqui, e gerar muita riqueza para esse estado, a sociedade está precisando, precisamos promover a melhoria da vida das pessoas, e nada como trazer bons empregos para trazer dignidade para o ser humano, para ele não precisar de bolsa de auxílio, ele tem que ter a sua dignidade, tem que chegar em casa e se sentir respeitado, e é isso que nós queremos. Obrigada.

ANA MOTA – Muito obrigada pela contribuição, senhora Tânia. Passemos agora então a manifestação daqueles que se inscreveram pessoalmente durante os primeiros sessenta minutos da nossa audiência pública. O primeiro da lista, o senhor Roberto Mendonça da OSR.

36

ROBERTO MENDONÇA – Boa tarde a todos. Eu só quero sugerir aqui que seja consignado nos autos, na ata dessa reunião, eu participo aqui não só do grupo de mulheres, como do observatório social de Rondonópolis que é uma ONG que vela pela correta aplicação dos recursos públicos. Então eu trouxe aqui para os senhores, o jornal edição de hoje, o jornal A Tribuna, o jornal da segunda maior cidade do estado, onde faz a menção da participação desta caravana, que eu acredito é a maior caravana de uma cidade contemplada com essa maravilha que será a concessão à iniciativa privada. Muito obrigado.

ANA MOTA – Muito obrigada, senhor Roberto. Representando também a OSR a senhora Shirley Mesquita.

SHIRLEI MESQUITA - Boa tarde a todos. Quero cumprimentar a mesa, Senador, todos os nossos representantes políticos que estão aqui nesse dia dessa importância que já foi bem ressaltada. E na verdade a minha manifestação, eu



gostaria de fazer perguntas, para poder termos alguns esclarecimentos. Nós vemos Rondonópolis, e aqui a gente vê que a população inteira se preocupa com a questão do aeroporto, nós gostaríamos de saber como é que fica Rondonópolis situado na questão, como o senador Wellington colocou, em relação à possibilidade de transporte de cargas, porque nós estamos em uma região que nós temos já a questão do terminal ferroviário, nós temos também o transporte rodoviário muito intenso, e nós sabemos que Rondonópolis tem se mostrado como um local em que esse atrativo de ser, de assumir essa posição de um porto seco. E nós entendemos que nossa cidade pode assumir esse papel, então essa primeira pergunta em relação ao papel do aeroporto quanto a assumir esse papel de Porto Seco. A minha segunda questão é em relação a desapropriação, que segundo edital, seria, ficaria a cargo da concessionária. Nós verificamos que a área do aeroporto de Rondonópolis, dentre os aeroportos que estão participando da concessão, é uma das menores áreas, então assim, como a gente entende que Rondonópolis é uma cidade que ela vai despontar no estado de Mato Grosso, por que ela tem um potencial de crescimento muito grande, e nós já vemos que a área do aeroporto é pequena para aquilo que Rondonópolis será daqui a poucos anos. Então nós gostaríamos de saber como é que seria feita essa concessão, se ela ficaria a cargo exclusivo da concessionária decidir sobre isso, ou se a população poderia ter, de alguma forma, a participação para poder caminharmos nesse sentido, nesse futuro grandioso de Rondonópolis. E uma última pergunta, em relação às tarifas, porque se hoje Rondonópolis ainda não atinge um milhão de passageiros/ano ela estaria dentro daquela possibilidade da própria concessionária está estabelecendo valores das tarifas, e nós gostaríamos de saber se essa tarifa ela chegaria a um teto para ser igual, por exemplo, como é de Várzea Grande, ou se essa tarifa seria realmente liberada, ela seria ao livre arbítrio na concessionária. Eu agradeço muito pela participação, muito obrigada.

ANA MOTA – Muito obrigada senhora Shirlei, nós vamos reunir todos os questionamentos da senhora e dos demais inscritos e responderemos ao final,

ok? Obrigada. A próxima é a senhora Rosemeire da entidade MK. Ok. Senhor Rodrigo, Vereador de Rondonópolis. Miguel Weber da APOR.

MIGUEL WEBER - Boa tarde a todos. Eu primeiro queria fazer aqui um gesto de gratidão. De gratidão à vida, de gratidão a cada um que aqui está, de gratidão daquele que largou os seus afazeres para contribuir para esta audiência pública, gratidão por essa equipe que se dispôs a fazer esses trabalhos e, sobretudo, externar a nossa gratidão a Deus, independente seu credo, da sua religião, se aqui você está é porque ele permitiu. Então eu queria pontuar para a gente aproveitar o máximo esse evento, para a gente sair daqui com um alinhamento positivo. E é impossível a gente falar de gratidão sem externar gratidão a quem abriu Mato Grosso, né? Se aqui vocês estão sentados hoje, se nós estamos sentados aqui é porque alguém teve essa ousadia, e eu quero fazer in memoria a duas pessoas importantes que tiveram no Agro, que foi André Magi e o senhor Lacir de Moraes, e na linha de pesquisa, Odilinho, eu quero fazer jus aqui a nosso irmão Daryl. Se hoje vocês estão sentados aqui, e eu aqui falando, a gente deve muito essas pessoas, primeiro falecido Daryl sempre tinha com ele assim que é possível ter um mundo melhor, e melhorar a vida das pessoas através das pesquisas, e melhoramento genético. Eu quero fazer uma analogia ao que nós estamos passando hoje aqui, que a semente lançada aqui hoje, é a privatização dos aeroportos. E que essas guerreiras meninas, eu não vou dizer as senhoras, mas são as meninas de Rondonópolis que abraçaram isso, e com muita fé e muita garra essa semente, Odilinho, eu diria que ela é uma semente básica, e de boa germinação, de excepcional germinação, sabe por quê? Os responsáveis para germinar isso estão aqui, e está aqui cada um com a sua contribuição. O Senador Wellington com a sua contribuição, os deputados, os prefeitos, a sociedade, e Graças a Deus que a gente vive em um país democrático, e diz assim, não é Senador Wellington? Que o poder emana do povo. Então não fique constrangido de chegar aqui e falar a sua posição, porque o poder está na mão do Povo, ele que vota, bem colocado por você aqui, que tinha um ditado que o seu André sempre falava para nós: “eu nunca quero ajuda do governo, única coisa que eu quero que ele não me atrapalhe”, então a gente gostaria que toda

a contribuição que a sociedade pode manifestar que está presente, e a gente espera do governo, a contrapartida que tenha êxito nisso, e que Oxalá os investidores venham aqui e abrace essa oportunidade. Sem dúvida nenhuma é o estado de maior oportunidade nós temos para investimento, já foi colocado os números aqui, e quero agradecer aqui a presença do nosso companheiro Stanley, que junto a outras ações comunitária lá em Rondonópolis nos ajudou muito pela OAB, Doutora Shirley, e todos aqui. Eu quero cumprimentar o Rodrigo, nosso Secretário de Trânsito que também está aqui presente, e mostra aqui que a gente está aqui para somar, e juntos nós encontramos uma saída. Obrigado.

ANA MOTA – Muito obrigada senhor Miguel. Próximo da lista o senhor Stanley Taniago, da OAB Rondonópolis.

STANLEY TANIAGO – Boa tarde senhora Ana Mota, digníssima presidente da mesa em questão, a cumprimento e assim o fazendo, peço licença a estender em seu nome o cumprimento aos demais membros da mesa. Senador Wellington Fagundes, os nossos sinceros cumprimentos, peço licença em seu nome, estender os cumprimentos a todos que aqui se encontram, em especial a sociedade Rondonopolitana, que se fez presente em massa, porque realmente é uma causa de nós abraçamos, nós acreditamos realmente que a concessão é algo melhor aos aeroportos do Estado de Mato Grosso. Quando nós falamos de concessão, no entanto, me parece que nos vem à mente em um primeiro momento, que o ente público ou governo, ele não consegue gerir a coisa pública com eficiência, mas diante a realidade que nós enfrentamos, e foi muito bem destacado pelo Doutor Ricardo, o Estado de Mato Grosso é um estado pujante, um estado em crescente desenvolvimento, principalmente em decorrência do agronegócio, mas nos encontramos inúmeras limitações, e dentre as limitações que nos encontramos, a malha aeroportuária é uma delas. Através da concessão, nós acreditamos que a iniciativa privada poderá melhor atender aos anseios da sociedade, e de todos aqueles que pretendem investir neste estado, que mesmo contra tudo e contra todos, insiste em crescer. Em especial, gostaria

de destacar o empenho de toda a sociedade Rondonopolitana, que se faz presente em massa nesta oportunidade, e assim como o Senador Wellington Fagundes destacou, assim como a doutora Shirley Sandi destacou, talvez fosse viável nós olharmos para Rondonópolis pela particularidade, inclusive geográfica que ela tem, a estrutura a respeito da existência de um Porto Seco já existente atinente a malha Ferroviária, nós temos uma malha viária muito interessante, e porque não agora, nós ampliarmos essa realidade, e talvez Rondonópolis possa ser sim, Senador Wellington Fagundes, uma boa opção pela geografia que nos favorece, a que nós tenhamos um aeroporto de cargas, nós não teríamos dificuldade de acesso na nossa região, e por outro lado, nós fomentariamos também, penso eu, o crescimento industrial e comercial. Acredito que nós só colhemos frutos positivos, atinente a esta audiência pública, porque nos foram esclarecidos de uma maneira muito simples, mas ao mesmo tempo muito profunda, da viabilidade desta concessão. Confesso que não tenho conhecimento técnico nenhum sobre aquilo que é proposto, mas de uma maneira muito simples, me foi esclarecido pontos que entendo que sejam extremamente pertinentes, e que representam a dúvida de muitos membros da sociedade. Parabéns a ANAC e a todos aqueles envolvidos nesta audiência pública, e que nós, sociedade mato-grossense possamos colher os frutos, e espero no momento não muito distante, desta concessão, que se fortalece através dessa audiência pública. Muito obrigado.

40

ANA MOTA – Muito obrigada, senhor Stanley. O próximo da lista é senhor Odílio.

ODÍLIO - Boa tarde a todos, cumprimentando a mesa, Senador Wellington, a todos os políticos. Vocês que estão aqui presentes. Eu vim falar aqui em nome da Fundação Mato Grosso, eu sou presidente do Conselho da Fundação Mato Grosso, que é um órgão, uma entidade que há muitos anos contribui com a pesquisa, com o principal negócio do Mato Grosso que é o agronegócio, e Miguel lembrou bem do Daryl, né? Nosso Baluarte. Infelizmente falecido, e que acreditava muito no Mato Grosso, e que fez o Agro chegar aonde chegou. Gostaria de falar com os investidores. Os investidores acreditem no

Mato Grosso. O Mato Grosso está aí mostrando ano a ano o crescimento, um crescimento pujante e que para mim está mal começando. Agora nós estamos entrando, a expansão da agricultura vai continuar, continua em algumas fronteiras, mas mais do que isso, nós estamos começando já com algumas áreas importantes de verticalização do nosso produto agrícola, ou seja, com uma geração de riqueza cada vez maior. A Fundação Mato Grosso Ela traz hoje pesquisadores, não só nosso, levando conhecimento para todas as regiões, e sente sim a dificuldade da logística para levar esses pesquisadores, levar esse conhecimento para todas as regiões do estado, e por isso a importância desses aeroportos, mas também traz pesquisadores do Brasil inteiro, do mundo inteiro, e às vezes tem dificuldade em trazer esse pessoal. Esse pessoal traz conhecimento, traz qualificação para o povo do Mato Grosso, para a população que melhora a qualidade da mão de obra nossa, e que melhora daí, aumenta a possibilidade de emprego, emprego de melhor qualidade. Então, investidores eu acho que o momento é esse, aproveitem a oportunidade, porque Rondonópolis, falando especificamente, é um lugar de serviços, cada vez vai crescer mais, porque ela está bem na área agro, tem a ferrovia ali e tem universidades. Nós temos um Centro de Ensino hoje em Rondonópolis, Universidade Federal agora também, ou seja, um Centro de Ensino, e nós agora vamos verticalizar cada vez mais, ou seja, nós temos um monte de oportunidade. Então é uma demanda reprimida que nós gostaríamos muito que vocês investissem junto com a gente que está aqui no Mato Grosso a tantos anos, e acreditamos que nós vamos desenvolver muito mais com a vinda de vocês para administrar esses aeroportos. Muito obrigado.

ANA MOTA – Obrigada pela contribuição, senhor Odílio. O próximo e último da lista, é o senhor Cesar Miranda, representando a Prefeitura de Várzea Grande.

CESAR MIRANDA – Boa tarde a todos. Eu gostaria de cumprimentar a mesa em nome da Dra. Ana Mota, minhas senhoras e meus senhores. Eu não ia nem falar, mas ouvindo aqui os meus antecessores, achei por bem trazer a palavra da Prefeita Lucimar Campos também, e dizer ao pessoal da ANAC que aqui em

Várzea Grande, a nossa Prefeita ela tem um lema: “tudo é para ontem”. E a gente espera que vocês também tragam tudo isso que está sendo falado aqui para ontem. Perder aqui, falar em aeroportos, em investimentos, isso todos já sabem, eu não acredito que tenham ninguém aqui nessa sala ou no Estado de Mato Grosso que não concorde que a privatização dos aeroportos, como das estradas e de outros meios de infraestrutura, de transporte, de locomoção seja o caminho mais rápido. Não é nem a questão se o Estado é competente para administrar, tem dinheiro ou não tem, porque administrar não é difícil, Várzea Grande é a prova disso, com poucos recursos está fazendo. Nós hoje temos cem obras em andamento aqui em Várzea Grande, um município pobre, em recuperação. Administrar é escolher prioridades, e a prioridade em um governo, tem que ser fora de saúde, educação, saúde, segurança, tem coisas que tem que ser passado para a iniciativa privada mesmo. Então eu acho que essa parceria entre o público e o privado, onde o público dá as condições, para que o privado possa desenvolver as suas atividades fins, para onde eles são capacitados, aonde eles têm expertise, e mais, onde eles possam agregar pessoas com qualidade dentro desse trabalho, é o que o estado, o município, e a União tem que fazer. Gostaria de fazer dois registros. Nesses meus 30 anos de Mato Grosso, eu vi um companheiro falar do Seu André Maggi, e de um outro senhor, que me perdoe, eu não tive a oportunidade de conhecer, eu conheci o senhor André. Dois grandes homens, como outros, Eri Pepino, Ariosto da Riva e tantos outros, eu não acredito que ninguém seja o salvador da pátria. As soluções são encontradas com isso aqui, com a união de todos, todos os governos foram e são importantes em algum momento, todos os parlamentares, falar em infraestrutura e Mato Grosso é falar em Wellington Fagundes. Quem é que lembra dos últimos 20 anos, qualquer coisa em termos de infraestrutura rodoviária, de logística, que não tivesse a frente o Wellington Fagundes? Mas ele fez isso sozinho? Não. Ele teve a coragem de enfrentar os desafios, de correr atrás, de buscar soluções junto ao governo federal, aos governos estaduais, fossem eles quem fosse, estar à frente buscando as soluções. Então tudo o que a gente conseguir para o nosso Mato Grosso, para dar a infraestrutura vai ser

um trabalho de união, e nesse trabalho de União, os senhores da mesa, os senhores podem contar com a prefeita do município de Várzea Grande, aonde fica realmente o aeroporto, né? A gente inclusive, tem pedidos a Infraero, para quando os aviões, observe por favor, viu Senador? Quando tiver pousando falar: “estamos pousando no Aeroporto Internacional de Várzea Grande, região do Vale do Rio Cuiabá”, porque o aeroporto fica em Várzea Grande. Então eu quero dizer a vocês o seguinte, Várzea Grande estará sempre ao lado daquilo que é transparente, que é correto, e nada disso estaria acontecendo também, se Várzea Grande não tivesse administração que tem hoje, como Sinop, eu não sei aonde a prefeita, ela deve ter saído, e outras cidades que estão fazendo o seu dever de casa, botando as suas contas em dia, dando transparência, para que possam inclusive, receber esse investimento. A Prefeitura de Várzea Grande está sempre de portas abertas. A Prefeita Lucimar está disposta a dar todo e qualquer apoio que for necessário, desde que seja do jeito que ela gosta de falar, “para ontem”. Então, por favor, vamos correr com isso. Muito obrigado.

43

ANA MOTA – Muito obrigada, senhor Cesar. Concluídos os pronunciamentos, perguntamos aos senhores se alguém possui mais algum questionamento para apresentar neste momento. Claro.

WELLINGTON FAGUNDES – Aqui há um detalhe do edital que eu estive lendo, essa questão do atestado de experiência, a empresa que for participar, a experiência em passageiros de aviação civil, eu não sei se tem outro tipo de aviação, que é incluso também, mas eu gostaria de sugerir a possibilidade de empresas que tivessem expertise também em transporte de passageiro rodoviário, hidroviário, enfim, de todos os sistemas, porque, inclusive para o Mato Grosso esse aspecto também é importante, porque nós como somos um estado muito grande, um estado de novecentos mil quilômetros quadrados, nós temos apenas dois milhões e meio de habitantes, três milhões de habitantes, não chega a isso. Então eu acredito que essas outras modalidades, inclusive para a Região amazônica, como um todo, quanto mais for para a região amazônica mais ainda a experiência no hidroviário. Então o rodoviário também, porque são grandes



distâncias, que seria também uma integração junto aos aeroportos. Ou seja, empresas que tenha também expertise nesses sistemas de passageiro.

ANA MOTA – Muito obrigada, senhor senador. Eu vou voltar a chamar o senhor Rodrigo, eu acho que ele não estava aqui na sala quando eu chamei. Então, por favor, senhor Rodrigo, vereador de Rondonópolis.

RODRIGO - Boa tarde a todos. Cumprimentar a mesa na pessoa da Ana Mota, e obrigado pela gentileza de me chamar aí em uma repescagem. Tive que atender um telefonema ali, e infelizmente perdi a hora de falar. Mas é importante, cumprimentando também o senador Wellington Fagundes, cumprimentar o Marcelo representante aqui do Governo do Estado, todas as autoridades presentes, cumprimentar meu querido povo de Rondonópolis, maior caravana aqui nessa audiência. Nós tivemos aqui uns 15 dias atrás na oportunidade com o Governador, e eu disse para ele: “olha o quanto que o aeroporto é importante para o município de Rondonópolis. As pessoas saem de Rondonópolis, viajam por essa rodovia perigosa”, inclusive vimos um acidente, para que? Para mostrar que nós queremos um aeroporto de qualidade. Rondonópolis é uma cidade importante pujante em relação a sua economia, segunda economia do Estado, uma cidade que é a pouco tempo teve o investimento do grande, de um grande porto ferroviário, que trouxe mais divisa ao nosso município. Mas nós estamos um pouco isolados na questão da aviação. O aeroporto de Rondonópolis é um aeroporto municipal, um aeroporto que dá uma despesa para o município de quase dois milhões de reais por ano, do que arrecada com o que gasta a um saldo negativo de mais ou menos isso, e Rondonópolis com essas... aeroporto é uma coisa que tem que ser gerido com bastante técnica, e bastante conhecimento, e às vezes há essas trocas de gestão municipal, e o governo, o governo municipal, o governo estadual, o governo federal é mau gestor, infelizmente existem coisas que o governo tem que terceirizar, tem que participar, tem que partir para a iniciativa privada, e essas terceirizações, essas parcerias, estão fomentando o desenvolvimento do nosso país. Então eu acredito que o Governo está dando o passo correto nessa privatização dos

aeroportos, e esse modelo de fazer em bloco, colocando aeroportos menores junto com aeroportos com mais atrativos, nós vamos criar até uma forma de, quem for ganhar essa licitação, fazer de modelos que esses aeroportos menores começam a funcionar como até extensão dos maiores. E isso vai trazer desenvolvimento, trazer mais voos a Rondonópolis, porque mais da metade da população que pega voo em Rondonópolis parte ou chega em Cuiabá, depois encara aí 210 quilômetros de estrada, infelizmente, alguns não chegam em casa. Então é importante que esses voos saem e cheguem também em Rondonópolis. Então é só para deixar aqui a nossa participação, e dizer que Rondonópolis, com quem eu converso apoia a questão dessa parceria pública privada, essas privatizações, dessas concessões e principalmente, uma área acertada, que é uma área muito técnica que é a Aviação Civil no nosso país. Muito obrigado.

ANA MOTA – Muito obrigada senhor Rodrigo. A próxima é a senhora Bianca Aralde, Superintendente do aeroporto de Rondonópolis.

BIANCA ARALDE – Boa tarde a todos. Primeiramente boa tarde a banca e a todos que estão aqui presentes. Eu entendo que é um momento muito importante para, não só para a cidade, como para a cidade de Rondonópolis, que é da qual eu entendo do aeroporto que eu entendo, como do estado inteiro. Me desculpe se, tiver alguma garfe, eu não costumo me pronunciar em público, eu até tinha pedido para conversar ali no cantinho, e não deixaram muito. Mas é um questionamento meu que eu tenho, caso puder, vocês puderem me esclarecer mais tarde. Eu vi nas intervenções obrigatórias que em todos os aeroportos dos estados são bem semelhantes: Sinop, Alta Floresta, até o de Cuiabá, com algumas peculiaridades com a pista. A minha pergunta é uma relação técnica que é da área que eu conheço, que eu sei que alguns aeroportos já possuem, eu falo principalmente de Rondonópolis, algumas dessas obrigações. Eu gostaria de saber em relação, o que será feito dos investimentos obrigatórios, se o aeroporto já possui uma das intervenções obrigatórias, que seriam, se é... enfim, eu gostaria de saber, a partir daí, o que aconteceria? E também se vocês pudessem explicar um pouco mais da parte de transição, porque aqui eu sei

que, além de mim tem bastante outras pessoas que trabalham e sabem a realidade realmente do aeroporto, que está lá dentro todo dia. Então eu gostaria de saber também se vocês pudessem explicar um pouco mais da parte transitória, quando sai da mão da prefeitura, do estado, e passa para a mão do privado. Como é feito isso. Obrigada.

ANA MOTA – Obrigada a senhora Bianca. Eu vou passar agora para a palavra ao senhor Thiago Souza Pereira para responder os questionamentos realizado nessa tarde.

THIAGO SOUSA PEREIRA – Bom, primeiramente eu gostaria de registrar aí a minha satisfação, e de todos os membros da mesa pelo que a gente tem conversado aqui com o grande apoio que toda comunidade, toda a sociedade mato-grossense aqui representada pelos senhores, está suportando aí o nosso processo, né? Todas as manifestações do sentido de apoiar, de incentivar, de até pedir celeridade para que a gente faça, enfim, faça a concessão de todos esses aeroportos e gere os frutos positivos aí, enfim, oriundo do processo de concessão. Eu vou... são perguntas, são manifestações relacionadas a várias áreas aqui, eu vou distribuir mais ou menos a palavra aqui para os técnicos que aqui estão, mas de antemão, eu acho que é importante colocar, e isso aí é experiência nossa das concessões, das outras concessões que é a visão de negócio que a iniciativa privada traz para esses aeroportos assim. Então até então, sobretudo em Brasília, em todos os aeroportos na verdade, atividades comerciais, comércio no aeroporto, atividades econômicas que até então a gente nunca imaginava que seriam exploradas, e as concessionárias vão buscando esse tipo de exploração, enfim, a iniciativa privada tem todo o espírito de buscar rentabilidade, e aumentar o valor do seu negócio. Então a gente percebe isso, vocês com certeza perceberão possibilidade de exploração imobiliária, isso é uma marca bem clara das concessionárias, e isso acaba se refletindo aí, e às vezes a gente avalia um determinado ativo em um valor e aí vem um ágio de 200%, de 300%, justamente por conta dessa capacidade de vislumbrar novos negócios que as concessionárias costumam apresentar. Então várias

oportunidades que foram colocadas aqui, como exploração de cargas, desenvolvimento do mercado de carga, exploração imobiliária, vocês podem ter certeza que as concessionárias vão trazer esse apetite, esse processo. Bom, feito esse comentário geral, eu vou passar a palavra para o Ricardo da SAC, para ele falar aí da parte de um pouquinho de exploração de cargas, desapropriações, e área dos sítios aeroportuários.

RICARDO SAMPAIO DA SILVA FONSECA – Primeiramente agradeço as contribuições. Com relação a carga, primeiro é necessário destacar assim, que a carga aérea ela tem uma peculiaridade que é uma carga normalmente de alto valor agregado e perecível, então ela precisa de um transporte rápido e que o valor unitário dela seja elevada em relação ao seu peso. Nos estudos de viabilidade, a gente já prevê na verdade uma elevação atualmente no aeroporto de Rondonópolis transporta 64 toneladas de carga, e a gente prevê uma evolução natural disso para até 245 toneladas. De novo, isso não é um teto, isso pode aumentar ainda mais, e achamos que o operador aeroportuário tem incentivo em querer processar mais. Uma coisa importante de destacar, é que diferente dos outros modais, a carga aérea ela normalmente vai na barriga da aeronaves, ou seja, quando vocês pegam um voo para Brasília, ou enfim, para qualquer outra localidade, uma parte do porão de carga, onde fica o porão onde ficam as bagagens é destinado para carga também, naturalmente aproveitam voo que já vai realizar, portanto não tem custos adicionais para realizar esse voo, e faz o transporte de carga. Quanto maior a conjunção econômica da cidade, produzindo mais cargas e de alto valor agregado, mais esse tipo de expediente vai ser utilizado, e mais vai beneficiar a própria economia local. Esse é o primeiro aspecto. O segundo com relação ao sítio aeroportuário lá de Rondonópolis, bom a gente prevê que o aeroporto deve chegar por volta de 320 mil passageiros ao longo ao longo da concessão, com um investimento de 70 milhões em infraestrutura. Atualmente o sítio em si, ele a princípio, ele é suficiente para comportar as expansões de terminal e pátio que nós estamos prevendo. Um terminal de quatro mil metros quadrados, um pátio para comportar até sete aeronaves de código C que são aqueles A318, conforme foi falado aqui

anteriormente. Mas a obrigação do concessionário é conseguir processar esse tipo de voo sem nenhuma restrição, portanto se ele precisar de áreas adicionais, a obrigação é dele de conseguir outras áreas, através... ele compra áreas, enfim, ele faz alguma negociação, mas assim, o que a gente controla é: nós queremos o serviço ofertado, e com a qualidade seguindo os requisitos da agência reguladora. Esse é o ponto fundamental. A pista lá, inclusive é uma pista de quase 2 mil metros, então assim, é uma pista que atende praticamente todas as aeronaves que nós utilizamos aqui no Brasil. Com relação a qualificação técnica que foi falada aqui, que no caso do bloco do Mato Grosso, o bloco Centro-Oeste é de três milhões de passageiros, esse na verdade é um requisito que vem já das duas últimas rodadas, a gente tem entendimento entre a Secretaria de Aviação Civil e o Tribunal de Contas, naturalmente ele pode ser aprimorado, inclusive eu peço que os senhores contribuam, se essa for a intenção naturalmente, na... formalmente, por escrito, manifestando assim, que acreditam que considerar outros modais também para ser utilizado nessa aferição dos três milhões de passageiros, ou mesmo alteração das exigências de três milhões de passageiros, eu acho que é muito bem-vinda e é esse o objetivo mesmo, o espírito aqui da audiência pública. Nós de fato, nós estamos querendo ouvir contribuições, porque ninguém melhor para conhecer a realidade local do que os senhores, e não nós lá que estamos em Brasília. Isso foi ressaltado aqui diversas vezes, e vejo com entusiasmo por muitos de vocês, de fato, os verdadeiros protagonistas do desenvolvimento são vocês e não nós. Por fim, a questão das intervenções obrigatórias. Na verdade assim, as intervenções obrigatórias elas são um padrão mínimo no qual todos os aeroportos que entram no programa de concessões, eles devem operar. Se já existe alguma infraestrutura que já atenda em parte, porque nenhuma delas atende completamente, mas assim, que já atende em parte esses padrões, excelente, o novo concessionário ele vai ter que então sanar as outras inconformidades. Vale dizer que, aquilo que já existe no aeroporto, foi objeto de estudos dos nossos consultores, e estão nos estudos de viabilidade que inclusive, eu convido os senhores a baixarem também os estudo de viabilidade, eles estão bem

completos, eles estão com uma qualidade muito boa, no site do transporte, [transporte.gov.br/estudoedocumentos](http://transporte.gov.br/estudoedocumentos), seu eu não me engano. Depois eu posso confirmar esse endereço direito com os senhores, mas creio que seja esse. Lá você pode baixar o estudo de viabilidade, os EVTEAS e que inclusive tem um estudo especificamente, na verdade, um estudo para cada aeroporto. Então lá vai ter inclusive a descrição da estrutura atual, e isso foi valorado na hora de você avaliar quanto vale aquele aeroporto e quais são as intervenções em infraestrutura que são necessárias nele. Por fim com relação a transição do aeroporto, o próprio Thiago já explicou um pouco de como funciona a transição do aeroporto, e em termos jurídicos para os aeroportos que são os aeroportos regionais aqui do Mato Grosso, existe um convênio que foi assinado, mas vai ser feito também um aditivo para prevê justamente, juridicamente essa fase de transição, para poder regular. De fato a pergunta é pertinente, assim, no meu instrumento jurídico atual eu não tenho essa previsão, como isso vai se dar? Então a Secretaria de Aviação Civil já está no Departamento de Outorga, inclusive um departamento, uma departamento nosso irmão lá na secretaria, já está providenciando um aditivo contratual para ser assinado bilateralmente para poder fazer, ter essa previsão legal. Creio que seja isso.

49

THIAGO SOUSA PEREIRA – Eu vou complementar um pouquinho a questão da sugestão do Senador em relação a expertise da habilitação técnica. Como o Ricardo falou, de fato é uma prática que a gente vem adotando porque aeroporto tem uma operação peculiar, submetido a regras, padrões internacionais, tem uma harmonização, enfim. Então a gente historicamente tem pedido essas condições de habilitação técnica baseado no porte de passageiros dos aeroportos, como uma forma de garantir um operador de qualidade. Por outro lado, o contrato não veda a participação de outros grupos. Então, por exemplo, um operador rodoviário se tiver interesse ele pode formar um consórcio com essa, enfim, que contenha esses requisitos de habilitação técnica, no caso aeroportuário. De qualquer maneira, como o Ricardo falou, a gente vai avaliar a sugestão, pode ser alguma, pode haver algum aprimoramento dessa condição de habilitação, apesar de não haver uma vedação à participação de operadores

rodoviários em conjunto com operadores aeroportuários, que talvez seja uma boa alternativa, ou seja, uma boa oportunidade de negócio. Eu queria passar para o Eduardo, para falar um pouco da questão do aspecto tarifário, que foi mencionado.

EDUARDO - Boa tarde. Bom, foi feita uma pergunta sobre a questão tarifária dos aeroportos de menor porte, especificamente em Rondonópolis. Bom, então primeiro eu queria ressaltar que os aeroportos regionais têm algumas particularidades. A primeira delas é que geralmente são menos empresas aéreas que atuam nesses aeroportos, então com isso acaba acontecendo um certo equilíbrio do poder de barganha entre operador aeroportuário e empresas aéreas que por si só já ajuda a mitigar um pouco o risco de aumentos excessivos das tarifas. Além disso, esses aeroportos eles são muito diferentes entre si, os aeroportos regionais. Então a gente estudando, vendo a experiência internacional concluiu que tentar fazer uma regulação prescritiva no contrato, nas tarifas poderia acabar trazendo mais ineficiência do que o problema que a gente estaria tentando resolver. Mas dito isso, esses aeroportos, embora não tenham tetos tarifários, valores estabelecidos em contrato, como Cuiabá tem, possuem mecanismos, existem mecanismos previstos no contrato para evitar eventual abuso do concessionário, uma precificação inadequada. Primeiro lugar, o contrato prevê que a precificação deve ser baseada em critérios nas melhores práticas internacionais, então existem manuais sobre melhores formas de tarifação, prevê que tem que ser critérios objetivos e não discriminatórios. Além disso, o contrato prevê mecanismos de transparência. Então toda vez que for aumentar as tarifas, o operador aeroportuário tem que consultar seus principais usuários, apresentar a sua proposta, explicar porque que ele está prevendo aumento tarifário, se é algum investimento, alguma questão de melhoria da qualidade de serviço se está associada, além disso, quando for fazer aumento tarifário, qualquer alteração tarifária, tem que publicar com 30 dias de antecedência, de forma que os usuários tenham tempo para se manifestar, se for o caso. E mais importante, a ANAC permanece tendo a prerrogativa de poder de veto a um aumento tarifário. Então o operador ele tem que consultar os



usuários, os usuários têm a oportunidade de se manifestar, o aeroporto tem que responder essas manifestações, e existe um tempo para o usuário, se for o caso, poder contatar a ANAC, apresentando porque que ele entende que essas tarifas não são adequadas, e a ANAC vai ter sempre o poder de veto, de suspender a implementação adicional de tarifa. Então dessa forma a gente entende que a gente consegue dar flexibilidade necessária a esses aeroportos com as suas particularidades, e ao mesmo tempo o resguardo do interesse do usuário.

THIAGO SOUSA PEREIRA – É importante ressaltar nessa parte tarifária ainda, é que o contrato estabelece uma operação mínima para o aeroporto que vai gerar um custo fixo para ele, e enfim, e a ANAC vai fiscalizar. Ele tem que apresentar, ele tem que aprovar junto à ANAC essa operação mínima, no caso na maioria dos aeroportos, exceto Cuiabá, exceto Várzea Grande, perdão, operação mínima IFR sem restrição nenhuma, diurno, noturno, com precisão, aeronave 3C, sem nenhum problema de segurança operacional, sem nenhuma isenção da superintendência lá da Agência. Então a operação que vai gerar um custo fixo para ele, e a gente espera, enfim, sabendo que o aeroporto está lá aberto, ele vai tentar atrair voo para poder maximizar a sua receita, enfim, maximizar o seu resultado operacional. Então nesse sentido, é por isso que a gente verifica nesse caso que, o regime de liberdade tarifária, que aliás, já funciona, enfim, os aeroportos conveniados hoje já tem esse, eles já são submetidos a esse regime de liberdade tarifária, o que a gente percebe é que não houve aumento de preço, justamente que o aeroporto tende a tentar atrair o usuário, tende a tentar atrair voo porque ele tem um custo fixo alto para manter essa operação que está determinada via contrato. Por fim, tem... eu queria falar sobre a transição operacional. Foi, o Ricardo mencionou que a parte dos convênios com o Ministério dos Transportes, da operadora com o Ministério dos Transportes. Assim, é importante colocar também que na última rodada a gente enfrentou, foi a primeira rodada que não teve participação da Infraero, nas concessões, e a gente enfrentou algumas dificuldades no processo de transição operacional. E conversando bastante com as concessionárias, até esqueci de

ressaltar aqui que, o próprio PPI fez evento, trouxe todas as concessionárias atuais para darem sugestões de melhoria das concessões, foi lá na Presidência da República, e nesse evento e no próprio contato diário com as concessionárias, a gente verificou uma possibilidade de melhorar esse processo de transição. Por exemplo, atualmente nos contratos atuais a gente tem três estágios, uma transição tem a entrada da concessionária, a operação continuada, quando a concessionária no estágio dois, ela conhece o aeroporto e depois teria a operação assistida. A gente está acabando com a operação assistida, porque a gente viu que não foi tão eficiente assim, e também estamos tentando reduzir um pouco esse tempo justamente para reduzir esses atritos entre concessionária nova e operadora anterior. Então isso, tanto para os aeroportos grandes, os maiores quanto os menores também, enfim, a transição operacional ela é um pouco mais simples, porque são estruturas menos complexas. Bom, eu não sei se mais alguém da mesa, Juliana talvez falar um pouquinho da parte operacional, e enfim, dos requisitos de investimentos que a gente estabeleceu.

52

JULIANA - Boa tarde a todos. Primeiramente é uma grande oportunidade vir aqui em Mato Grosso, conhecer a realidade desse Brasil tão pujante, tão importante aqui para a nossa economia, e também conhecer a realidade dos aeroportos. Foi perguntado especificamente aqui pela Bianca sobre o Aeroporto de Rondonópolis, e aí eu só queria complementar o que já foi falado até pelo Ricardo, que nós conhecemos que alguns dos aeroportos já atendem alguns dos requisitos, especificamente Rondonópolis nós sabemos que, por exemplo, em relação a instalação do PAPIR, do sistema de aproximação e uma das cabeceiras, pelo o que nos consta é possível que dos investimentos que têm sido feito no aeroporto, isso inclusive já esteja desatualizado, mas a princípio a informação que nós temos é que em uma das cabeceiras ele já funciona, e que aí o EVTEA por exemplo, sugere a implantação na segunda cabeceira, na cabeceira 20, se eu não me engano, que é onde não tem hoje. Então assim, como o Thiago e o Ricardo falaram, são requisitos de operação mínima, que até a senhora Tânia mencionou, que o nosso papel aqui de cumprimento das

normas, nós estamos colocando uma operação mínima a todos os aeroportos para que eles se adequem na segurança operacional para os usuários, para os passageiros, e para as empresas aéreas. Então esses requisitos mínimos, eles são bem, não são específicos a cada aeroporto, eles são mínimos para todos, mas que nós reconhecemos inclusive o aeroporto de Rondonópolis, a pouco tempo teve alguns investimentos, teve a aquisição do aparelho de raio-x, de detecção, nós reconhecemos essa realidade e a nossa cláusula aqui contratual, é de atendimento a essa operação mínima, embora se eventualmente o aeroporto, a gente sabe também que está em processo de certificação, então é possível que alguns requisitos inclusive já estejam mais evoluídos de hoje até a assinatura do contrato, e que isso tudo é um benefício ainda mais, que o aeroporto vai conseguir atingir essa especificação mínima de segurança, até em um prazo eventualmente até inferior ao do contrato, mas isso tudo é um bônus para o aeroporto, e a gente fica feliz com essa realidade. Foi mencionado também sobre o acesso ao aeroporto de Rondonópolis, que nós também conhecemos. Só pra frisar aqui que nós sabemos sobre a duplicação da BR-163, se eu não me engano, recentemente a partir do Trevo o acesso o aeroporto que foi questionado, e também sobre o acesso ao TECA, ao Terminal de Cargas aqui de Várzea Grande pela Avenida João Ponce de Arruda, se eu não me engano também, é isso tudo a gente entende que ele é tratado a partir da entrada do administrador, do novo operador aeroportuário, o concessionário tem aqui a liberdade de analisar o crescimento da carga e prover a melhor infraestrutura possível, e a gente tem certeza que isso acontece a partir das soluções adotadas aqui pelo setor privado. Isso não é direcionado de maneira específica mais uma vez, porque a gente acredita que o futuro concessionário tenha a expertise técnica, e o conhecimento de trazer aqui as melhores soluções, então não é nada prescritivo aqui do nosso contrato dos nossos documentos da solução a ser adotada, nós apenas temos uma orientação nesse sentido, nos estudos de viabilidade realizados que estão disponíveis lá no site do Ministério, que o Ricardo falou. Eu acredito que seja isso, em relação aos investimentos. Seja isso, Thiago.

THIAGO SOUSA PEREIRA – Bom Ana, acho que pode encerrar.

ANA MOTA – Bem, são então 16H38, em nome da mesa eu gostaria de agradecer a todos pela presença e pelas contribuições apresentadas. Tenham todos um ótimo fim de tarde. Obrigada.

FIM DA TRANSCRIÇÃO