

TRANSCRIÇÃO DE ÁUDIO ANAC



EVENTO: Sessão Presencial/Recife – Audiência Pública nº 11/2018

ARQUIVO: rec0621-131306

TEMPO ÁUDIO: 02H 11M 36S

INÍCIO DA TRANSCRIÇÃO

ANA MOTTA – Senhoras e senhores, boa tarde. São 3h12min. Damos início agora à Sessão Presencial de Recife referente à Audiência Pública nº 11 de 2018. Meu nome é Ana Motta, eu sou a responsável pela Assessoria Técnica da Agência e hoje serei também a responsável por presidir esta audiência pública. Participam da mesa comigo o Senhor Tiago Sousa Pereira, superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos; o Senhor Ronei Saggioro Glanzmann, diretor do Departamento de Políticas Regulatórias da Secretaria de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – SAC/MTPA; o Senhor Antônio Espósito, coordenador geral de Acompanhamento de Mercado da SAC/MTPA; o Senhor Pedro Bruno Barros de Souza, secretário de Articulação de Políticas Públicas da Secretaria 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 subsídios para o nosso processo decisório, oferecendo a todos os presentes espaço público para a manifestação oral sobre os estudos



de viabilidade técnica, econômica e ambiental, o EVTEA, e sobre a minuta do edital de licitação e do contrato de concessão. Com os seus respectivos anexos relativos à concessão e ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos de Recife, Maceió, Aracajú, João Pessoa, Campina Grande e Juazeiro do Norte, formando o Bloco Nordeste. Importante destacar que as contribuições documentadas da audiência pública podem ser encaminhadas à ANAC até o dia 13 de julho de 2018. Por fim convém esclarecer que nós temos o 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. A nossa programação para a tarde de hoje é a seguinte, terminada essa introdução daremos início à 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 secretário de Articulação de Políticas Públicas da Secretaria do PPI e do diretor do Departamento de Políticas Regulatórias da SAC/MTPA. Concluídos os pronunciamentos nossa equipe técnica realizará uma breve apresentação sobre as propostas de concessão. A seguir daremos início à manifestação dos oradores inscritos previamente pela internet e por fim passaremos aos pronunciamentos dos oradores inscritos durante os primeiros 60 minutos desta audiência. 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 de que todos se manifestem somente quando de posse da palavra e após a sua identificação. Realizando a indicação do seu nome completo a entidade representada no início do pronunciamento. Manifestações realizadas fora do microfone serão desconsideradas. Cada interessado previamente inscrito terá o direito à 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 à entidade uma única vez no 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 aos 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 realizados 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 manifestação de outros participantes desde que haja disponibilidade de tempo. Durante a audiência pública a mesa se manifestará apenas sobre os aspectos relativos à 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 Tiago Sousa Pereira, nosso superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos.

TIAGO SOUSA PEREIRA – Boa tarde, senhoras e senhores. Boa tarde, meus colegas de mesa.

ORADOR DESCONHECIDO – Boa tarde.

TIAGO SOUSA PEREIRA – Eu, primeiramente começo agradecendo a presença de todos vocês e ressaltando que é muito importante esse processo de discussão pública que a Agência estabelece para a elaboração dos documentos jurídicos para a concessão dos aeroportos. É muito importante que a gente...

Esse momento é muito importante para possibilitar que a Agência e o Ministério dos Transportes consigam obter a maior quantidade de informações possíveis, sugestões, contribuições para aprimorar esse processo, para fazer com que a concessão desses aeroportos seja a melhor possível com as melhores regras e com a maior quantidade possível de informações para atrair investidores e concessionárias sérias que possam muito bem explorar os aeroportos. Então, dessa maneira, ressaltando a importância desse evento, dessa audiência pública, peço que todos colaborem, que nos ajudem a trazer informações e sugestões sobre as regras, sobre a concessão, e sobretudo, essa audiência pública, essa sessão presencial é hoje aqui em Recife, porém a gente tem aí no site da Agência até o dia 13 de julho a oportunidade para que todo mundo possa passar as suas informações por escrito, preenchendo o formulário, para que a gente colete essas informações. Todas as contribuições vão ser analisadas e vão ser respondidas pela Agência ou pelo Ministério no âmbito da respectiva competência. Bom, com essa mensagem eu passo a palavra para a Ana desejando a todos uma ótima tarde de discussões.

4

ANA MOTTA – Obrigada, Tiago. Convido agora o Senhor Pedro Bruno Barros de Souza, secretário de Articulação de Políticas Públicas da Secretaria da PPI.

PEDRO BRUNO BARROS DE SOUZA – Boa tarde a todos. Assim como o Tiago, em primeiro lugar agradeço a vocês pela presença, para nós aqui e eu falo em nome do PPI, SAC e ANAC, é superimportante ter esse momento de ouvi-los, então vou tentar ser o mais breve, porque aqui o nosso objetivo é ouvi-los e relação a esse programa. Só queria ressaltar, eu estou aqui representando o Programa de Parcerias de Investimentos, que é uma unidade ligada à Presidência da República, e esse projeto, então essa rodada de concessões de aeroportos são projetos prioritários para o Governo Federal, inclusive com a previsão legal, então a lei 13.334 dá a todos os projetos que compõe a carteira do PPI o caráter de prioridade nacional, então para chegarmos aqui a este momento hoje de audiência pública é fruto de um trabalho intenso que vem sendo realizado com muito cuidado pelas equipes do Ministério dos Transportes

e da Agência Nacional de Aviação Civil. Então tivemos a qualificação desse projeto no conselho do Programa de Parcerias de Investimentos, é um conselho composto pelo Presidente da República, sete ministros de estado. Então esse processo, vamos dizer, o primeiro processo de aprovação é quando foi qualificado no conselho, de lá para cá tivemos a etapa de estudos, então tivemos estudos que foram feitos, houve um período de revisão e consolidação desses estudos para chegarmos nesse momento de consulta pública. A próxima etapa agora, após a consulta pública como bem dito pelo Tiago, que vai até 13 de julho, é depois a apreciação pelo Tribunal de Contas da União para termos a publicação do edital e realizarmos o leilão. Nós estamos convictos, dado a prioridade desse projeto, da possibilidade de realização do leilão até o final do ano, então a nossa previsão hoje é que o leilão ocorra em dezembro e enfim, é só ressaltar o caráter prioritário e a importância da gente ter a contribuição aqui de toda a população, não só de Pernambuco, mas das outras regiões aqui que contemplam o bloco. Então agradeço a todos e desejo uma reunião muito proveitosa.

5

ANA MOTTA – Obrigada, Pedro. Nós teremos duas apresentações agora, eu gostaria só de destacar antes que elas estarão disponíveis em nosso site da ANAC. Convido agora o Senhor Ronei Saggiaro Glanzmann, diretor do Departamento de Políticas Regulatórias da SAC/MTPA, para realizar uma breve apresentação.

RONEI SAGGIARO GLANZMANN – Obrigado, Ana. Eu vou usar o lá de baixo. Ok. Boa tarde, pessoal. Colegas da mesa, eu vou pedir licença que eu vou ficar um pouco de costas para vocês aqui, mas é para poder a gente apresentar. Bom, boa tarde, obrigado pela presença de todos, eu sou Ronei Glanzmann, sou diretor do Departamento de Políticas Regulatórias da Secretaria Nacional de Aviação Civil e eu vou passar rapidamente aqui uma apresentação relacionada aí à parte da política pública, o que deu origem a essa concessão, nós estamos já na quinta rodada, e o que deu origem à essa rodada de concessão, porque dessa conformação em bloco, porque que o Bloco Nordeste vem com bastante

peso dessa vez. Rapidamente eu começo introduzindo aqui a parte das tarifas aéreas no Brasil. Eu acho que está cortando um pouquinho ali na projeção, depois se você puder ajustar a tela, por gentileza. As tarifas vêm caindo ao longo da última década e o gráfico mostra isso, a gente tinha tarifa média ali batendo a casa dos R\$ 800 a 12, 13 anos atrás e hoje a gente tem uma tarifa média aí próxima dos R\$ 300, R\$ 350 e isso acabou ocasionando aí um crescimento bastante robusto no mercado de transporte aéreo, acho que todo mundo aqui passa pelos aeroportos e a gente percebe isso, é o fenômeno que a gente chama de popularização do transporte aéreo, o transporte aéreo absorvendo uma parte muito importante, inclusive de outros modais, do rodoviário por exemplo, a gente começa a ver a população em massa realmente frequentando os aeroportos. A gente vê o crescimento aí, o mercado brasileiro saiu em 2003 de 60 milhões de passageiros processados nos aeroportos brasileiros, chegamos a um recorde de 217 milhões em 2015, sofremos um pouquinho com a crise em 2016, como toda a economia brasileira, mas rapidamente em 2017 já retomamos esse crescimento e voltamos a crescer de 201 milhões para 206 milhões de passageiros processados. Isso acabou ocasionando um estrangulamento da infraestrutura, a nossa infraestrutura aeroportuária, vocês vão lembrar bem disso, até então, até antes de 2010, ela tinha sido construída basicamente ali nos anos 80, anos 90, alguma coisa já nos anos 2000, aeroporto de Recife talvez tenha sido uma das últimas grandes obras entregues antes dessa rodada de concessão e aí nós começamos em 2011 com as concessões aeroportuárias federais no sentido de desengargalar essa necessidade de investimento para poder dar conta daquela demanda que eu mostrei aqui que vem crescendo robustamente. Começamos com o aeroporto de Natal em 2011, foi o nosso projeto piloto, depois tivemos Guarulhos, Brasília e Viracopos em 2012, Galeão e Confins em 2014 e a última rodada que nós tivemos agora ano passado, uma rodada bastante exitosa, foi Porto Alegre, Salvador, Fortaleza e Florianópolis. Bom, grandes números rapidamente, só para a gente contextualizar, são 16 grupos que participaram desses leilões, são oito operadores distintos, nós temos 10 aeroportos concedidos, estão na mão de oito operadores aeroportuários

distintos, os lances vencedores somaram cerca de 49 milhões com ágio médio de 205%, tivemos inclusive ágios maiores, bem maiores que isso, mas o ágio médio 205, um investimento total estimado de 33 bilhões, dos quais 17 já foram efetivamente feitos. E temos obras robustas em andamento dessa última rodada, Fortaleza, Porto Alegre, Salvador e Florianópolis. Um foco muito grande no aumento lógico da capacidade para poder dar conta dessa demanda crescente e um foco muito grande também na parte comercial dos aeroportos. As imagens mostram, falam por si só, a gente tem aqui o novo terminal de Natal, que é em São Gonçalo do Amarante. Esse aqui é Guarulhos, o terminal internacional de Guarulhos ficou realmente uma obra bastante imponente, bastante padrão, de fato, internacional. Esse aqui é Viracopos, que processando hoje quase 10 milhões de passageiros, é o HUB da Azul lá no terminal São Paulo. Temos aqui Brasília, a montagem do HUB da TAM no terminal de Brasília, lembrando que Brasília é um píer, tem mais um outro píer equivalente a esse, que esse é o píer sul, tem o píer norte também. Esse aqui é Galeão, ainda estava na fase final de obra, não estava concluído. E esse aqui é Confins, que é em Belo Horizonte. Bom, o que aconteceu? Conseguimos fazer os investimentos, atraímos grandes grupos nacionais e internacionais, as obras foram feitas e a gente percebe como resultado dessa política pública, desse investimento todo que foi feito, a melhoria na qualidade dos serviços prestados ao cidadão, a SAC tem uma pesquisa permanente de qualidade de serviços, de percepção do passageiro, nós entrevistamos os passageiros permanentemente nos aeroportos, as notas que a gente recebeu vão de zero a cinco, antes dessas obras a gente tinha em torno de 3.8, 3.9 como nota de referência a nível Brasil e tivemos um período de obras que houve um decréscimo da qualidade, porque fizemos obras com os aeroportos em operação, então aí cai, a percepção de qualidade para o passageiro cai realmente, é complicado fazer obra com o aeroporto operando, mas depois que a gente começa a ter as inaugurações, as entregas dessas obras, aí a gente começa a perceber aí, o passageiro começa a perceber a melhoria da qualidade do serviço. A gente está com uma nota hoje, geral, em torno de 4.39, 4.4, para nós notas acima de quatro já é considerado satisfatório,



então a gente está conseguindo atingir as nossas metas. Bom, vou focar a minha apresentação na nossa próxima rodada, que é o objeto da nossa conversa aqui hoje, estamos agora em 2018 com três blocos, o principal dele é o Bloco Nordeste, que tem como Recife o principal aeroporto desse bloco, depois vem Maceió, João Pessoa, Aracajú, Juazeiro do Norte e Campina Grande, mas também estamos concedendo, essa já é a nossa quarta audiência pública, já estivemos lá em Cuiabá, já estivemos em Vitória, fizemos em Brasília também, porque tem um Bloco Centro-Oeste com Cuiabá, Sinop, Rondonópolis, Alta Floresta e Barra do Garças, e também o Bloco Sudeste com Vitória e Macaé, então o que nós estamos trazendo são esses três blocos. O objetivo da reunião de hoje logicamente vamos focar todas as atenções no primeiro bloco. Bom, aqui eu chego no ponto que eu gostaria de conversar com vocês. O que acontece? O setor aeroportuário no Brasil sempre... no Brasil e no mundo, o setor aeroportuário de uma maneira geral sempre opera, sempre operou com base em subsídio, você tem uma rede, o sistema funciona em rede, e nessa rede você tem aeroportos mais superavitários, aeroportos mais deficitários e aí a rede, para ter um equilíbrio, a gente trabalha sempre com subsídio cruzado, ou seja, o excedente dos aeroportos superavitários é capturado de alguma maneira e é investido nos aeroportos menos atrativos, nos aeroportos deficitários. Isso sempre aconteceu, até 2010 esse mecanismo se dava obrigatoriamente por dentro da Infraero, a Infraero é uma empresa pública federal e ela tinha tantos os grandes aeroportos quanto os pequenos aeroportos. Ela tinha no sistema dos grandes Guarulhos, que chegou a ter na mão da Infraero 30 milhões de passageiros e lá no outro extremo ela tinha Tefé, Tabatinga, Ponta Porã, Uruguaiana, Bajé, cidades pequenas, então os excedentes dos grandes aeroportos, Guarulhos, Congonhas, Santos Dumont, Brasília, Galeão, era capturado dentro da empresa, ou seja, isso virava receita da empresa e a empresa utilizava essa receita para poder fazer obras e manter os aeroportos pequenos que estavam também na sua carteira. A Infraero chegou a ter mais de 60, acho que chegou a ter 65 aeroportos, 66 aeroportos na sua carteira. Esse gráfico aqui mostra mais ou menos isso, os grandes aeroportos têm capacidade

de pagar o seu OPEX, a sua operação, o que a gente chama de... o termo técnico é OPEX, mas isso aqui é custo operacional. O seu CAPEX, que são os investimentos, e a gente sabe que os investimentos em aeroportos são de um montante muito elevado e ainda assim os aeroportos têm capacidade de gerar um excedente, os grandes aeroportos, Guarulhos, Brasília, Recife, Salvador, Fortaleza, etc., conseguem gerar esse excedente. Até então esse excedente era capturado via Infraero, era um subsídio cruzado dentro da empresa pública, a partir de 2010 esse mesmo subsídio cruzado passou, continuou existindo, mas não mais só pela Infraero, passou a existir também por meio do Fundo Nacional de Aviação Civil. É um fundo ligado ao orçamento único do Tesouro, orçamento da União, conta única do Tesouro, mas é um fundo que recebe todas as outorgas dos aeroportos concedidos, esse excedente que é capturado ia outorga, isso vai para o fundo, para o FNAC, e o FNAC utiliza esse recurso fazendo investimentos no setor, seja aportando recursos na Infraero para que a Infraero possa fazer as obras em bens da União, lembrando que a Infraero administra o aeroporto que é da União, o patrimônio é da União, então a União aporta dinheiro na empresa para a empresa poder fazer investimentos e obras em bens da União. Também existem programas diretos com estados e municípios, de repasse, para poder fazer obras em aeroportos regionais, aqui, por exemplo, Pernambuco, tem um caso clássico de Fernando de Noronha, que é um repasse da União, já foram feitos vários repasses para poder fazer obras e aprimoramentos nos aeroportos regionais. Isso é feito pelo FNAC. Só para vocês terem uma ideia, eu tenho um próximo gráfico aqui, ó, só para concluir esse gráfico, esse excedente da outorga, desculpa, esse excedente da outorga dos grandes aeroportos é um pouco menor aqui talvez nos aeroportos médios e os aeroportos menores já têm dificuldades para pagar o seu CAPEX, até o seu OPEX, a sua operação. Esse excedente é distribuído aqui para baixo e isso sempre funcionou como um mecanismo de subsídio. O subsídio pelo FNAC, eu trouxe aqui só para vocês, para a gente ter uma noção e nivelar o conhecimento, a gente fala que no Governo Federal, acho que em todos os governos, acho que o estadual e o municipal passam pelo mesmo problema, não basta ter dinheiro. O pessoal fala,

“Ah, o governo não tem dinheiro, o governo não tem dinheiro”, não, muitas vezes o governo tem dinheiro, o problema do governo é conseguir gastar o dinheiro. Em regime público nós temos lei 8.666, nós temos os órgãos de controle internos e externos, o Ministério Público, o Tribunal de Contas, os controles internos que nós temos dentro dos ministérios, o próprio controle da sociedade, o processo licitatório no Brasil é bastante complexo, bastante difícil de ser conduzido, quem gasta dinheiro público sabe da aventura que é a gente conseguir gastar de maneira eficiente o recurso público. Esse gráfico aqui mostra exatamente isso, o Fundo Nacional de Aviação Civil, desde 2013, vem arrecadando, e aí arrecadação mesmo, financeira mesmo, não é orçamentária não, ela é financeira, ele vem arrecadando em média R\$ 3.5, R\$ 3 a R\$ 3.5 bilhões de reais por ano. De onde vem esse dinheiro? É o dinheiro que vem da outorga paga pelos aeroportos concedidos até agora, por Brasília, por Guarulhos, por Viracopos, por Natal, por Fortaleza e todos aqueles que eu comentei, são 10 aeroportos hoje que recolhem outorga para o FNAC. Em 2017 nós tivemos um ponto fora da curva, o FNAC acabou arrecadando quase R\$ 10 bilhões porque houveram algumas antecipações e alguns pagamentos de outorgas atrasadas, foram quitadas em 2017, e aí houve esse volume maior de recursos em 2017, mas em média o FNAC vem arrecadando na faixa de 3 bi e meio por ano. E do lado da despesa, o FNAC vem gastando, vocês podem ver no gráfico, cerca de 1.5 bi, ou seja, arrecada 3.5 gasta 1.5 bi. Sendo que deste 1.5 nós temos 1 bilhão que na verdade foram os aportes que a União fez na Infraero para a Infraero poder aportar nas concessionárias que ela é sócia, lembrando que a Infraero é sócia em cinco concessionárias, Brasília, Viracopos, Guarulhos, Galeão e Confins, a Infraero tem sociedade de 49%, é um modelo que foi utilizado até a terceira rodada, não foi na primeira, mas foi na segunda e na terceira, também não foi na quarta, e hoje a Infraero não tem mais essa participação até pela necessidade de aporte, quando a Infraero é sócia com 49, ela tem direito aos dividendos quando os dividendos acontecerem, mas em um primeiro momento ela tem que aportar o percentual da sua participação, então hoje nós não temos mais os 49%. Então desse 1.5 bi que a gente gastou efetivamente nos últimos

anos, 1 bi eu já posso afirmar para vocês que foi dinheiro público sendo gasto em regime privado, o que é isso? Aporte da União na Infraero e da Infraero na concessionária para a concessionária poder gastar. Dinheiro público em regime público realmente, lei 8.666 e contratação de obra pública, nós temos gastado em média por ano cerca de R\$ 500 milhões. Então isso demonstra que o mecanismo de subsídio cruzado via fundo nacional de aviação civil, nos últimos anos ele já está se demonstrando como saturado, não adianta mais eu encher o pote do FNAC, eu colocar recursos adicionais no FNAC se o FNAC não vai dar conta de gastar isso, o FNAC vai continuar gastando 500 milhões por ano. Só para vocês terem uma ideia, nós estamos trabalhando agora o plano plurianual para os próximos quatro anos e nesse plano estão previstos investimentos para a Infraero em um montante de 350 milhões por ano, então já está pré-determinado que a Infraero daqui para frente, durante os próximos quatro anos, a União vai aportar 350 milhões por ano na Infraero para que ela possa fazer os seus investimentos. 350 milhões mais uns 150 que a gente gasta na aviação regional mediante repasse para estados e municípios, aí nós vamos chegar de novo nesses 500 milhões e a gente não consegue passar desse valor. Então a partir desse cenário, o Governo Federal, até mediante recomendação do próprio Senado, da Comissão de Turismo do Senado em 2016 soltou uma recomendação para que diante desse quadro o Governo Federal começasse a desenvolver modelos de concessão em bloco, de modo que você possa deixar dentro do bloco uma parte desse subsídio cruzado, ao invés do recurso ir para o FNAC e depois ele ficar preso no FNAC, o recurso ficaria dentro do próprio bloco. Aí vocês podem estar se perguntando, “Puts, mas e aí? E esse excedente? E essa sobra de dinheiro? Para onde vai isso? O que é feito com esse dinheiro?”. Ano passado sobraram R\$ 8 bilhões, mais de R\$ 8 bilhões. A resposta é chata mesmo, isso vai para pagar conta nossa, a conta da sociedade, a conta da União. Não existe dinheiro do governo, existe dinheiro das pessoas, é o nosso dinheiro, nós devemos todo ano, a gente fecha o ano devendo R\$ 189 bilhões, então esse dinheiro aqui está sendo utilizado para pagar conta. E que conta é essa? É a conta do custeio do país, é a conta da Previdência, é a conta dos

servidores públicos, é a conta do Legislativo, do Executivo, do Judiciário. É o custo do nosso país, é o nosso custo. Então isso aqui, esse excedente que vocês estão vendo aí é o setor de transportes, o setor de aviação civil contribuindo para poder fechar a conta do país, todo ministério tem que dar a sua contribuição e o FNAC tem dado ano após ano essa contribuição. E muito por conta disso nós estamos tentando diminuir... É claro que vamos continuar contribuindo, vocês vão ver os números, eu vou mostrar daqui a pouco, nós vamos continuar contribuindo, mas agora a gente, antes da gente contribuir, nós vamos separar uma parte desse dinheiro, vamos deixar o dinheiro no setor, deixar o dinheiro na região onde ele deveria ficar fazendo investimento, gerando emprego, fazendo obras em aeroportos, expandindo a capacidade da infraestrutura. O bloco aqui do Nordeste tem essa configuração, vocês já conhecem, o aeroporto de Recife é o principal aeroporto do bloco, ele sai de 7.8 milhões de passageiros, que é o que processa hoje, nas nossas estimativas ele chega a 23.6 milhões ao final da concessão, ao final de 30 anos, e para isso serão necessários 832 milhões de investimento privado. Além disso vai ser necessário também um aumento do sítio aeroportuário de Guarulhos, o sítio aeroportuário civil hoje de Guarulhos, de Guararapes tem 2 milhões de metros quadrados e a gente está negociando com o comando da Aeronáutica agregar mais 1 milhão de metros quadrados a esse sítio para poder fazer a sua expansão, e é uma área que está estimada a preço de mercado, que um vai ser comprado porque é do comando, é da própria União, mas se fossemos adquirir seria uma área em torno de R\$ 400 milhões, então a gente tem aí 838 milhões de investimentos, mais uma área que a gente está colocando para dentro do sítio estimado aí em valor venal de R\$ 400 milhões. O aeroporto de Maceió demanda cerca de 400 milhões de investimento, ele sai de 2 milhões de passageiros e ele vai a 5.2 milhões. O de João Pessoa também chega a 5 milhões, hoje ele tem 1.4, demanda 263 milhões de CAPEX, Aracajú sai de 1.2 e vai para 5.6 e demanda 242 milhões, Juazeiro do Norte sai de 500 mil passageiros que processa hoje e chega a 2.8 milhões, e Campina Grande sai de 150 mil passageiros, que é o que processa hoje e ele chega ao final da concessão em 1 milhão de passageiros. Bom, em grandes números, esse bloco

demanda cerca de 2 bilhões de CAPEX, é claro que isso pode ser mais, vai depender da demanda, se a demanda for mais do que nós estamos esperando, a necessidade de investimento será maior e o concessionário terá que arcar com esse investimento. O detalhe, e eu chamo atenção aqui de vocês, é que temos R\$ 2 bilhões a serem feitos de investimento, mas mesmo assim esse bloco ainda é capaz de gerar aquele excedente que eu comentei com vocês aqui, esse excedente de outorga o bloco como um todo ainda gera esse excedente em um valor bastante robusto, no valor de R\$ 3.5 bilhões de reais. Então aqui vocês começam a entender que parte daquele excedente, agora, ele é capturado dentro do próprio bloco, mediante realização de obras, e ainda assim tem uma grande parte desse excedente que ainda assim vai para Brasília para o Fundo Nacional de Aviação Civil fazer a política pública setorial e o remanescente vai para poder pagar as contas da União, as nossas contas. Bom, aí vocês vão me perguntar, tenho certeza disso porque a gente já vem conversando bastante com a bancada federal aqui de Pernambuco lá em Brasília, a pergunta que vem é o seguinte, por que vocês estão fazendo a concessão em bloco? O aeroporto de Recife vai carregar então os outros aeroportos porque ele é o maior do bloco? Nós gostaríamos que Recife fosse concedido individualmente. E aí nós fizemos o exercício aqui, caso o Recife fosse concedido individualmente como seria essa concessão, qual seria o resultado. Eu vou pedir para vocês guardarem esse número aqui, ó, 3.5 bilhões. 3.5 bilhões é aquilo que a União captura via FNAC como excedente do Bloco Nordeste. Bom, se nós fossemos conceder somente o aeroporto de Recife, fora do bloco, nós fizemos as contas, isso aqui é um gráfico mais técnico, quem é da área econômica financeira está mais acostumando, mas quem não é eu vou explicar. Se nós fossemos conceder somente Recife, nós teríamos ao invés de 3.5 bilhões de excedente, nós teríamos 4.3 bilhões de excedente, ou seja, teríamos aí 800 milhões a mais do que o bloco como um todo. É um fluxo de caixa bastante atrativo, vocês podem ver que o fluxo já começa rapidamente, ele... Eu vou chegar aqui. Rapidamente ele é negativo, mas ele já torna-se positivo bem no iníciozinho da concessão, ele é o que a gente costuma chamar de uma aeroporto bastante atrativo, bastante

rentável para um operador. Eu brinco, eu sou mineiro, sou de Minas Gerais, a gente fala que isso aqui é uma vaca leiteira, você vai tirando leite, ela vai, dia após dia, dando leite. Então tem um fluxo de caixa bastante robusto, um valor presente líquido, é um termo técnico do setor, mas é mais ou menos o que dá essa dimensão de 862 milhões, isso gera uma outorga para a União, uma captura de excedente de 4.3 bi. O aeroporto de Recife, nós fizemos isso para todos do bloco, fizemos individualmente. O aeroporto de Maceió, por exemplo, também é muito rentável, é um aeroporto que também tem VPL positivo, ele não é no nível de Recife, mas mesmo assim ele gera para a União um excedente, se fosse vendido, concedido individualmente, ele geraria quase 400 milhões de excedente a ser capturado aí pelo Fundo Nacional de Aviação Civil. O aeroporto de Aracajú também agrega valor a esse bloco, logicamente em um patamar um pouco menor, mas ele ainda assim dá um valor de outorga no total de quase R\$50 milhões. Depois a ANAC vai explicar, Tiago, eu vou deixar para você explicar esse mecanismo da outorga variável, uma parte disso é capturada no início e uma outra parte é capturada ao longo do fluxo da concessão mediante outorgas variáveis, o Tiago depois na apresentação dele explica melhor isso. Então Aracajú também é um aeroporto com valor positivo, ele agrega fluxo de caixa ao projeto. E o aeroporto de João Pessoa, um pouco mais apertado, daí vocês percebiam que essa curva de VPL acumulado aqui já corta mais no final, é uma (ininteligível 00:34:27) bastante técnica, quem é do ramo vai entender o que eu estou falando, mas ainda assim é um aeroporto que agrega aí 3 milhões ao fluxo de caixa. Então a gente tem aqui nesse bloco quatro aeroportos que são, vamos dizer assim, aeroportos superavitários, aeroportos que agregam valor ao projeto da concessão. E temos dois aeroportos que tomam esse valor na outra ponta, que é o aeroporto de Juazeiro do Norte, ele tem um valor presente líquido negativo de 67 milhões, apesar dele gerar fluxos positivos, ele tem resultados positivos ao longo da concessão, mas ele tem ciclos de investimentos aqui, ó, realização de investimentos aqui e aqui, que puxam esse fluxo para baixo e o resultado em valor presente disso é um resultado negativo. O cenário mais extremo que a gente tem desse lado positivo é o de Campina,

que esse sim tem um fluxo de caixa, ele consegue recuperar alguma coisinha do fluxo de caixa, mas em valor acumulado ele tem um VPL de 119 milhões negativos. Bom, o que nós temos aqui? Temos um bloco, nesse bloco nós temos coisas de vários tipos, temos desde Recife, que é um aeroporto extremamente rentável e que agrega muito valor ao bloco, aeroportos que dentro do seu porte continuam agregando valor e aeroportos que utilizam o bloco para poder viabilizar o CAPEX. O que está acontecendo nesse bloco aqui? De novo, eu volto lá no início da minha fala, é um subsídio cruzado, assim como era feito pela Infraero, assim como era feito pelo FNAC, agora ele é feito também intrabloco. Eu vou chamar vocês na memória aqui, vocês vão lembrar que hoje vocês têm um belo terminal de passageiros, o aeroporto de Recife hoje é muito... é um conforto muito bacana, inclusive ganhou recentemente prêmios internacionais de qualidade, etc., parabéns à equipe da Infraero que opera, parabéns a todos os envolvidos, governo do estado também que trabalhou muito para desenvolver esse sítio. Esse nós temos um terminal pronto hoje, funcionando e operando, mas vocês vão lembrar que alguns anos atrás o terminal de Recife era um terminal bastante acanhado, bastante pequeno, que era aquele terminal antigo ali do lado de onde está hoje o terminal. Naquela época o aeroporto de Recife movimentava ali seus 1.5 milhão a 2 milhões de passageiros. E foi feito o novo terminal de passageiros. De que maneira? De onde veio o recurso para fazer esse novo terminal de passageiros? Que eu não sei nem quanto custou, deve ter custado talvez alguns milhões, R\$ 300, R\$ 400 milhões de reais, não sei à época quanto custou. O próprio aeroporto de Recife, com 1.5 milhão, 2 milhões de passageiros, seguramente não tinha fluxo de caixa para poder pagar aquilo, aquilo ali foi pago via subsídio cruzado, ou seja, foi o excedente de Guarulhos, que na época também era administrado pela Infraero, o excedente de Brasília, o excedente de Congonhas, o excedente do Santos Dumont e o excedente de todos os aeroportos da rede da Infraero que subsidiaram de uma maneira cruzada a construção do novo terminal do aeroporto de Recife. Então Recife se valeu desse mecanismo de subsídio cruzado, assim como todos os aeroportos do Brasil se valem até hoje desse mecanismo. Um outro exemplo, o aeroporto

de Petrolina, Petrolina hoje tem uma pista de capacidade internacional que recebe lá as maiores aeronaves do mundo, cargueiras inclusive, tem um terminal de passageiros bastante confortável, um pátio de aeronaves bastante robusto, e o aeroporto de Petrolina, logicamente não tem fluxo de caixa tão robusto assim, tem um fluxo de caixa lá interessante, mas não a ponto de fazer todos esses investimentos que foram feitos nos últimos anos. De onde veio o recurso para fazer o aeroporto de Petrolina? Do subsídio cruzado. Também na época via Infraero através dos excedentes de todos esses aeroportos que eu já falei. Bom, dito isso, nós chegamos aqui ao resultado do Bloco Nordeste. Quando a gente pega todos aqueles aeroportos individualmente e fala, “Olha, agora não é mais individual, agora vamos fazer um bloco disso aqui”. Temos inclusive as sinergias. Como é que seria o resultado desse bloco? Aí eu volto naqueles 3.5 bilhões lá do início. Perceba então que concedendo Recife sozinho a União teria como captura 4.3 bi e concedendo o bloco como um todo, a União abre mão de parte do seu recurso, desse recurso que iria para o Fundo Nacional de Aviação Civil e deixa esse recurso aqui na região. E por que do bloco? Aí eu vou falar das sinergias. O bloco está relacionado exatamente com elas, com as sinergias. É um bloco basicamente focado no turismo, é um bloco focado na vocação de HUB de Recife, vocês estão vivendo isso agora, a Azul está em fase de implantação de um HUB aqui em Recife. Recife é uma cidade polo, uma cidade polo muito mais que regional, uma cidade polo de todo o Nordeste, então já há uma atração natural de voos para Recife para aqui se conectarem tanto com a malha doméstica quanto com a malha internacional. Hoje mesmo eu vi aeronave da Azul fazendo voo de Fort Lauderdale para cá, conectando com a malha doméstica da Azul no Brasil. A questão do bloco tem exatamente essa sinergia, o objetivo de você potencializar isso, de modo que o concessionário do aeroporto possa fazer voos de Maceió para Recife, de Aracajú para Recife, de João Pessoa para Recife, de Juazeiro para Recife, de Campina Grande para Recife, centraliza aqui, o aeroporto ganha nas duas pontas, porque ele vai estar tanto na ponta do embarque quanto na ponta do desembarque, essa indústria está correlacionada, que é a indústria basicamente voltada para o turismo, a gente sabe que não é

só o turismo, mas o turismo é um motor muito forte de desenvolvimento dessa região do país, então isso tudo centraliza em Recife e a gente potencializa a questão do HUB de Recife. Além disso, nós temos sinergias que nós chegamos a calcular. Sinergias com mão de obra, nessa operação conjunta desse bloco de seis aeroportos; redução da base de cálculo de imposto, as sinergias tributárias, nós temos aeroportos extremamente superavitários de um lado e temos aeroportos deficitários do outro, então há um mecanismo de sinergia tributária. Qual que está falhando? Quer que eu troque aqui? Alô. Ah não. Agora foi. Foi. Bom, então, essa sinergia nós calculamos ela em valor presente, eu não tinha um valor somado aqui, em valor presente nós calculamos em cerca de R\$70 milhões, mas em valor absoluto isso aqui deve estar chegando acima de R\$200 milhões, é uma sinergia do Bloco Nordeste como um todo. O que eu quero chegar com isso? Eu quero trazer um discurso muito claro e muito franco para a população de Pernambuco, para a população de Recife. Recife, Pernambuco, vocês não vão perder um único centavo de investimento a ser feito nesse aeroporto. Todo mecanismo de investimento está preservado, o investimento é atrelado à demanda, ou seja, seja qual for a demanda, o concessionário terá que fazer os investimentos necessários para atender aquela demanda em um nível de qualidade de serviço muito bem estabelecido pela regulação da ANAC, consagrado internacionalmente. Então todos os investimentos necessários serão feitos e o nível de serviço será mantido. Inclusive se Recife chegar, por exemplo, vamos supor que o Governo Federal errou suas projeções e Recife não chegue a 25 milhões de passageiros, chegue a 30 milhões de passageiros, chegue a 35 milhões de passageiros. Não muda nada, o concessionário continua tendo que investir e tendo que prover à sociedade um terminal de passageiros e um aeroporto que processe o seus 30, 35, 40, quantos milhões forem de passageiros, isso está vinculado a gatilho de investimento vinculados à demanda. Então Recife não perde nenhum centavo de investimento, o mecanismo que nós estamos apresentando aqui é um mecanismo que o Governo Federal abre mão de capturar, um valor de outorga, um excedente que esse aeroporto vai gerar de qualquer maneira, o excedente já existe, ele vai

continuar existindo, esse excedente hoje está sendo capturado pela Infraero, a Infraero está fazendo uma obra hoje de 25 milhões no aeroporto de Macaé por exemplo, de onde vem esse dinheiro? Vem do aeroporto de Recife, vem do aeroporto de Congonhas, que a Infraero opera, vem do aeroporto de Santos Dumont, vem do aeroporto do Manaus, do aeroporto de Belém, do aeroporto de Curitiba, todos esses aeroportos são geradores de caixa para a Infraero e a Infraero usa para fazer obra. A Infraero acabou de fazer obra agora em Rio Branco no Acre, com que recurso? Com o excedente desses aeroportos. Então o aeroporto de Recife hoje já está gerando excedente, só que esse excedente até então vem sendo capturado por meio da Infraero. E agora, a partir de agora, vai passar a ser capturado parte dele, aliás uma parte bastante robusta, por meio do FNAC e uma outra parte fica dentro do bloco aeroportuário do Nordeste e é investido como capital privado sem envolver recurso público, é investido aqui na região. Então a lógica basicamente é essa. Do mesmo jeito não há qualquer oneração para o passageiro por parte de tarifa, a ANAC vai comentar também sobre tarifa, as tarifas são as tarifas histórias que existem hoje, que o passageiro já paga hoje, elas são simplesmente corrigidas pela inflação pelo IPCA e mesmo assim não é repassado sequer o IPCA todo, tem um Fator X que limita, que é um fator de grande produtividade e aqui em Recife tem um Fator Q também que vai poder ainda controlar com base na qualidade do serviço. Então basicamente as tarifas permanecem as mesmas e a longo prazo elas tendem a ser inclusive decrescentes a não ser que haja um fator de qualidade que eleve essa tarifa, mas aí sim por mérito do concessionário de estar prestando um serviço melhor do que se esperava, ele pode ter um pequena majoração de tarifa ali, mas ainda assim valores, patamares muito pequenos e muito comedidos, o maior espaço que ele tem é para baixo na verdade, caso ele não cumpra, ele é bastante penalizado e a tarifa tende a reduzir. Mas em linhas gerais, se ele fizer o seu comportamento médio, nós temos tarifas decrescentes ao longo do contrato em termos reais. Bom, então basicamente é isso. Falar um pouquinho de cronograma, como é que nós estamos aqui com o cronograma, já fizemos os estudos de viabilidade, esses estudos estão totalmente abertos e publicados no

site do Ministério dos Transportes, vocês podem entrar tanto pelo site da ANAC que ele vai direcionar para o Ministério, ou entrar diretamente no site do Ministério. São estudos extremamente robustos, vocês vão poder visitar esses estudos lá, são milhares, literalmente milhares de páginas que nós temos, estudos ambientais profundos, estudos de engenharia, estudos de mercado, de demanda, modelagem econômico-financeira, todas as plantas nós publicamos elas em arquivos AutoCAD, de modo que quem quiser jogar para o... os engenheiros que quiserem pegar essas plantas e verificar e estudá-las nos seus AutoCAD's podem fazer, todas as planilhas Excel que são muitas planilhas, colocamos elas totalmente abertas, com fórmulas, com links, com toda a estrutura, de modo que quem quiser, e eu convido vocês a conhecer, porque realmente é a primeira vez que o Governo Federal abre os estudos nesse nível de detalhe que nós estamos abrindo dessa vez, com essa transparência que nós estamos dando, é realmente bastante robusto. Eu acompanhei, tive a oportunidade de acompanhar as cinco rodadas de concessão e posso lhes garantir que os estudos que nós temos hoje são disparadamente os mais robustos que já tivemos no Brasil, todos os estudos até agora foram de muita qualidade, mas essa rodada realmente surpreendeu, os nossos consultores fizeram sondagem de solo, fizeram uma análise detalhada de tráfego aéreo, de rampa de aproximação, rampa de transição, uma série de coisas. O aeroporto de Recife tem problemas, a gente vai comentar isso ao longo dessa audiência, problemas na sua área operacional, em que pese o terminal de passageiros ser bastante confortável, esse aeroporto de Recife tem problemas com a liberação de faixa de pista, obstáculos que inclusive geraram recentemente um acautelamento por conta da ANAC, a gente está resolvendo esse problema, então tudo isso foi estudado com bastante detalhe, isso consta do estudo da concessão e eu convido de maneira muito sincera para que vocês visitem esses estudos e conheçam o material que está disponível totalmente liberado o acesso para a sociedade verificar. Estamos agora no processo de consulta pública como a Ana bem disse, a nossa presidente bem disse vai até o dia 13 de julho, então é importante que vocês registrem aí as contribuições não só aqui oralmente,

falando aqui, façam o registro pela internet também para que fique documentado, e depois elas serão todas respondidas, vamos até o dia 13 com consulta pública, depois na sequência vamos ao Tribunal de Contas da União, que nós já temos essa conversa em andamento com o Tribunal de Contas, o Tribunal de Contas faz um pente fino em todo esse processo, tanto nos estudos quanto nos documentos, editar o contrato e demais documentos jurídicos. Publicamos edital ao final do terceiro trimestre, lá finzinho de setembro, início de outubro, e aí vamos fazer leilão ainda esse ano, é claro que estamos todos trabalhando bastante para isso, sabemos as dificuldades, mas estamos muito confiantes que temos condição de fazer leilão ainda esse ano no mês de dezembro, ali na primeira quinzena de dezembro, colocando esse leilão, o leilão é feito geralmente em São Paulo na antiga Bovespa, agora chama-se B3, que é a principal bolsa de valores do país, a ideia é fazer esse leilão até dezembro. De modo que para o próximo governo, 2019, já fique somente a assinatura de contrato, que essa é feita pela ANAC, a ANAC, independente de troca de governo, de troca de ministério, a ANAC tem, a diretoria tem mandato e continua, independente da mudança de governo, a contratação ocorreria aí no primeiro trimestre de 2019, de modo que o concessionário já vai estar efetivamente operando esse aeroporto em meados de 2019, lá pelo mês de maio, junho, julho de 2019, já deve ter o operador privado de fato operando esses aeroportos. Eu queria encorajar a sociedade de Pernambuco de que é um modelo bastante robusto, bastante sólido, bastante evoluído, profundamente estudado e nós temos certeza que esse modelo traz investimentos para o estado, traz investimento para a região Nordeste como um todo, potencializa turismo, potencializa negócios, é um instrumento público importante que Recife já tem e vai continuar sendo importante e dessa vez agora potencializado, capitalizado pela iniciativa privada, então sim encorajo vocês a apoiarem esse projeto, a virem junto com o Governo Federal porque a coisa está realmente bastante sólida, bastante interessante. Então acho que o que eu tinha a dizer, acho que eu tomei até mais o tempo do que necessário, mas era importante a gente enfatizar essas questões aí. Está

ok? A gente continua a exposição, para as perguntas, para esclarecer os pontos específicos. Obrigado, viu, gente.

ANA MOTTA – Obrigada, Ronei. Passamos agora à apresentação da nossa equipe técnica sobre a proposta de concessão. Por favor, Tiago.

TIAGO SOUSA PEREIRA – Bom, boa tarde novamente. Temos aqui uma mesa composta por servidores representantes da Presidência da República, da Secretaria de Aviação Civil e da ANAC. Porque o processo é feito de forma compartilhada, cada um dentro das suas competências, a Presidência da República é responsável pela inclusão do projeto no PND e a declaração do projeto como de prioridade nacional, a Secretaria de Aviação Civil/Ministério dos Transportes é responsável por fazer os estudos iniciais, propor o projeto para a Presidência da República e depois fazer, coordenar os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental. Uma vez feito isso, aí a agência reguladora, a ANAC, é o órgão regulador, poder concedente, faz, elabora a minuta de edital, de anexos do edital, contrato e anexos, faz a audiência pública e depois aprova e realiza o leilão, depois assina o contrato. Enfim, é um projeto conjunto e por isso que estamos todos aqui e a ideia é que as contribuições venham para todo esse processo, para o edital, contratos e estudos. Eu vou apresentar então as principais regras de forma resumida, todos os documentos estão no site da Agência, como a nossa intenção aqui é ouvi-los, eu vou apresentar de forma bastante resumida e aí dúvidas, sugestões e contribuições, e enfim, o foco do evento é ouvir vocês. Como o Ronei bem falou, com essa concessão vamos atingir cerca de 70% dos passageiros da aviação civil brasileira processados em aeroportos concedidos, geridos pela iniciativa privada, atualmente cerca de 60%, esses aeroportos que estão em concessão representam mais cerca de 10% dos passageiros. Objetivos da concessão. Expandir a infraestrutura. Muito bem o Ronei colocou, mostrou aí o processo de crescimento da demanda decorrente da desregulamentação do transporte aéreo, a demanda cresceu muito no começo dos anos 2000. No final da primeira década, no final da década passada estourou, saturou a infraestrutura aeroportuária, desde então o governo tem

lançado mão dos processos de concessão. O Ronei mostrou as fotos e, enfim, são pequenas ilustrações dos benefícios que as concessões dos aeroportos têm trazido para o Brasil. Então o primeiro objetivo é sim continuar essa expansão da infraestrutura de forma a atender o aumento da demanda, já vou falar aqui de mecanismos de gatilho de demanda, ou seja, a concessionária tem que garantir que a infraestrutura aeroportuária atenda permanentemente o crescimento da demanda. Outra coisa importante, o Ronei também mencionou, hoje a gente tem oito operadores internacionais de renome de muita qualidade, ou seja, hoje a gente tem competição entre aeroportos e objetivo é continuar induzindo essa competição, aeroporto brigando por passageiro, brigando por seu HUB, HUB internacional, HUB doméstico, enfim, e a nossa regulação vai muito nessa linha também de induzir competição, assim como no caso da desregulamentação dos serviços aéreos permitiu uma maior competição entre as empresas aéreas, a mesma lógica nos aeroportos. E por fim, para o passageiro, para os usuários do aeroporto melhorar o nível de serviço, atingir níveis adequados de serviço. Como eu disse, o processo de concessão, depois da aprovação lá, a inclusão do projeto na carteira do PPI, no Plano Nacional de Desestatização, a SAC elabora então os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, toda vez que eu falar EVTEA, são esses estudos. É com base nesses estudos que a gente faz aquelas valorações que o Ronei mostrou, lance mínimo, fluxo de caixa, investimentos, etc. Aqui no caso são quatro estudos, são, enfim, é uma gama enorme de arquivos, mais de mil, milhares de páginas e documentos, esses estudos estão muito bem elaborados, temos estudos de engenharia, estudos de demanda, estudos ambientais e avaliação econômico-financeira. Isso embasa, como eu disse, o lance mínimo nos investimentos previstos. Importante mencionar, os estudos são meramente referenciais, eles não são vinculantes. No sentido de que a concessionária, lá na frente, ela não pode chegar para a ANAC e falar, “Ah, a demanda que você previu no estudo não está se concretizando”, não, isso é referencial, a responsabilidade de estudar e elaborar as suas próprias propostas é do concorrente do leilão, é do consórcio que vai participar do leilão, o estudo é uma referência para o governo fazer uma valoração do projeto, no

caso aqui do bloco de aeroportos do Nordeste. Bom, falando do bloco, então temos aí um valor de contribuição inicial mínima que é, vamos pegar todo o excedente do bloco, todo o superávit que aquele conjunto de aeroportos traz ao longo do tempo, traz para valor presente e divide pela metade, é esse o valor da contribuição inicial mínima, 360 milhões. Eu vou explicar a regra de pagamento de outorga, de contribuições, que ela prevê uma carência de cinco anos justamente nos cinco anos em que as concessionárias vão ter um gasto de investimento, que a gente chama de CAPEX, muito alto, então a gente isenta a concessionária de pagamento de outorga durante esse período e depois volta com base em um conceito de contribuição varável que eu vou explicar na frente. Investimentos da ordem de 2.1 bilhões, receitas da ordem de 21 bilhões. Obrigações para a assinatura do contrato, o consórcio tem que apresentar uma garantia, uma proposta para a gente tem que... para conseguir selecionar consórcios robustos e com capacidade financeira ele tem que apresentar algumas garantias, a garantia da proposta econômica do lance mínimo é da ordem de 60 milhões, além disso, para poder assinar o contrato, o consórcio tem que pagar à Infraero o valor de 153 milhões para subsidiar o programa de adequação de efetivo da Infraero, tem que demonstrar para a Agência a integralização do valor de 484 milhões de capital social, tem que reembolsar esses EVTEAs, esses estudos que eu falei que estão... Eu e o Ronei falamos que estão muito bem realizados, eles vão ser remunerados pelo consórcio que vencer a licitação, além disso eles têm que apresentar uma garantia de execução da ordem de 180 milhões. Falando um pouquinho. Então a gente está na audiência pública, vai receber todas as contribuições, vai processar essas contribuições e depois a SRA, a superintendência vai propor para a diretoria da Agência a minuta final de edital e contrato. A diretoria vai aprovar, e aí tem todo um período de acesso, de realização do leilão que é disciplinado por esse edital. Eu vou falar então desses principais pontos. Acesso ao edital, objeto do contrato, leilão, assinatura do contrato. Acesso, uma vez que a diretoria da Agência aprova a versão final do edital, ele vai ficar... O edital, o contrato, as versões finais ficarão públicas e disponíveis no site da Agência, www.anac.gov.br. Os interessados

têm até cinco dias úteis antes da data da entrega das propostas para tentar impugnar o edital, esse é o prazo máximo. Objeto, ampliação... Objeto do contrato, ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos. Podem ser... Não existe nenhuma restrição à competição, diferentemente dos modelos anteriores, que o governo propôs restrições à participação para aumentar a concorrência entre os... para trazer mais operadores, aumentar a concorrência entre os aeroportos, havia essas restrições. Nesse processo, em função do fato da gente já ter muitos aeroportos e também do fato de que a imposição de alguma restrição poderia gerar restrição à concorrência na licitação, e gerar mais distorção do que benefício, a gente optou por não, pelo menos a priori, não estabelecer nenhuma restrição, então qualquer consórcio, seja concessionária atual ou enfim, pode apresentar proposta e pode apresentar proposta para os três e pode levar os três. O mesmo licitante então pode ganhar todos os blocos. Como eu disse, a responsabilidade por estudar, apesar do EVTEA existir, apesar do estudo do governo, a responsabilidade para fazer os seus próprios estudos e as suas propostas econômicas é do licitante, então ele tem aí a responsabilidade e a prerrogativa de ir visitar os sítios aeroportuários, e fazer uma avaliação mais detida dos aspectos que lhe interessam. Condição de habilitação. Como eu disse no começo da apresentação, a gente quer ampliar a infraestrutura, quer melhorar a qualidade do serviço para o passageiro, então a gente, sabendo que o aeroporto é praticamente uma fábrica, uma cidade, tem várias em presas ali funcionando, tem vários processos funcionando de forma integrada, é importante a gente selecionar *players* que tenham essa expertise na exploração de aeroportos. Então existe um requisito de habilitação técnica, ou seja, todo consórcio para poder participar da licitação, ele tem que ter um operador aeroportuário com participação de no mínimo 15% do consórcio, é admitido inclusive a participação de mais de um operador em cada consórcio. Por uma questão de concorrência, as empresas aéreas, a participação de empresas aéreas nos consórcios está limitada até 2%. Formaram os consórcios os licitantes e aí vamos para as etapas do leilão. Garantia da proposta. Como eu disse, o objetivo é sempre a gente selecionar *players* que de fato estejam

preparados para assumirem essa concessão nos 30 anos que vão se seguir, então tem que ser *players* que têm expertise no setor aeroportuário, por isso os requisitos de habilitação técnica, e que tenham capacidade financeira para realizar todos os investimentos, etc., etc. Então a ANAC, o edital prevê uma apresentação para a Agência de uma garantia no valor de 1% do valor do contrato, no caso do Nordeste, R\$60 milhões. A proposta econômica. Além dessa garantia, ele tem que apresentar uma declaração de uma instituição financeira com um patrimônio líquido robusto também, superior a R\$ 1 bilhão, essa instituição que não pode participar do consórcio tem que atestar que aquela proposta econômica tem sentido. E por fim, aí na condição de habilitação, como eu falei, a gente exige a participação de operador aeroportuário, no mínimo de 15% e esse operador aeroportuário tem que ter experiência na operação de aeroportos acima de determinado nível. No caso do bloco do Nordeste, como o aeroporto cabeça, o aeroporto líder, o aeroporto de Recife que processo mais de 7 milhões de passageiros, então o requisito aqui para o bloco do Nordeste é 7 milhões. Para os outros blocos são 3 milhões. E aí o vencedor da... Obviamente o critério de escolha é o maior ágio, a maior proposta econômica, o vencedor vencendo o leilão e comprovando todas as condições para a comissão de licitação, depois ele tem que, para ele poder assinar o contrato, tem que fazer uma integralização de capital, no caso do Nordeste, de 211 milhões, prestar garantia de execução do contrato, remunerar a entidade que vai organizar o leilão, reembolsar os EVTEAs, custear, passar aquele valor que eu falei para a Infraero manter o seu programa de adequação de efetivo, e também apresentar para a Agência a indicação societária, o quadro de sócio e a composição como ela funciona. Isso são condições prévias, obrigações prévias para que o licitante vencedor possa assinar o contrato de concessão. Que deve acontecer no ano que vem. Enfim, esse é o processo de licitação. Falar um pouquinho agora do contrato, as principais regras, como é o sistema de pagamento de outorga, as fases de realização do objeto, como é que... as fases de expansão, Fase 1A, Fase 1B, transição, investimento inicial, manutenção, falar um pouquinho de tarifas, direitos e deveres e penalidades. Contribuição. Como eu disse, o

vencedor vai dar o maior lance pelo leilão, ganha quem apresentar o maior ágio. Ele então, esse ágio paga na cabeça, aqui, antes de assinar o contrato, então ele tem que pagar para a Agência, tem que depositar no FNAC a contribuição inicial, que é o lance mínimo mais o ágio vencedor, depois de um tempo existe um período de carência de cinco anos, esse período justamente onde a concessionária tem que fazer os investimentos iniciais e ampliar os terminais, os sistemas de pista, enfim, isso varia de acordo com o aeroporto, e a partir do sexto ano o que ele vai pagar para o Governo Federal é o que a gente chama de contribuição variável. Por que ela é variável? Porque ela é um percentual da receita bruta do aeroporto do ano anterior. Esse percentual é crescente, então ele vai crescendo do ano sexto ao décimo e aí a partir do décimo primeiro ele se mantém constante no valor do décimo. É essa sistemática. No caso do Nordeste, como é o bloco que tem maior viabilidade, o percentual de contribuição variável cresce de 3,3% até 16,5%. Importante ressaltar, isso é uma inovação em relação a todos os modelos. Essa curva de pagamento já estava prevista na última concessão, Florianópolis, Porto Alegre, Salvador e Fortaleza, só que ela previa um pagamento fixo e um variável. A lógica de se colocar um variável é para permitir, só o variável, só essa contribuição variável ao longo do contrato, é para permitir que o risco de demanda seja compartilhado entre concessionária e governo. Se a demanda crescer muito, ótimo, o governo recebe mais, porém se a demanda for muito abaixo do esperado, digamos que há esse compartilhamento, o governo recebe menos, a concessionária tem obrigação menor de passar recursos para o governo. Então, ou seja, esse mecanismo possibilita compartilhamento de risco e tem sido muito bem visto pelo mercado porque aumenta as condições de financiabilidade e compartilhamento de riscos.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Deixa só eu aproveitar, Thiago enquanto você toma uma água, é que eu acabei não chamando a atenção para isso. Eu mostrei na minha apresentação o fluxo de caixa só da concessão do aeroporto de Recife. Se nós fôssemos conceder somente o aeroporto de Recife, aquele percentual de 16,5% ali que a União está capturando desse bloco, 16,5% da Receita bruta, ele passaria para 33% da Receita bruta, então a concessão

exclusivamente do aeroporto de Recife, a União estaria capturando 33% de toda Receita do aeroporto para depósito na conta única do tesouro, por meio do FNAC. Como a gente optou por conceder o bloco e o bloco tem volume de investimentos maiores a ser feito, esse percentual cai para 16,5% e é daí que reforça aquela tese que eu comentei, que o Governo Federal tá abrindo mão de capturar esse excedente e fazer esse subsídio cruzado via fundo nacional de aviação civil pelos motivos que eu já expliquei anteriormente, pela ineficiência desse mecanismo, não pela ineficiência, mas pelo esgotamento desse mecanismo ao longo dos anos e estar abrindo mão dos 33% baixando essa alíquota para 16,5% de modo que essa diferença pode continuar sendo investida pelo capital privado aqui diretamente no bloco do nordeste. Então só para vocês terem uma ideia, percebam o tamanho da mordida, 33,5%, quase 34% da Receita bruta do aeroporto, não é do resultado do aeroporto, é de todas as receitas que o aeroporto recolhe. Não tem a ver com despesa, Receita comercial, Receita tarifária, empreendimentos imobiliários e tudo isso, 33% iria para a conta única do tesouro e com esta conta que nós chegamos esse percentual cai para 16,5% e o restante fica sendo feito investimentos no setor. Desculpe, Tiago era isso.

27

TIAGO SOUSA PEREIRA – Obrigado. Esse ponto que o Ronei mencionou de que na verdade o aeroporto de Recife, ou nenhum aeroporto está sendo prejudicado em função de outro. Pra ficar bem claro quando a gente falar de regulação, né. A mensagem chave é de fato existe uma redução de superávit para o governo ao invés de no ônus, o governo Federal fazer jus a 33% da Receita, se fosse uma concessão de Recife sozinha, a gente está fazendo jus a uma contribuição de 16% ou seja, uma redução de Receita do governo, mas as métricas de qualidade de serviço e investimento vão se manter constantes e muito parecidas com a regulação dos outros blocos que eu vou mostrar mais para a frente. Bom, falando disso então. Fases do contrato. Primeira coisa para deixar claro, objeto do contrato no caso do bloco do Nordeste, é ampliação, exploração de todos os seis aeroportos, todos fazem..., a SPE é única, a concessionária é uma única concessionária, ela é responsável por todos os

aeroportos. Inclusive penalidade, tudo relacionado a cada aeroporto lá, ela tem responsabilidade para seguir todas as regras para todos os aeroportos. Assumi a concessão. 1ª Etapa, fase 1A- Transição operacional, passagem de bastão da Infraero, no caso dos aeroportos, acho que no Nordeste todo são operados pela Infraero, né? No Mato Grosso é que tem aeroportos operados pela prefeituras e estado, mas no caso então a passagem de bastão pra Infraero. A gente coloca de 95 a 125 dias, vai depender do porte do aeroporto. Fase 1B – Investimentos obrigatórios não é o melhor termo, investimentos iniciais para a expansão da infraestrutura aeroportuária, vou explicar mais pra frente. A duração dela é de 36 meses, via de regra com algumas exceções no caso do nordeste todos são 36 meses. Fase 2. Manutenção do nível do serviço, ou seja, assumi, ampliei a infraestrutura e a partir da fase 2 eu entro no regime de gatilho de investimento. À medida que a demanda cresce, o aeroporto tem que crescer pra atender a demanda na mesma qualidade e nível de serviço que a ANAC estabelece no contrato. A Fase 1 tem 12 estágios. Estágio 1 é a aprovação dos planos de transferência operacional, segurança, manual de operações junto à Agência e o Estágio 2 é operação assistida. A Infraero continua operando até que a concessionária tome pé, consiga var como funciona o aeroporto. No final do estágio 2 acaba a fase 1 A e a concessionária então assume o aeroporto. É uma diferença importante ressaltar, prazo aí. Aeroportos pequenos com operação mais simples a gente está dando 15 dias para o estágio 2. Aeroportos maiores 45 dias porque tem uma operação mais robusta, mais componentes, terminal de carga, voo internacional, etc. Enfim tem esses prazos aí e é isso que diferencia naquele prazo de 95 a 125 dias. Desde a fase 1 já pra deixar claro para os usuários, sentir a presença da concessionária, já está previsto em contrato que a concessionária apresente para a Agência um conjunto de ações de melhoria da infraestrutura, pontuais ainda. Melhoria de banheiros, fraldário, sinalização do aeroporto, reparo em algumas edificações com defeito, iluminação, climatização, internet gratuita, acessibilidade, equipamentos de mobilidade, elevador, escada rolante. Ou seja, aquelas primeiras obras, aqueles primeiros reparos que já dão uma sensação de bem-estar para os usuários do aeroporto. Isso ainda é na fase

1 A. falando um pouco da questão de como é que o aeroporto se financia. Por receitas tarifárias e por receitas não tarifárias. A gente tem 6 tipos de tarifas, elas são reguladas pela Agência. Só que a regulação tem pesos diferentes. Eu não faço a mesma regulação por exemplo, eu não aplico a mesma regulação que eu vou aplicar pra Recife, não é a mesma regulação para Campina Grande, por exemplo. São aeroportos de portes diferentes e a gente tem que tratar diferente de forma diferente, senão a regulação pode ficar muito pesada para o aeroporto pequeno e também muito branda para o aeroporto grande. Então a gente tem aí alguns princípios, a precificação tem que seguir boas práticas, seguir aí as cartilhas, as boas práticas dos órgãos internacionais. Elas têm que ser baseadas em critérios objetivos, não pode discriminar empresa com o mesmo tipo de operação. Uma empresa A paga uma operação, um horário, etc, uma empresa A paga tanto e a outra empresa B paga outro valor. Os critérios de diferenciação tarifária têm que ser objetivos. Os usuários têm que ter espaço para se manifestar, contestar, fazer propostas para os aeroportos. A ANAC pode suspender alterações tarifárias quando ela perceber que essas regras não foram seguidas e além disso as concessionárias têm que seguir as isenções legais que estão previstas no caso de tarifas aeroportuárias. Tem 2 tipos de regulação para a regulação tarifária. A regulação dos aeroportos maiores, das capitais, seja do Nordeste, do Centro-Oeste ou do Sudeste, o modelo regulatório básico é de Receita/teto para o passageiro. Como o Ronei mencionou, a gente pega lá o histórico da Infraero e calcula para cada aeroporto quanto é que a Infraero arrecadou para o passageiro e aí é esse o T0, é a Receita teto inicial que o aeroporto pode aplicar para o passageiro no começo do contrato. No caso da tarifa de catatasia, de carga importada em trânsito por conta de uma questão de competição pro aeroporto não impossibilitar a competição com as zonas secundárias, tem uma Receita teto dessa tarifa, desculpe, uma tarifa teto da tarifa de carga em trânsito. E além disso todo aumento tarifário a concessionária tem que apresentar pra Agência um relatório de consulta no qual ela mostra que todos os usuários do aeroporto foram consultados. No caso dos aeroportos pequenos, não existe uma tarifa pré-determinada. Os aeroportos têm liberdade

tarifária assim como já acontece hoje nos aeroportos conveniados e a pergunta é, mas será que os aeroportos não vão subir muito a tarifa? A resposta é não.

RONI SAGGIORO GLANZMANN – Os aeroportos conveniados são aqueles delegados para estados e municípios, né. Aeroporto de Maringá, nós temos cerca de 500 a 500 e poucos aeroportos no Brasil hoje que são operados por estados e municípios. Ipatinga, Juiz de Fora, Porto Seguro, Vitória da Conquista, Sinope, os que estão em concessão inclusive, são cerca de 500 e pouco no Brasil e nessa rodada tem 4 no interior do Mato Grosso em concessão.

TIAGO SOUSA PEREIRA – Esses aeroportos pela legislação atual da ANAC já tem um processo de liberdade tarifária e o que a gente verifica é que não tem esse casamento de tarifa, porque? Porque esses aeroportos são pequenos, a gente vai obrigar o aeroporto a ter uma operação mínima que exige um custo fixo. Então vai valer a pena pra ele tentar atrair empresa pra tentar aumentar o seu valor, tentar aumentar a sua lucratividade. Então o que a gente faz é permitir uma liberdade tarifária e faz um monitoramento. É o que a gente chama de regulação por ameaça. Para esses aeroportos pequenos a gente não tem teto tarifário. Eles vão ter liberdade tarifária e a ANAC faz o monitoramento para coibir abusos. No caso que são receitas tarifárias, tem essa regulação que diferencia pelo porte do aeroporto. Teto tarifário para os maiores, liberdade para os menores e tem as receitas não tarifárias. Via de regra elas não são reguladas. As comerciais, as receitas comerciais, estacionamento, exploração imobiliária, loja no aeroporto, remuneração é livremente pactuada entre as partes, no aeroporto lá com a concessionária da loja, com a exploradora, com a loja e etc. no caso das receitas operacionais, ou seja, aquelas atividades que não são remuneradas por tarifas, mas são relacionadas ao transporte aéreo, Esata – Empresa de Serviço Auxiliar do Transporte Aéreo, combustíveis e etc, também a remuneração é livremente pactuada entre as partes mas a Agência tem um olho maior. Acompanha, monitora de forma a obrigar que o aeroporto, que a concessionária permita livre acesso a qualquer entrante, a qualquer empresa que queira operar no aeroporto e que a precificação pactuada siga critérios

objetivos e não discriminatórios. E também têm os mecanismos de consulta, protocolos de concordância que são obrigatórios no caso dos aeroportos maiores e nos menores, relatório de consulta que têm que ser apresentados para a ANAC e quando solicitados. O objetivo dessa regulação por ameaça é permitir maior concorrência dentro do aeroporto. Como o Ronei bem falou, aqueles aeroportos que têm regulação tarifária, a Receita teto é baseada no histórico da Infraero e ao longo do tempo ela vai ser reajustada pelo IPCA. O IPCA menos um fator de produtividade que é o fator X, que no geral tende a ser positivo, ou seja, reduz a tarifa todo ano e no caso de Recife, só Recife entre todos os aeroportos concedidos nesse processo, um fator de qualidade de serviço que eu vou explicar um pouco mais à frente. Basicamente se o aeroporto apresenta, atinge as metas de qualidade de serviço, ele pode aumentar um pouco a tarifa, senão a ANAC reduz a tarifa que ele pode cobrar. Além disso a gente tá criando nesse processo um mecanismo da proposta apoiada. O que é isso? De 5 em 5 anos a ANAC tem que mudar esse fator X e Q. antes da agência mudar, a ANAC vai dar a possibilidade para que o aeroporto entre em contato com as companhias aéreas para propor novas metodologias de cálculo do fator X, do fator Q, novas propostas de investimento e novas tarifas. Aí a ANAC vai ter poder de veto, mas se for uma proposta que na visão da Agência atende o interesse do passageiro, a gente aceita. Do passageiro, do usuário final. Caso contrário a ANAC faz o que a gente chama de revisão dos parâmetros de concessão. A ANAC mesmo de forma compulsória determina metodologias de fator X, fator Q e taxa regulatória. E por fim também tem as revisões extraordinárias que são os eventos de desequilíbrio contratuais. Já falei da proposta apoiada. Falando um pouco da revisão extraordinária. Somar os reequilíbrios de contrato. Existe uma matriz de risco no contrato. Riscos suportados pelo poder concedente e riscos suportados pela concessionária. O rol de riscos do poder concedente é exaustivo, são aqueles que estão lá na matriz de risco. Uma vez que se concretize esse risco, por exemplo, uma alteração tributária superveniente que vai aumentar os custos da concessionária aí a ANAC reequilibra o contrato para manter o equilíbrio inicial. Os riscos assumidos pelo poder concedente são

exaustivos e todos os demais riscos são da concessionária. E também a gente está criando aí duas regras adicionais que esse evento de reequilíbrio têm que ser significantes, ou seja, eu só vou analisar pedido acima de 1% da Receita bruta do aeroporto e a concessionária tem um prazo máximo de 5 anos para fazer esses pleitos de reequilíbrio contratual. Agora falando da parte que interessa os usuários. Regulação de qualidade de serviço. Então tarifa tem aquele modelo de regulação, dois tipos: liberdade para pequeno, Receita teto para os grandes, falando de qualidade. Como eu disse, a gente não pode regular aeroportos muito diferentes de forma igual. Então temos que graduar a regulação sob pena de penalizar aeroportos pequenos e de deixar muito brandas as regras de aeroportos grandes. Então a forma de graduar foi pelo porte de passageiros. Aeroportos abaixo de 1 milhão no caso de qualidade de serviço. Aeroportos abaixo de 1 milhão de passageiros têm que criar e tem que ter, vão ser fiscalizados pela Agência, num sistema de registro e tratamento de reclamações e problemas, ou seja, uma ouvidoria que ele vai receber todas as reclamações e tem que tratar e a ANAC tem acesso a esses dados e vai fazer a fiscalização do registro do tratamento dessas manifestações. Aeroportos entre 1 e 5 milhões de passageiros, além desses registros, além desse sistema de registro de tratamento de reclamações, os aeroportos também vão ter os PQS e IQS, Plano de Qualidade de Serviço e Indicadores de Qualidade de Serviço. Indicadores são métricas, tempo de fila, tempo de processamento de passageiro, fila no check-in, etc e a gente vai monitorando para ver se o aeroporto está tendo um bom desempenho. Quando não tem ele tem que apresentar pra gente um plano de qualidade de serviço pra melhorar o cumprimento desses indicadores. No caso de Recife, ou seja, aeroportos acima de 5 milhões de passageiros, além de sistema de registro de manifestação, PQS e IQS, os aeroportos vão ter que ter, o aeroporto de Recife vai ter também o fator Q. O fator Q é o seguinte, eu pego alguns desses indicadores de qualidade de serviço e vou monitorar e coloco metas pra ele. Acima e abaixo, né. Se ele atinge sistematicamente essas metas e ele pode aumentar um pouquinho aquele teto tarifário. Se ele fica muito abaixo eu vou reduzir a tarifa dele. É um incentivo para o aeroporto então melhorar

sempre a qualidade do serviço e ter sim possibilidade de reajustar um pouquinho mais a tarifa. Então vocês vejam que são métricas diferentes, são instrumentos regulatórios mais pesados para os aeroportos maiores como Recife e mais leves para os aeroportos menores. Essa lógica, fator Q, IQS e PQS, sistema de registro de manifestação, ela existe já para os aeroportos já concedidos. Todos os aeroportos já concedidos, os 10 anteriores, eles seguem essa lógica, nesse sentido é que a gente fala que o Ronei muito bem mencionou, que não vai ter nenhuma diferença pro usuário final do aeroporto de Recife porque a regulação que ele tá seguindo é a mesma que a gente já faz pros outros aeroportos só que um pouco melhorada, né. Porque a gente vai melhorando rodada a rodada. Essa mesma gradação também vai ter no caso dos investimentos. Como eu disse lá atrás investimento fase 1B, você tem os investimentos iniciais pra gente adequar infraestrutura e pra recompor o nível de serviço e lá na frente depois dos 3 anos tem a fase 2 que é manter a manutenção desse nível de serviço. A gente coloca aí 3 tipos de métricas pra recomposição de nível de serviço. Aeroportos pequenos abaixo de 1 milhão de passageiros eles têm que atender o nível ótimo da IATA, a IATA é a Associação Internacional das Empresas de Transporte Aéreo. Então o nível ótimo, é um manual que existe no caso aí pra aeroportos pequenos é adaptado para os aeroportos regionais. Entre 1 e 5 milhões de passageiros além desse nível ótimo da IATA que ele é um pouquinho adaptado para aeroportos maiores, então tem requisitos mais pesados, também a gente estabelece percentuais de atendimento de passageiros e pontos de embarque. Ao final dos 3 anos o aeroporto tem que apresentar uma infraestrutura que seja capaz de suportar em 65% os passageiros domésticos pelo menos, processados em pontes de embarque e 95% dos internacionais. No caso de Recife além do nível ótimo da IATA e do percentual de ponte de embarque, a gente está determinando via contrato que ele entregue já no terceiro ano de concessão uma infraestrutura que atenda a demanda do décimo ano do EVTEA, justamente pra dar um salto da infraestrutura do aeroporto nesse primeiro momento e de forma que ele tenha, que ele não precise ficar fazendo intervenções de aumento da infraestrutura ao longo do tempo. Então, ou seja, novamente a gradação, a gente

está dando o maior peso na regulação, à medida que o aeroporto, que o porte do aeroporto aumente. Aí eu vou falar de forma bem rápida, eu acho que o Ronei já falou dos principais, dos valores e falando um pouquinho dos investimentos, tem uma diretriz para todos os aeroportos terem uma operação mínima. Operação mínima de instrumento, por instrumento, IFR, diurno e noturno sem restrição com o Código de aeronave 3C, aeronave crítica do Código 3C. tem os eventos aí, mas com restrição, né.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Mas a exigência para Recife é o 4C full, é porque já opera hoje 4C, o 3C é para os demais aeroportos. Lembrando que isso daí é uma diretriz mínima de operação, quer dizer, no mínimo o concessionário tem que entregar esse nível de serviço sem qualquer tipo de restrição operando full e logicamente de acordo com a demanda ele vai ajustar junto com a empresa aérea a operação 4C, 4D, 4E. Brasília inclusive, Recife inclusive já opera com aeronaves até pode operar com categoria Eco.

TIAGO – É importante falar até é uma diretriz de política pública do próprio ministério muito pautada no que dizem as empresas aéreas. As empresas aéreas que sobretudo os aeroportos regionais as empresas aéreas que pretendem fazer voos regionais têm muito problema de cancelamento de voo em função de condições visuais, de condições climáticas, exato. E aí esse tipo de operação permite, reduz esses cancelamentos nessas condições climáticas adversas. Por isso o governo Federal num contexto de concessão de aeroportos regionais estabeleceu essa operação mínima aí de voos por instrumentos Código mínimo de aeronave 3C.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Só pra quem não conhece 3C é um Boeing 737-700 por exemplo, uma aeronave que a Gol opera. É uma TR 72 operando full, um Embraer 190, enfim é mais ou menos isso.

TIAGO – Bom, pra eu ver esse sistema visual de indicador de rampa de aproximação, o famoso PAPI, implantar áreas de segurança de fim de pista, reza uma área de escape para todos os aeroportos, TPS. É importante colocar esses

investimentos não estão escritos no contrato que eles têm que fazer um TPS novo, têm que fazer a pista em tal maneira, etc, etc. a gente tá colocando o padrão que a gente quer, o padrão que o governo exige. No caso do lado A, IFR sem restrição diurno e noturno, aeronave 3C. no caso dos TPSs, nível ótimo da IATA adaptado para aeroporto regional ou para aeroporto grande e aí como resultado desses padrões que o contrato estabelece, aí o EVTEA então estão prevendo aí como soluções aqui no caso de Maceió, Aracajú e João Pessoa haja em ampliação do terminal de passageiros. Juazeiro do Norte, Campina Grande também possivelmente novos terminais de passageiros, provavelmente. Enfim, a solução que a concessionária vai dar.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – É importante ressaltar isso, que o edital e o contrato prevê o nível de serviço que tem que ser oferecido, mas a solução de engenharia dada para se alcançar aquele nível de serviço é dada pelo concessionário. Logicamente mediante processo que passa pela ANAC, mas a solução de engenharia. Então como fazer é o concessionário que define como fazer, o que fazer, aí isso sim foi definido por política pública mediante uma diretriz dada pelo Ministério dos Transportes à Agência Reguladora.

35

TIAGO – Essa é uma inovação no contrato no sentido da gente não ser prescritivo no como, mas sim cobrar o resultado da concessionária. E sabendo que é um operador qualificado, da iniciativa privada com toda expertise, a ideia é deixar que ele dê a melhor solução para o aeroporto e a gente monitora o desempenho, a performance que ele vai apresentar. Por fim, estou terminando a apresentação pra gente começar a parte de perguntas. Desapropriações, desocupações e licenças ambientais são ônus, responsabilidades da concessionária. No caso de desapropriação isso há uma exceção caso já haja processo de desapropriação iniciado pelo poder público. Mas regra geral, responsabilidade da concessionária. Por fim, também há uma previsão e isso já é um acordo entre sindicato da Infraero, um acordo coletivo trabalhista, a concessionária, os funcionários da Infraero que forem aproveitados pela concessionária, enfim, que desejarem passar para a nova concessionária, eles

têm garantia de emprego até o final de 2020 e ainda a possibilidade de vinculação ao Infoprev. Além disso tem toda aquela questão que eu falei que em concessionária antes de assinar o contrato ela tem que transferir pra Infraero o valor que está estabelecido no contrato para a Infraero continuar mantendo o programa de adequação do seu efetivo. E aí tem o processo de negociação entre concessionária e empregados pra que haja essa locação ou não, ou ele, ou os empregados e funcionários podem também se manter na Infraero, nas outras unidades de acordo com a política de pessoal da Infraero. Por fim, falando um pouco de penalidades, a gente regula e tem que fiscalizar para que as concessionárias cumpram as normas do contrato. A gente tem diversos tipos de penalidades. Advertência, multa, suspensão do direito de contratar e declaração de inidoneidade. Com essas penalidades elas são disciplinadas no Capítulo 8 e no Anexo 3 do contrato. Então a tabela enorme de multas lá, cada conduta infracional relacionada a um valor de multa sendo que esse valor de multa é um percentual do faturamento de cada bloco. Então é um *inforcement* muito grande se a concessionária para ela, é muito caro para a concessionária descumprir essas regras que a ANAC estabelece no contrato. Por isso que a gente coloca novamente é importante passar a mensagem. A regulação vai garantir que a qualidade do aeroporto continue independentemente se está sendo concedido via bloco ou não. A questão de conceder por bloco é meramente uma diferença para fins da outorga que o governo Federal vai capturar. Tem todo um mecanismo regulatório. Aquelas regras que eu acabei de escrever e também esses mecanismos de penalidade pra garantir que as concessionárias sigam e cumpram as normas e então apresentem aí um melhor serviço para o passageiro. É isso. Obrigado pela paciência de todos. Ressalto aí novamente a importância de todos que tiverem contribuições, de entrarem no site da Agência, preencherem o formulário eletrônico, sem prejuízo da fala aqui, da contribuição aqui nesse evento, vai lá no site da Agência, passa as informações, indica as fontes, assim é a melhor maneira da gente conseguir poder melhorar, capturar mais informações para melhorar as regras e esse processo de concessão. Passo a palavra para a nossa Presidente.

ANA MOTTA – Obrigada, Tiago. Dando prosseguimento à audiência pública, realizaremos agora o chamamento dos oradores inscritos previamente pela internet. O primeiro da lista é o senhor José Roberto Barreto Celestino, Secretário Especial de Articulação da Prefeitura Municipal de Juazeiro do Norte. Prazo de 5 minutos.

JOSÉ ROBERTO BARRETO CELESTINO – Agradeço a Agência por conceder essa palavra à nossa municipalidade. Nós temos 3 sugestões, 3 alterações no contrato. A primeira contribuição. Substituir o texto do item 6.11.1 por realizar os investimentos preconizados no cenário 4 do EVTEA do aeroporto de Juazeiro do Norte, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, página 165 a 168 desse estudo conforme anexo. Justificativa: não podemos olvidar esse abalizado estudo onde foram gastos milhões de reais e é necessário que o investimento mínimo imposto à concessionária realmente assegurem que o aeroporto irá atender a sua importância geopolítica. 1,3 vezes a maior aeronave que opera lá já está instalada lá no aeroporto reconhecidamente defasado. Contribuição número 2, alterar o texto do item 6.12.2 quando se refere às aeronaves códigos 3C por aeronaves Código 4C. no caso do aeroporto de Juazeiro. Justificativa: as companhias aéreas já operam nesse aeroporto com aeronaves 4C com severas restrições. A Gol com um D800 desejando também operar um D800 Max e a Avianca opera o A320 e A320 Neo. A imperiosa necessidade de capacitar aeroporto a receber aeronaves 4C sem restrição. Há que destacar um grande potencial cargueiro do aeroporto. O que é o grande potencial cargueiro? Um PCN miserável de 32 esse aeroporto carrega 80% da carga aérea de Maceió e João Pessoa. Contribuição 3, acrescentar que a planta (ininteligível 01:37:02) entreguei isso protocolado, à área contígua desapropriada sob posse da Infraero. É que ele coloca esse mapa onde aqui está a área desapropriada, mas há um papa maior que não tem área desapropriada. E acho importante colocar para que haja um bom entendimento da concessionária que o sítio aeroportuário é todos 1 milhão e 700 e tantos mil metros quadrados. Eu queria no meio minuto que me resta, dizer o seguinte, esse aeroporto é patrimônio da União, mas o contributo a ele não foi só da União e começa do começo. 1953, Decreto de

desapropriação do Prefeito. Nunca foi pago aos proprietários. Alguns eu conheço. Minha mãe, minhas tias e suas primas. Nunca questionamos, nossas famílias porque sabíamos da importância do aeroporto para a região. Tanto que a escritura da gleba principal do aeroporto é uma ação de usucapião da União. Então existem investimentos como da prefeitura de Juazeiro, agora essa área desapropriada é uma ação conjunta da prefeitura com a Infraero. A Infraero entrou com R\$ 15,8 milhões de reais e a prefeitura porque eram 5 glebas com escritura, mas havia mais de 200 famílias posseiras. A prefeitura foi parceira da Infraero disponibilizando um terreno de 16 mil metros quadrados e criando nesse terreno a infraestrutura de arruamento, de saneamento. Só o terreno valia R\$ 20 milhões de reais, porque está muito melhor localizado do que aonde eles estavam. Então esse aeroporto tem o suporte financeiro também da região e os seus sonhos. É necessário que se assegure a realização do que realmente nós estávamos conseguindo até com a Infraero, como agora ela faz uma obra de R\$ 3 milhões de reais requalificando o pátio para PCN 46. E dizer o seguinte, não acho justo socialmente mais uma vez é um modelo concentracionista do estado brasileiro e isso de tabelar tetos tarifários nos aeroportos das capitais e deixar o interior ao Deus dará das concessionárias. Senhor palestrante, é diferente de um aeroporto sob concessão para o estado e a prefeitura que não visam lucro do que a empresa privada. Nós precisamos, quem entrar num voo de Juazeiro do Norte para Viracopos de madrugada, vai entrar no avião e não vai ver classe média C não, vai ver só pobre dentro do avião. Esse é um aeroporto por Excelência da inclusão social. É lindos os exemplos, é porque eu não tenho tempo pra dizer aqui, mas de qualquer modo eu agradeço a audiência e ia dar uma palavra, não sei se posso pelos aeroviários. Posso senhora Presidente?

ANA MOTTA – Mas como que tá a inscrição dos aeroviários aqui?

JOSÉ ROBERTO BARRETO CELESTINO – Aeroportuários.

ANA MOTTA – Eles permitem que o senhor fale por eles?

JOSÉ ROBERTO BARRETO CELESTINO – Eu não teria tanta competência, mas queria dizer apenas o seguinte, eu vi o nascer da Infraero que vem da mesma matriz da Embraer. Eu era estudante do Instituto Tecnológico de Aeronáutica na época em que essas empresas foram lá gestadas. A Infraero tem a Excelência do know how nos seus funcionários da operação de aeroportos muito melhor do que uma concessionária que só se exige 7 milhões de reais. O aeroporto de Recife tem a ensinar dependendo de quem seja. E digamos isso foi construído, eles entraram por concurso, eles deviam ser amparados da melhor maneira possível e não sob observação que nós temos visto que aqueles que ficam nos aeroportos na grande maioria são demitidos quando cessa o período da estabilidade sindical. Na realidade se queria conceder devia ser o modelo da Embraer. Devia ter concedido a Infraero como todo, com subsídio cruzado de todos os aeroportos e com amparo do seu quadro funcional, dos seus funcionários. A União não pode olhar só o lucro do ágio dos aeroportos, tem que olhar função social como aeroporto desse que eu digo, ele é o porto e o aeroporto da nossa região do Cariri. Eu quero aqui deixar, nós que somos do Cariri, do Araripe, encerro a minha fala com um abraço muito fraterno para Recife, a capital do Nordeste que afinal é quem vai liderar esse bloco aí. E digo isso pela grande afinidade histórica da nossa região com Pernambuco.

39

ANA MOTTA – Muito obrigada, senhor Celestino. Lembrando que o senhor pode mandar todas essas contribuições pelo site até o dia 13 de julho e pedir que todos se atentem ao prazo porque a gente tem uma lista muito extensa de inscritos e eu gostaria que todos tivessem o mesmo de falar pelo mesmo tempo. Obrigada. Os próximos são (ininteligível 01:43:21). Não? A Construtora Queiroz Galvão? Sun City Engenharia. Senhor Fernando Félix do Nascimento, do Sindicato Nacional dos Aeroportuários. Aqui temos 2 do sindicato na verdade, o senhor Francisco e o senhor Lenaldo. O senhor que vai falar né? Ou vocês vão se dividir pelo prazo de 10 minutos?

FERNANDO FÉLIX DO NASCIMENTO – O Francisco não veio.

ANA MOTTA – Então tá bom, o senhor tem 10 minutos.

FERNANDO FÉLIX DO NASCIMENTO – Primeiramente boa tarde a todos. Agradecer ao colega Celestino pelo elogio à categoria aeroportuária e dizer que as empresas que estão comprando nossos aeroportos aprenderam conosco da Infraero todo know how, então eu digo para que privatizar o aeroporto de Recife já que tudo que foi falado aí dos aeroportos Recife é um dos melhores aeroportos da rede Infraero. Pra que? Pra transferir renda para o capital privado? Para transferir lucro ao capital privado e impactando a população pernambucana do Nordeste? É bem verdade que os aeroportos sim irão aumentar as tarifas aeroportuárias. Irão aumentar os preços das concessionárias. Hoje uma loja em um aeroporto privado é (ininteligível 01:44:47) mais alto do que uma loja no aeroporto da Infraero. Hoje um ponto (ininteligível) em uma empresa privada é muito mais caro do que em uma empresa estatal como a Infraero. Então lógico que vai impactar sim as operações aeroportuárias, os preços para a população pernambucana e para a população do Nordeste. É impossível não mudar os preços. Os aeroportos da rede Infraero que estão no Nordeste, em Juazeiro do Norte, por exemplo, Campina Grande vão ser muito prejudicados com essas tarifas. Não vai haver investimentos de forma alguma, como é que vai investir em aeroporto que não tem demanda de passageiro. Não há demanda naquela região para isso. Então é um discurso muito bonito, um discurso que a gente já viu no passado, um discurso este que está mostrando que não dá certo. O aeroporto de Campinas lá, o Viracopos está falido, está sendo entregue de volta ao governo Federal. Não tem lucro, não está gerando lucro e na mão da Infraero dava lucro sim. (ininteligível 01:45:50) não estão pagando as outorgas necessárias ao governo ao longo do tempo. Estão dando calote no governo. Então a população é que está pagando tudo isso, é um (ininteligível) que veio para vender o patrimônio público, para entregar para as empresas multinacionais. É um discurso muito bonito, a gente já sabe que não adianta falar aqui porque no final de contas vão querer vender do mesmo jeito. É pra cumprir a tabelinha aqui, mas chamo a atenção da população de Pernambuco, porque vai aumentar os preços de tudo, de passagem aérea, vai aumentar o preço dos serviços nos aeroportos, a exemplo do aeroporto de São Gonçalo do Amarante

que a população do Rio Grande do Norte está embarcando nesse aeroporto lá da Paraíba da Infraero. Se você for hoje no aeroporto da Paraíba tem um monte de carro (ininteligível 01:46:41) Rio Grande do Norte, com a placa de Natal, porque? Porque lá os preços são muito caros. Lá os preços estão caros pra população do Rio Grande do Norte. Então é um absurdo isso. É falar realmente, talvez não vai adiantar, mas é muito complicado. Então esperamos que esse processo não aconteça. Somos contra a venda dos aeroportos da Infraero. Pernambuco vai perder quase 880 (ininteligível) hoje da Infraero que não vão ser alocados na empresa privada porque a (ininteligível) no prazo da estabilidade porque não há como trabalhar o empregado de uma empresa estatal da Infraero que já tem 30 anos de serviço, 20 anos de serviço com um salário já razoável, um empregado de nível junto e aí não atende. Porque aconteceu agora recentemente no aeroporto de Congonhas, no aeroporto de Guarulhos devolveram 150 ex-empregados da Infraero de uma só vez, foram demitidos. Então é preciso se defender, é preciso colocar aí nesse plano de concessão uma garantia pros empregados da Infraero. Qual a garantia que vai ter pra isso? Vão demitir quatrocentos trabalhadores e colocar 300 com salário precário? Então é preciso estudar, aumentar esse estudo aí e fazer uma questão de ordem para a colega Ana que essa discussão tem que ser feita nos estados envolvidos, não é só em Recife. Estava envolvida aqui a Paraíba, tá envolvida aqui Alagoas, Juazeiro do Norte, então tem que ter audiência pública nesses estados pra que a sociedade do estado participe da discussão, se é pública tem que ser pra todos participarem. É a mensagem que eu dou a todos e esperamos que isso não aconteça. Forte abraço a todo mundo.

ANA MOTTA – Muito obrigada pela contribuição, senhor Fernando. O próximo é o senhor Marcos Rosa da (ininteligível 01:49:32). Frederico Hoitman. Edson Brigido da Silva Neto. (Ininteligível) Marcos, Roberto, Leonardo e João. Senhor Atenágoras Oliveira Duarte. José de Lemos Vasconcelos Junior. Manuela Marina.

MANUELA MARINA – Boa tarde a todos. Eu estou aqui representando o governo do estado de Pernambuco. Alguém da mesa a gente já conhece devido a outros encontros lá em Brasília onde vocês já iniciaram as explicações acerca da concessão desde que nós também começamos a questionar o porquê da concessão em bloco. É importante que seja dito que o governo do estado não é contra a concessão, mas questiona o motivo desse bloco visto que o governo de Pernambuco vem investindo. Como a política do governo nessa última gestão, no reforço da questão da aviação, do turismo na captação de novos voos e isso através de incentivos fiscais e isso tem movimentado grandes seguimentos da economia. Então a grande preocupação do estado é esses R\$ 800 milhões que vocês têm falado como o número é um número fixo, porque a gente tem visto já a necessidade proeminente do aeroporto de uma nova expansão. Esse valor seria para agora? Nos próximos 30 anos vocês já têm um estudo de viabilidade para isso ou no contrato com o novo concessionário ele tem sempre que deixar o aeroporto apto para esse crescimento que é esperado? Visto essa sanção que a Infraero acabou de sofrer já porque não atende a capacidade atual. Um dos motivos é que já não atende a capacidade atual. E se até hoje não ficou nada quanto o pessoal, ou os outros aeroportos que estão no bloco, mas as transparências, parâmetros que foram utilizados para a colocação de todos esses aeroportos no bloco, porque é muito discrepante a situação do aeroporto de Recife e em quantidade de passageiros dele é bem mais. E como já comentei com vocês essa rigidez na consulta, no bloco que está formado de inserção ou retirada de algum aeroporto. Esses são os 3 questionamentos. Só uma dúvida, os questionamentos vão ser respondidos agora?

42

ANA MOTTA – Obrigada senhora Manuela. Eu já ia dizer, a gente vai reunir todos os questionamentos e responderemos no final, ok.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – É porque as vezes as questões se repetem. Então a gente espera primeiro todo mundo colocar e a gente pega os grandes temas e vai comentando em cima de cada um deles.

ANA MOTTA – Senhor João Vinicius Figueiredo. Diego Peres. Ana Paula Vilaça. Alessandra (ininteligível 01:52:43) de Freitas Cruz. José de Brito e Silva Junior. Gustavo Sales Afonso de Melo. André Luis Dias Otelino. Welington Maria Limeira. Newton Barros Falcão. Luis Eduardo Cavalcante Antunes. Igor Betun.

IGOR BETUN – Boa tarde. Eu estive dando uma olhadinha nos documentos e vi algumas coisas que me preocuparam em relação principalmente aqui ao Recife. Uma delas é que como foi comentado a gente recebe aqui aviões de grande porte e no documento só fala em 3 vagas para avião 3E no caso. 4E é isso. E outra questão é em relação à pista. Que ele fala em diminuição da pista o que vai gerar problemas no futuro. Como é que a gente está falando em ampliação dos aeroportos e fala em reduzir o tamanho da nossa pista? São basicamente essas duas questões.

ANA MOTTA – Obrigada senhor Igor. A próxima é a senhora Maria Teresa Leitão de Melo, Deputada Estadual.

MARIA TERESA LEITÃO DE Melo – Boa tarde. É uma das questões é exatamente essa levantada pelo doutor na assembleia legislativa. Nós fizemos audiência pública a pedido do sindicato dos aeroviários. Eu visitei portuários, eu visitei as instalações com mais um grupo de deputados também e a nossa preocupação é em relação ao que o aeroporto significa hoje em termos de qualidade e em termos de avanço, em termos do que ele representa não apenas para o Recife, mas para a região e as experiencias que a gente tem, sejam na linha da concessão, sejam na linha da privatização direta, são experiencias negativas. São experiencias que não dão suporte ao que hoje o aeroporto que ainda tem inclusive capacidade de expansão, representa e significa. (ininteligível 01:55:20) como um dos melhores. E também se o grupo considerou a posição da representação das empresas de aviação que estão contra esse processo por receio, por insegurança, por medo que ele não venha manter o nível e as expectativas que hoje o aeroporto dos Guararapes representa e se também estão sendo consideradas as experiencias de privatização já feitas cujos resultados são negativos para a população, para os passageiros, para as

empresas, enfim. O que eu consegui apreender desse processo de audiência pública e de visita às instalações é que o processo de concessão não responde e nem dá hoje segurança à manutenção dos bons níveis de prestação de serviços e atendimentos hoje praticados pelo aeroporto. Vocês têm alguma coisa que possa nos confortar com segurança e com alguns pontos que de fato possam fazer que mesmo discordando por concepção do processo a gente possa vislumbrar nele algum tipo de melhoria para o aeroporto?

ANA MOTTA – Muito obrigada senhora Marisa Leitão, o próximo é o senhor Marcelo Bento Ribeiro. Teresa Leitão, obrigada. Marcelo Bento Ribeiro. Gilberto da Silva Ribeiro.

GILBERTO DA SILVA RIBEIRO – Boa tarde a todos. Recentemente a Infraero abriu um processo de concessão dos terminais de cargas em alguns aeroportos pontuais. E a ideia, a consulta é acerca desse modelo recente que foi introduzido, se a concessão já prevê uma tratativa e como isso se daria pra esses contratos recém assumidos nos aeroportos, especificamente terminal de cargas. Obrigado.

44

ANA MOTTA – Muito obrigada, senhor Gilberto. O próximo é o senhor Fabricio Jean Sales Barbosa. Passamos então agora a manifestação daqueles que se inscreveram pessoalmente durante os primeiros 60 minutos de nossa audiência pública. O primeiro é o senhor Mustafá Dias da Setorial Recife.

MUSTAFÁ DIAS – Boa tarde a todos. Inicialmente em nome do governo municipal, da prefeitura. Nós somos a favor da privatização, da melhoria, da manutenção dos funcionários da Infraero. Tenho duas perguntas que podem até estar dentro do contexto de repetição, mas eu acho que é importante a gente colocar. Quais as justificativas técnicas para a mudança na metodologia até então adotada ao objeto de concessão aos aeroportos? Ou seja, passando do individual para um bloco. Essa é a pergunta. E quanto à questão do percentual dos 33% para os 16% que foram abordados, se esse percentual produzido cai para a concessionária para investimento ou para lucro? Obrigado.

ANA MOTTA – Muito obrigada, senhor Mustafá. O próximo é o senhor Marcelo da Abav/PE.

MARCELO – Boa tarde a todos. Como Diretor da ABAV, eu tenho um questionamento que seria o seguinte, primeiro a gente realmente não entende como vai ser esse processo e todo esse conteúdo de mudar, de fazer uma privatização de produto que dá uma resposta tão boa para o mercado, para o governo e etc., mas para a nossa associação a ABAV, a gente fica muito preocupado é com os serviços que vão continuar. Como a gente já tem várias premiações sobre os aeroportos que mais funcionam corretamente dentro das legalidades e a gente tem sentido principalmente na parte dos concessionários, para vocês terem uma ideia, atualmente só temos 4 agências de viagem dentro do aeroporto. Por esse processo de privatização, houve uma parada em abrir novas lojas para locação. Tem lá a Infraero, o último questionamento que eu fiz, só poderia locar uma loja com o prazo de seis meses por causa da privatização. Seis meses. Eu perguntei ao pessoal da Infraero. Seis meses. Outra coisa que eu também vi, se vocês olharem para o aeroporto onde eles falam em aero shopping, eu fico muito preocupado porque as condições de concessão, como elas vão ser, se vai ser do mesmo modo do que a Infraero estava fazendo ou se vai ter algum aumento. Essa é a nossa preocupação. Para vocês terem uma ideia, eu trabalhei dentro do aeroporto com Agência quase 10 anos ou mais. Se eu contar por dias na empresa mais de 20 anos, tanto no aeroporto antigo como no novo. Hoje em dia temos lojas que são boxes que custam R\$ 40 mil reais no mês. Tem uma empresa de fazer a embalagem que paga R\$ 116 mil reais por mês e mais 5% de participação nos lucros. Casas de câmbio que pagam R\$ 50 mil reais por mês mais participação. Se eu falar isso, eu acho que muita gente tá pensando aqui atrás como é que pode, né, uma loja que é no aero shopping, pagar isso aí. Porque as agências estão saindo de lá? Porque haveria intenção de sair de lá? Só tá ficando agencias que têm interesse de receptivo, porque recebe passageiro. Mas Agência de viagem não tem mais interesse de ficar. Grandes agencias saíram de lá, agencias de grande porte porque realmente não conseguem ter essa condição. Imagina agora entrar uma empresa vendendo esses

preços que estão se pagando, vão querer fazer o quê? Vão querer aumentar muito mais. Com certeza. Então é uma coisa que a própria ABAV juntamente com todos os associados, a associação tá muito preocupada com isso. Você vê estão fazendo de lojas a maioria das lojas que tem lá são depósitos de outras empresas. Depósitos de outras empresas. Quer dizer, você vê lojas fechadas, lojas com grande condições de apresentação fechadas. É um absurdo isso. Então a gente tá muito preocupado com isso e queria saber como é que a gente pode ter realmente entrar na negociação e ter condições de continuar com a Agência montada nessas condições que não tá. Eles disseram que só tem seis meses e você vai fazer uma reforma numa loja dessa que eles solicitam que seja bem feita, claro que tem que ser bem feito, que custa uma loja de 20 metros quadrados o problema que você gasta em torno de R\$ 50 a R\$ 100 mil reais dependendo do que você queira colocar para daqui a 2 anos você sair da loja. Então é essa a nossa preocupação. Obrigado.

ANA MOTTA – Obrigada senhor Marcelo. A próxima é a senhora Ana Paula Leão. Flavio Henrique.

46

FLÁVIO HENRIQUE – Boa tarde. O governo Federal planeja a concessão de mais nove aeroportos na rede Infraero, ainda em 2018, segundo tem sido veiculado. Desde novembro de 2011 outros nove importantes aeroportos da Infraero já foram concedidos e o aeroporto Augusto Severo que atendia a região do Rio Grande do Norte teve a operação civil desativada. Prefere-se que a concessão desses nove aeroportos em 2018 agravará fortemente o desequilíbrio existente e fará com que a Infraero se torne deficitária em seu custeio, ou seja, dependente do tesouro nacional. Considerando os princípios da administração pública da eficiência da publicidade, identifica-se como premente que seja apresentado o estudo das condições econômicas à Infraero na hipótese da concessão dos aeroportos da sua rede prevista para 2018 que balizou a tomada de decisão para esta quinta rodada de concessões. Tal estudo, caso exista, deve ser divulgado publicamente e avaliado cuidadosamente pelo Ministério Público Federal e pelo Tribunal de Contas da União, de forma que a nova rodada de

concessões só venha a ter continuidade se ficar demonstrado que haverá melhor resultado econômico e estratégico para a União a curto e a longo prazo. Acreditamos que as condições conjunturais da Infraero indicarão o que é melhor para o país que a decisão sobre a realização de novas concessões de aeroportos da rede seja adiada e amadurecida, ficando a análise, a decisão a cargo do próximo governo tendo em vista o pleito eleitoral que se aproxima. Diante do exposto, é primordial que seja considerado quais serão as condições econômicas da Infraero após essa pretensa concessão e quais serão as fontes dos recursos financeiros necessários ao equilíbrio orçamentário da estatal que continuará responsável por uma rede representativa de aeroportos pequenos, de médio e grande portes. Muitos deles essenciais à integração e à segurança nacional. A gente traz essa questão porque sabemos que a Infraero já tem 45 anos no ramo e mesmo com essa concessão ela continuará operando. Sabemos também que a finalidade da Infraero não é negócio. Também negócio, mas principalmente (ininteligível 02:07:13) nacional. Então tem muitas localidades onde valores não são o principal fator a ser considerado. Temos aqui uma vasta gama, um número grande de empregados que vocês podem ver que não sabem o destino que vão ter. nós vamos ter só aqui em Recife 400 empregados, nesse bloco que vocês estão colocando no Nordeste gira em torno acredito de 700 empregados onde a gente não tem onde alocar. Sabemos também que não é interessante para a concessionária absorver esses empregados haja visto os exemplos que a gente tem tido nas outras concessões. Reforçar a questão de ordem do companheiro Felix também, porque acreditamos que é importante que essa audiência pública seja realizada em todos os estados afetados. Não só aqui. E levantar outra questão também, que nos estudos oferecidos ao EVTEA, para o aeroporto de Recife, qual o motivo de ter sido escolhida a alternativa com menor investimento para a pista de pouso e decolagem que haverá a redução do comprimento para o peso das atuais 3.007 metros para 2.479 enquanto o Plano Diretor do aeroporto para a Infraero prevê a construção de uma segunda pista. Vale ressaltar que Fortaleza tem a pista ampliada em 210 metros e há a previsão de construção da terceira pista em Salvador. Também queria levantar

a questão se há estudos no estudo de viabilidade referente à ativação do instrumento do pouso de precisão em Campina Grande. Que a gente sabe que é da ordem de dezenas de milhões devido ao relevo que ainda não foi ajustado. Sabemos que o governo tem expertise e capital para isso e se isso vai ser interessante para o concessionário gastar dezenas de milhões em aeroporto daquela ordem.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Perdão, é o ILS, ILS em Campina Grande?

FLAVIO HENRIQUE – De Campina Grande. Só isso.

ANA MOTTA – Obrigada senhor Flávio, a próxima é a senhora Rafaela Cristina.

RAFAELA CRISTINA – Boa tarde. Obrigada pela oportunidade. A minha pergunta é simples. Recentemente a IATA se manifestou contra, criticando o modelo de privatização nos aeroportos alegando que tem gerado pouco benefício em relação ao modelo que é adotado atualmente, o modelo público. E eu queria só que vocês (ininteligível 02:09:47) de vocês, do que o governo está pensando sobre isso, o que foi ponderado sobre isso. E a outra questão é, a representante do governo do estado já apontou, é como é que está pacificado, se está pacificada essa questão com a Azul, porque a Azul vem se manifestando contra o modelo de concessão do aeroporto em bloco. É isso, obrigada.

48

ANA MOTTA – Muito obrigada senhora Rafaela. Com todos os pronunciamentos perguntamos aos senhores quem ainda não se manifestou. Se alguém possui algum questionamento para apresentar nesse momento? Por favor, a senhora se identifique, ok.

ANA – Meu nome é Ana. Foi realizado um estudo de passivo socioambientais e o tratamento destes foi declarado como um dos benefícios da concessão no estudo de viabilidade. Não foi encontrado no contrato a obrigatoriedade da concessionária eliminar os passivos socioambientais. Como a ANAC poderá assegurar o tratamento desses passivos no contrato?

TRANSCRIÇÃO DE ÁUDIO ANAC



ANA MOTTA – Muito obrigada, senhora Ana. Mais alguém? Então nós faremos um breve intervalo e voltaremos com as respostas aos questionamentos realizados aqui nessa tarde. Obrigada.

FIM DA TRANSCRIÇÃO