

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

ARQUIVO: rec0621-153924

TEMPO ÁUDIO: 01H 23M 11S

---

## INÍCIO DA TRANSCRIÇÃO

ANA MOTTA – Voltando, agora eu passo agora a palavra ao senhor Ronei Saggiaro Glanzmann.

RONEI SAGGIARO GLANZMANN – Bom gente, obrigado, a gente estava selecionando aqui mais ou menos as respostas. Nós vamos abordar grandes assuntos que surgiram em várias contribuições. A primeira eu vou pela ordem que aconteceu, eu vou comentar sobre Juazeiro do Norte. Juazeiro do Norte, o que acontece? Esse aeroporto de fato estava no Programa da Aviação Regional do Governo Federal que também é conduzido pela Secretaria de Aviação Civil. Nós usamos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil para fazer obras nos aeroportos da Aviação Regional. Naquela ocasião, nos idos de 2015 mais ou menos, 14 e 15, nós fizemos um estudo de viabilidade técnica para expansão do aeroporto de Juazeiro do Norte para a operação da Aviação Regional lá. Esse estudo de viabilidade ele está sendo considerado no nosso programa de concessão. Não exatamente como ele foi concebido à aquela época, porque ali na verdade eram recursos públicos, era um investimento de obra pública na verdade e aqui a gente tem uma lógica de concessão baseada em nível de serviço. Então muda um pouco, vamos dizer que ele serve de inspiração para poder dar o nível de serviço desejado, mas ele não é obrigatório, a concessão tem uma lógica um pouco diferente da obra pública, a concessão... o concessionário fica responsável em prover um nível de serviço pré-estabelecido,



só que a gente não fala para ele a solução de engenharia, como eu já comentei aqui, qual a solução de engenharia que ele vai utilizar. O cenário 4 do EVT da Aviação Regional que foi feito, foi um cenário na época estudado para investimento com obra pública. Lembrando que o setor público ele tem uma certa dificuldade de gastar dinheiro, então muitas vezes, quando a gente projeta uma obra pública, a gente acaba projetando um pouco mais de CAPEX porque nós não sabemos quando será viável novamente se investir novamente naquele aeroporto. Então você já faz um crescimento um pouco maior já para prever uma folga de CAPEX. É o que aconteceu aqui em Recife, quando esse aeroporto foi feito pela Infraero aqui em 2003, a obra começou em 2002, 2003, se previu um terminal de 8 milhões de passageiros, que é o que opera hoje, mas na época o aeroporto tinha 1 milhão, 1 milhão e poucos passageiros, quer dizer, se previa um terminal 8 vezes maior. Se vocês forem hoje em Manaus, eu costumo dizer que aquilo é um latifúndio, porque o aeroporto de Manaus é gigante perto da demanda que tem. Mas por que? É a lógica do serviço público, dado que a gente tem o recurso agora, faz logo essa obra porque eu não sei quando eu vou ter recurso de novo para esse aeroporto e graças a Deus, Recife foi feito assim em 2003, 2002, 2003 e hoje nós estamos usando aquela infraestrutura que foi feita lá atrás, que muitos falaram “Vocês são loucos de fazer esse terminal gigante dessa maneira. Isso vai virar um elefante branco, etc e etc”. Então Juazeiro do Norte muda um pouco a lógica ou o cenário 4 do EVT ele é inspiração, mas a lógica agora é gatilho de investimento e nível de serviço. O terminal de passageiros de lá, pelos nossos estudos, vai ter que ser construído um novo terminal, não tem jeito, porque ele está dentro das áreas de proteção do aeroporto, ele está dentro da faixa de... o pátio, né? O conjunto terminal e pátio eles ferem a zona de proteção da pista e também as áreas de... as faixas de pista e as rampas de transição. Então necessariamente, em Juazeiro vai ser necessária a construção, os nossos estudos preveem isso, necessária a construção de um novo terminal de passageiros mais afastado e aí nós vamos utilizar aquela área desapropriada.

(Voz fora do microfone 00:04:03)

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Isso, a lógica do contrato... aí que está, isso não está colocado como obrigação no contrato, pela lógica do contrato.

(Voz fora do microfone 00:04:14)

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Não. O que se coloca no contrato é que aquele aeroporto tem que operar no mínimo com uma aeronave categoria 3C, no mínimo, em operação por instrumento sem qualquer tipo de restrição. E o que isso implica na prática? Um engenheiro quando lê isso daí o que ele vai falar? Bom, tem que ter um novo terminal de passageiros, porque o terminal atual não permite voo por instrumento sem restrição. Então é só a maneira de colocar isso no contrato...

(Voz fora do microfone 00:04:44)

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Permite FR não precisão, mas com restrição.

(Voz fora do microfone 00:04:49)

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Porque nós precisamos...

(Voz fora do microfone 00:04:52)

JULIANA – Eu posso complementar?

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Vai lá Juliana.

JULIANA – Bom, especificamente em relação a Juazeiro do Norte, em primeiro lugar sobre a questão do terminal de passageiros, os nossos estudos de viabilidade eles fazem uma análise da capacidade instalada do terminal de passageiros atual. Ele mostra que pela nossa metodologia de cálculo, o terminal de passageiros hoje já se encontra saturado em alguns dos seus componentes. Especificamente o meio-fio de embarque, saguão de embarque, sala de embarque, inspeção de segurança, saguão e meio-fio de desembarque. A metodologia utilizada, que também foi questionada sobre 1,3 vezes a aeronave

que opera a maior quantidade de passageiros, foi uma metodologia pensada para aeroportos regionais, simplesmente porque a metodologia usual de hora pico que se usa, por exemplo, para Recife, se adequa a uma operação totalmente diferente de Juazeiro do Norte ou de um aeroporto como Campina Grande ou de Cuiabá que... do bloco de Cuiabá e Várzea Grande, dos menores, né? Essa metodologia de 1,3, até que se chegue a 1 milhão de passageiros, possibilita inclusive que se no momento inicial de investimentos iniciais, se construa estruturas mais adequadas para eventuais voos de teste ou eventuais sobreposição e simultaneidade de operações. Por essa metodologia, inclusive mostra que o terminal de passageiros hoje já se encontra saturado. Independente dessa situação do terminal de passageiros, existe uma não conformidade operacional de segurança operacional, que foi o que o Roney mencionou. Pelo levantamento dos estudos, as aeronaves hoje estacionadas no pátio de aeronaves, em frente ao TPS, são obstáculos à superfície de transição da faixa de pista do aeroporto. Ou seja, o aeroporto hoje opera assim, aeronaves 4 Charlie, porém com restrição. Então o que se pede para essa fase inicial, quando se tem a cláusula que tem operação de aeronaves código 3 Charlie, sem nenhuma restrição por instrumento, naturalmente já se eleva a necessidade da construção de um novo pátio e de um novo terminal. Só frisando, o terminal pela nossa metodologia, mais adaptado que foi o que o Tiago apresentou, uma metodologia nível ótimo da IATA (00:06:57) adaptado para aeroportos regionais. A nossa avaliação do terminal atual, já mostra uma saturação. Independente da saturação do terminal atual, também os estudos indicam a necessidade de um novo pátio e um novo terminal de passageiros mais afastado pela questão de proteção da superfície da faixa de pista. Então de qualquer forma, os invest...

4

(Voz fora do microfone 00:07:16)

JULIANA – Só complementando, foi questionado sobre o estudo realizado. Os estudos realizados, como o Roney e o Tiago bem falaram, são muito profundos, eles inclusive utilizaram os planos existentes anteriormente. Plano diretor do aeroporto, eventual plano já feito de aviação regional, utilizaram, inclusive tem

isso descrito no próprio estudo. Para o aeroporto de Juazeiro do Norte, inclusive os nossos estudos preveem que a partir do meio da concessão ele passe a processar mais de 1 milhão de passageiros. Então, inclusive, ao final da concessão, pelos estudos, há inclusive a previsão de 4 novas pontes de embarque no novo terminal de passageiros. É um aeroporto que se torno aeroporto ao final de 2,8 milhões de passageiros. É um aeroporto que de qualquer forma ter um grande montante de investimentos previstos, claro que, os investimentos a partir aí desse momento inicial são por gatilho de investimento, mas para a fase inicial, já tem umas adequações de segurança que implicam a concessão de um novo terminal, um novo pátio e adequação da operação 3C e FR Full, sem nenhuma restrição.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – É, a questão do... foi muito bem colocada, mas a questão do investimento obrigatório ser prescritivo ou não ser prescritivo, isso está muito relacionado com a maturidade do processo de concessão. Nós fizemos várias concessões com investimentos obrigatórios e nós descobrimos que o poder público ele é um péssimo planejador da infraestrutura. Por que? Porque as soluções de engenharia elas são muito dinâmicas, muda todos os dias, você tem soluções novas, às vezes o engenheiro nosso, do governo olha e dá uma solução para aquilo ali. Um engenheiro vem do exterior ou vem do próprio Brasil, enfim, alguém consegue dar uma solução mais inteligente, talvez mais econômica, talvez mais sensata que atende melhor a demanda do mercado e não é exatamente aquilo que está prescrito no contrato. Vários concessionários falaram “Olha, eu vou até fazer o CAPEX que está prescrito aqui no contrato, mas se eu tivesse liberdade, eu não faria dessa maneira, porque hoje em Tóquio se faz assim, nos Estados Unidos se faz assim, na Europa se faz assim e aqui eu vou ter que fazer do jeito que está no contrato porque está no contrato, eu tenho que cumprir o contrato, mas não é a melhor solução de engenharia. E aí a gente tem um problema, por isso que nós colocamos o nível de serviço desejado para aquele aeroporto e deixamos a solução de engenharia à disposição, a critério do concessionário, porque daí ele vai trazer o que tem de mais moderno no mundo. Pode ser, se o terminal vai ser quadrado, retangular,

redondo, de dois andares, de um andar, de que maneira é ele que vai dizer. O que nós estamos falando é o seguinte, “Olha, essa pista aqui tem que operar IFR Full, sem qualquer tipo de restrição, no mínimo com aeronave 3 Charlie e Full no seu máximo peso de decolagem”, porque Juazeiro hoje opera a 4 Charlie, mas com restrição de peso. Então vai ter que operar 3 Charlie Full. Daí para frente, quer dizer “Ah, mas aonde opera 3 Charlie Full, opera 4 Charlie?” opera, claro. Opera 4 Charlie com 90% de peso, com 95% de peso. Então a partir daí é negócio, aí é negócio comercial. Ele vai sentar com a companhia aérea, dado que ele já tem o aeroporto tido como mínimo obrigatório dado pelo poder concedente, pelo poder público, a partir daí ele vai prospectar negócio. Inclusive como o senhor colocou a questão da carga, a mesma coisa. A carga é negócio puro, o concessionário vai prospectar negócio, a carga está relacionada com a carga de porão, então a mesma aeronave que transporte um passageiro transporta também a carga, isso tudo está no mix de negócio do concessionário. O que nós percebemos é que o concessionário ele tem essa vocação comercial para atrair negócios para o aeroporto. Por exemplo, o aeroporto de Brasília antes de ser concedido, ele tinha uma receita bruta de 90 milhões de reais, incluindo tarifa e receita comercial. Hoje o mesmo aeroporto, claro que ele foi expandido, mas ele faz mais de 400 milhões de receita. Por que saiu de 90 para 400 milhões de receita? Por prospecção de negócio, por prospecção de voo internacional, por prospecção de negócio comerciais, negócios imobiliários, no sítio aeroportuário, novos voos, novas companhias, enfim, toda essa gama de negócio. Tirou-se o aeroporto que fazia 90 milhões de receita por ano e hoje ele faz mais de 400 milhões. O que é isso? Isso é a vocação comercial do empresário, do concessionário e é exatamente isso que ele vai fazer em Juazeiro do Norte. Você pode ter certeza que a carga em Juazeiro do Norte o próprio concessionário vai prospectar essa carga porque ele já vai estar com o aeroporto pronto, operando. Então para ele vai ser receita. E a questão da liberdade tarifária, não sei se a ANAC quer comentar, mas a gente percebe na aviação regional que a tarifa é o menos importante nesse negócio. A rigor, os aeroportos regionais eles tendem, inclusive, a deixar a tarifa mais baixa possível porque o

interessante para o aeroporto regional é que ele tenha voos para lá, então se ele eleva a tarifa, naturalmente ele é punido por isso, a companhia aérea não coloca o voo lá por uma série de questões. Já é difícil viabilizar um voo regional, você imagina com tarifa aeroportuária alta. Então a tendência natural dos aeroportos regionais e eu trabalhei 5 anos só com aeroportos regionais, com os 550 que a gente tem no Brasil, a tendência deles é que muitos sequer cobram tarifa hoje. Podem cobrar mais não cobram tarifa, falam “Não, se você quiser voar para o meu aeroporto, pode voar porque eu não vou te cobrar nada, porque eu quero voo. Eu não quero ganhar dinheiro com a tarifa, eu quero ganhar dinheiro com o voo, propriamente dito”. Então daí vem a não necessidade de você regular uma coisa que não há incentivo do concessionário em abusar desse valor. Acho que é mais ou menos por aí.

ORADOR DESCONHECIDO – Foi o que eu falei na apresentação e até fiz um paralelo com os aeroportos conveniados que acho que o senhor mesmo colocou que... mas são aeroportos geridos por administração pública que não tem incentivo comercial e etc de... eles são deficitários por natureza. Sabendo disso, tem o que o Roney falou, os aeroportos vão ganhando a tarifa, eles vão ganhar atraindo negócio, atraindo voo, atraindo carga para lá, mas mesmo assim, para mitigar o risco de haver abuso e etc, a gente cria uma série de restrições para eles aumentarem tarifas e o monitoramento o tarifário que a gente vai fazer. Então se a despeito de toda essa previsão de que o aeroporto está tentando trazer receita comercial, trazer voo, trazer passageiro e por isso a gente acha que eles vão aumentar a tarifa. Mas se aumentarem, se esse aumento for indiscriminado e fora de condições de mercado, a gente tem no contrato mecanismos de monitoramento tarifário que a gente não dispõe, no caso dos conveniados, para coibir esse tipo de prática. Ou seja, tá muito controlado esse ambiente, tanto pelo perfil dos aeroportos, são aeroportos menores ou no incentivo de fazer aumento de tarifa, quanto pelo nosso monitoramento a respeito das políticas tarifárias dos aeroportos que tem que ser objetivas, com consultas aos usuários, etc e etc.





(00:14:22 – 00:14:38)

(Voz fora do microfone 00:14:41)

ANTÔNIO – Bom, primeiramente boa tarde a todos, minha primeira fala hoje. Gostaria de cumprimentar os colegas aqui trabalhadores e trabalhadoras da Infraero, a representação sindical, do sindicato nacional dos aeroportuários e tentar resumir um pouco as contribuições e perguntas do Flávio Henrique e do Eduardo Nascimento com os cumprimentos ao Francisco Lemos, presidente do Cina que não pôde estar, como já foi informado. Parabenizar também pela participação, a gente, salvo engano, não me recordo de ter visto o pessoal da Infraero nas reuniões em Cuiabá e em Brasília, mas que bom, acho que a primeira mensagem é de que... eu não sei se todos os empregados da Infraero que estão aqui compactuam com algumas manifestações contra a concessão ou se alguns são favoráveis ou indiferentes ou não, mas independente de ser contra ou a favor e de se registrar essa posição, é muito importante que vocês participem do processo e ajudem a gente a fazer o processo da melhor forma para vocês. Aproveito também um pouco da fala da deputada Tereza Leitão, dos resultados, segunda ela, negativos... Eu... (ininteligível 00:16:31) embora seja um julgamento um pouco subjetivo falar se é certo ou errado, se é bom ou ruim, mas é fato que o que o Brasil recebeu de investimento em aeroportos nos últimos 5 anos, nunca se viu na história do Brasil, a mais do que nos 15 anos anteriores. É fato que a 10 anos ninguém fala em causa aérea no Brasil. O aumento de capacidade que nós tivemos, hoje o Brasil tem os maiores operadores de aeroportos do mundo aqui, competindo, concorrendo. Esse processo é bom também para a Infraero, deputada, porque a Infraero está aprendendo muito com essa competição, está aprendendo novas tecnologias, está aprendendo novas práticas. A gente acompanha isso no dia-a-dia, a gente trabalha muito junto com a Infraero também, então, é importante verificar os benefícios que traz para a sociedade. Para a União, como a gente já viu aqui, recolhimento de outorgas pro município a partir do momento que sai a Infraero, para de ter imunidade tributária, então o município começa a recolher tributos para as empresas aéreas a partir



do momento em que se aumenta a oferta de infraestrutura. Você pode aumentar a concorrência, a oferta de voos, as empresas aéreas naquele aeroporto e isso gera uma redução nos preços de passagem e isso é o que a gente tem visto nos números. Eu vi que a colega está com uma faixa dizendo que a concessão aumenta o preço das passagens, não é, a ANAC publica boletins periódicos, diga-se de passagem, não é o que a gente tem visto pelos números. Mas é importante destacar também os benefícios que tem sido trazidos para a sociedade. Eu acho que o Roney apresentou algumas fotos aqui de como ficaram os novos aeroportos, a gente pode dizer que estamos evoluindo para o Século XXI e a Infraero junto. O novo terminal de Vitória, por exemplo, a gente já vê um outro perfil construtivo, inclusive. Com relação aos... uma pequena questão, um pouco técnica, mas eu acho que é um conhecimento que cabe, uma diferença entre o processo de concessão e o de privatização, como o doutor Celestino colocou aqui, uma outra proposta seria privatizar a Infraero inteira e não ir fazendo por aeroportos. Eu tive na Câmara dos Deputados no ano passado, em uma audiência pública sobre a privatização da Infraero feita a pedido do CINA e da (ininteligível 00:18:53) dos empregados da Infraero, e isso foi discutido lá também, quer dizer, às vezes aparece proposta desse tipo. Hoje a posição do Ministério dos Transportes e do Governo Federal é de continuidade do processo de concessão da forma como está sendo feito paulatinamente e com o restante a gente pode ir fazendo ajustes no modelo e também na Infraero. Também a gente consegue ir aos poucos. Eventualmente um processo de privatização todo de uma vez, se desse errado, iria errado tudo de uma vez. Então a gente consegue ir ajustando, obviamente não é perfeito, o colega também comentou, por exemplo, a concessionária com dificuldades financeiras e isso pode acontecer, o contrato endereça esse tipo de questão, o país passou pela pior crise econômica da história do Brasil nos últimos 3 anos e acho que qualquer empresa está em dificuldade financeira, lá tem problemas com acionistas também, mas o aeroporto... o passageiro que anda no aeroporto de Viracopos é um passageiro (ininteligível 00:19:59). Quem visitou o aeroporto de Viracopos após as obras, após as concessões, sabe que mudou completamente

a experiência ali no aeroporto. Com relação a exatamente a pergunta de qual será o destino dos empregados e como isso vai ser feito, questionado também pelo doutor Celestino, desde o começo, desde 2011, quando começamos o processo com os aeroporto de Guarulhos, Brasília e Viracopos, a gente tem trabalhado junto, foi construído um acordo, documentalmente formado em acordo coletivo de trabalho da Infraero com o Clna, e também no edital de concessão com várias regras para tentar... a gente entende sim que há externalidades positivas, embora a gente entenda que o processo de concessão traz resultado positivo, existem externalidades negativas que podem ser mitigadas. Então, por exemplo, hoje os empregados da Infraero têm garantia de emprego até 31 de dezembro de 2020, tanto quem permanece na Infraero, quanto quem eventualmente for para as novas concessionárias. Há também a possibilidade de ser então... não há demissão, não quer dizer que vai entrar uma nova concessionária aqui em Recife ou nos outros aeroportos do bloco e os empregados da Infraero vão ser demitidos, não é isso. Pelo contrário, o empregado tem a opção de permanecer na Infraero e muitos casos estão sendo realocados em outros órgãos públicos que tem carência de pessoal, inclusive no próprio aeroporto, eventualmente, Polícia Federal, Anvisa, Vigiaero, estão aproveitando pessoal e realocados dentro da própria Infraero e em outras unidades que tenham carência de pessoal. Nesse sentido, desde a rodada anterior a gente fez uma mudança, colocou no arca bolso legal, na Lei 13448/2017, artigo 23, a possibilidade de que o edital de concessão preveja que a futura concessionária pague diretamente à Infraero um recurso, para a Infraero usar na adequação do efetivo. Esse recurso pode ser usado para qualificar os empregados para outras funções, pode ser usado para dar um bônus para quem queira se transferir para localidades que não tem interesse e que tem carência de pessoal, pode ser utilizado para o desligamento incentivado ou para plano de incentivo à aposentadoria antecipada. Então, essas janelas de transferência ou de aposentadoria ou de desligamento estão sendo abertas periodicamente e esses recursos estão sendo muito importantes, porque isso é um “Mea culpa” que nós temos que fazer. Nas rodadas anteriores, na de Guarulhos, na do

Galeão, o recurso vinha para o Fundo Nacional de Aviação Civil e demorava muito para voltar para a Infraero para fazer o PDV. Então realmente a Infraero ficou com um excedente de pessoal muito grande por causa desse delay, dessa defasagem temporal do recurso chegar até lá para o PDV ser feito.

(Voz fora do microfone 00:23:06)

ANTÔNIO – A média que...

(Voz fora do microfone 00:23:14)

ANTÔNIO – Eu vou terminar tudo e aí eu entro no valor. Eu acho que é uma boa questão. Mas enfim, os recursos vão da concessionária e isso já funcionou bem na última rodada, o concessionário antes de assinar o contrato ele tem que comprovar que transferiu os recursos para a Infraero e tem funcionado. A outras coisa em que pese a posição contrária à concessão de algumas partes, a gente tem visto em muitos casos e há a possibilidade do empregado se transferir para a concessionária, casado com o PDV, quer dizer, ele pode pegar um bônus para sair da Infraero e ir para a concessionária e nas novas concessionárias ele tem um período de 18 meses que ele pode... o que se chama direito de arrependimento, ele pode ver como é o trabalho lá na concessionária, caso ele não esteja satisfeito ele retorna para a Infraero. Então tudo isso foi pensado junto com os empregados para tentar minimizar um pouco.

11

(Voz fora do microfone 00:24:19)

ANTÔNIO – Perfeito. Eu pediria, até porque não falou no microfone e talvez não vá registrar na ATA, se possível, mandar pela sugestão do site da ANAC, no formulário e aí vamos avaliar, a gente tenta casar melhor os prazos. E é importante falar que o próprio Cina, a gente tem contato direto com o Cina lá em Brasília, a Secretaria está, como sempre esteve totalmente a disposição para a gente poder sentar com vocês e tentar aprimorar... a gente vem aprimorando rodada, por rodada, tem funcionado bem até agora e por favor, assim, fiquem a vontade para nos procurar em Brasília, para a gente poder ver o que a gente

consegue aprimorar ainda mais para essa 5ª Rodada. Ainda endereçando uma penúltima questão, com relação ao futuro da Infraero, a gente tem os planos aqui, os estudos foram mostrados para os aeroportos que serão concedidos e para a Infraero como ela continua, então já a algum tempo o Governo Federal e aí é mais do que o Ministério dos Transportes, envolve o Ministério da Fazenda, Planejamento e a própria Infraero tem trabalhado em um plano de ações de várias ações para a Infraero se adequar à essas novas realidades. Isso, inclusive, está sendo acompanhado pelo Tribunal de Contas da União, muito de perto. Então quem quiser acessar no site do Tribunal de Contas da União, é fácil de pesquisar lá, vai achar um processo sobre a gestão da Infraero, a sustentabilidade da Infraero e ali o governo vai informando para o tribunal todas as ações que estão sendo tomados e o tribunal vai acompanhando, fiscalizando, mandando ajustar alguma coisa. Então, não são só medidas relativas à concessão, na verdade tem medidas de navegação aérea, eu acho que o pessoal da Infraero viu, teve recentemente uma estruturação com redução diretoria, de superintendência, readequação de cargos e tudo mais. Então a Infraero está se adaptando de várias formas a essa realidade. Dentro também desses documentos, da sustentabilidade da Infraero, acaba vindo a fonte do valor médio de desligamento de empregados da Infraero que está sendo utilizado até a rodada passada. Esse valor é mais ou menos de 2016, digamos. Só atualizou ele pelo EPCA, pelo que está aqui na audiência pública. Mas a gente está tratando com a Infraero para rever esse valor, para ver realmente o que está sendo efetivo agora e até 2018, como é que estão esses valores...

12

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Deixa só eu explicar até melhor isso aqui, para que não tenha ruído, é um ponto importante. O valor que nós usamos na consulta pública de agora, ele é o valor da rodada passada, ou seja, ele foi calculado lá em 2016 e nós só pegamos e atualizamos pelo IPCA. Mas por que? Nós solicitamos a Infraero, a Secretaria solicitou a Infraero a atualização desses valores. A Infraero fez isso, mas não deu tempo de ficar pronto para pegar a abertura da consulta pública. Então nós colocamos um valor preliminar que ele é na faixa de 280 mil a 300 mil por funcionário e logo depois que nós abrimos a

consulta pública, chegou o estudo novo com o valor maior. Então agora a gente está, inclusive, lá em Brasília semana que vem nós vamos ter algumas reuniões com essa área da Infraero, para gente poder definir certinho o valor atualizado, ele é até bem maior, bastante maior que o da ultima rodada e inclusive outras questões tais como, funcionários que estão alocados por exemplo, o quantitativo que está no Centro de Suporte, Recife tem um centro de suporte grande, então nós estamos tratando o aeroporto e o centro de suporte. Tem uma discussão com relação ao rateio dos funcionários que estão na sede, mas que proporcionalmente eles trabalham para determinada quantidade de aeroportos. Então todas essas discussões a gente está em andamento, mas é porque não deu tempo de abrir consulta pública com isso. Então a gente está fazendo essa discussão e quando sair o edital e o contrato definitivo, já vai sair devidamente afinado esses detalhes com a área de pessoal do Infraero que a gente faz esse contato todo por Brasília. Então é natural que vocês estranhem um pouco, falando “Poxa, mas o valor está baixo”, mas é porque ele vem lá de 2006 e ele está pegando os peditas (00:28:56) de 2014, 2015 e a gente sabe que esses valores hoje já são realmente mais altos. É importante deixar claro isso.

13

ANTÔNIO – No caso da ultima rodada, o valor foi suficiente para desligar todo o quantitativo de Florianópolis, Salvador, Porto Alegre, Fortaleza e do centro de suporte em Porto Alegre e sobraram ainda vaga para mais 60 pessoas com recurso. Então acabou ficando... sempre vai dar um pouco a mais, um pouco a menos, mas acabou sobrando.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Isso, lembrando que não se desliga o funcionário do aeroporto, esse valor ele vai para uma conta da Infraero e ela usa isso para poder financiar o seu programa de adequação de efetivo no Brasil inteiro. Então o recurso lá de Florianópolis muitas vezes foi utilizado lá em Rio Branco, lá em Cruzeiro do Sul, lá em Tefé, lá em Tabatinga, quer dizer, isso vai para a conta da Infraero e a Infraero usa isso na sua rede como um todo. Não é o funcionário de Recife que será desligado não, o funcionário de Recife pode ser

realocado, reacomodado, ir para outro órgão cedido, toda essa gama. Ela usa para poder financiar os programas de adequação de efetivo da empresa.

ANTÔNIO – Perfeito. É o quantitativo, né? É o quantitativo daquele bloco no caso e uma outra ação que a gente já está começando também, o Roney também mostrou o cronograma, a gente vai terminar a audiência pública, vamos para o TCU e depois para a publicação do edital. Então dentro dessas próximas etapas a gente deve pedir para o Ministério do Planejamento para a Secretaria de Governança das estatais também reajustar os valores teto de ressarcimento, de indenização por desligamento, por aposentadoria antecipada que está desde 2015, que foi o ultimo reajuste, tem aí uma inflação do período para reajustar. Então basicamente era isso, a gente continua à disposição. Eu só queria uma ultima mensagem, que até também para o doutor Celestino e isso a gente já falou algumas vezes em várias ocasiões, não só com a Infraero, mas com outros, é que talvez seja um pouco intuitivo em entender que se determinado aeroporto da Infraero, se alguns aeroportos da Infraero estão entrando para concessão é porque a gestão daquele aeroporto está ruim ou a gestão da empresa como um todo e na verdade não tem essa relação, quer dizer, pelo contrário, o aeroporto de Recife, a gente vê ele sempre sendo muito bem avaliado e tudo mais, a gente não pode ligar uma coisa à outra e achar que isso seria algum tipo de punição pelo aeroporto estar performando mal ou algum critério. Na verdade, os critérios que são usados são vários outros e essa é uma decisão do governo mais ampla do que a própria Infraero, PPI e o Ministério dos Transportes, isso vai para um conselho de vários ministros e depois é referendado para o Presidente da República, então são vários critérios que são usados para escolher.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Deixa eu pegar um gancho até nessa sua fala, Antônio, que a Manuela, a secretária tinha até questionado sobre os critérios, porque foi selecionado o Recife, esses aeroportos do Nordeste.

(Voz fora do microfone 00:32:08)

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Isso, porque entrou Juazeiro e não entrou Petrolina e etc. A gente tem a grande peça de política pública que norteia todo esse processo, é chamado Plano Geral de Outorgas, uma portaria da Secretaria de Aviação Civil, ainda quando era presidência da República, que ela dá as diretrizes do Governo Federal para a gestão dos aeroportos, ou seja, quem deve operar, que tipo de aeroporto deve operar no Brasil. Nós temos quase 600 aeroportos públicos no país, alguns operados por Estados, Municípios, Infraero, concessão e temos a figura das autorizações também para os aeroportos da aviação geral. Então esse documento que é a portaria 183 de 2013 da Secretaria de Aviação Civil, ela dá as diretrizes para se conceder ou não um aeroporto. E essas diretrizes são diversas, são vários quesitos, critérios que são observados. No caso de Recife, especialmente eu gostaria de dar ênfase a um critério, lá fala da necessidade de vultuosos investimentos, por exemplo. Recife hoje, se você olhar... eu já falei isso aqui, o terminal de passageiros, o passageiro já tem uma sensação de conforto bastante razoável. Prova disso é que juntamente com o serviço prestado pela Infraero, o aeroporto acabou de ganhar agora em uma publicação internacional o prêmio de 9º melhor aeroporto do mundo, está entre os 10 melhores aeroportos do mundo. Viracopos ficou em 7º, Recife ficou em 9º, são os dois aeroportos do Brasil dentre os 10. Porém, no lado operacional, Recife tem uma série de não conformidades históricas que se verifica aqui. Resultado disso é o recente acautelamento que vocês estão passando aqui, o aeroporto hoje está congelado, não pode aumentar a sua quantidade de operações porque existem questões técnicas, principalmente de liberação de obstáculos em faixa de pista que estão para ser removidos, pelo menos desde 2013 que a ANAC vem trabalhando com a Infraero, fez um plano de ação corretiva e essas coisas não foram fluindo conforme necessário e hoje nós temos, por exemplo, dentro da pista do... a faixa de pista do aeroporto do Recife hoje, ela bate lá naquela avenida fora do sítio. Tem um muro patrimonial que está dentro da faixa de pista, tem uma rodovia que está dentro da faixa de pista e todas essas não conformidades juntas, elas acabaram elevando o nível de risco operacional do aeroporto e portanto veio o acautelamento da ANAC tentando segurar um pouco



a operação que está em crescimento, obviamente, pelo hub que está se instalando aqui. Nós já estamos atuando, a Infraero depois que houve todo esse acautelamento, a Infraero rapidamente procurou a SAC, montamos um plano rápido de trabalho e esse ano está sendo liberado 5 milhões de reais para a Infraero fazer obras emergenciais. Nessas 3 aeroportos aqui, no caso Recife, Aracaju e Maceió que também estão acautelados, né? Maceió e Aracaju também está no mesmo acautelamento e então nós estamos liberando emergencialmente 5 milhões de reais, para que sejam feitas as obras mais rápidas, de modo a tentar desacautilar esse aeroporto o mais rápido possível. Nos próximos dias deve estar sendo assinado um TAC, um Termo de Ajustamento de Conduta entre a Infraero Brasília e a ANAC de modo a desacautilar esse aeroporto, mas com o compromisso de se regularizar ações de curto, médio e longo prazo. As ações de curto prazo serão conduzidas pela Infraero, as de médio e longo prazo já ficaram a cargo do concessionário que vai sub-rogar esse TAC. Então eu queria trazer essa mensagem para vocês, de fato esses aeroportos estão acautelados, mas o Governo Federal já está trabalhando para solucionar esse problema. Por que isso acontece? É aquilo que eu falo, não basta ter o dinheiro, o dinheiro vocês viram que o FNAC tem o dinheiro, mas o governo precisa conseguir gastar esse dinheiro e gastar o dinheiro a gente sabe que não é fácil. O acautilamento veio agora, nós temos uma necessidade de licitação, 8666 e uma série de requisitos relacionados ao processo de contratação pública e é difícil girar essa máquina, é complicado girar essa máquina. Então por isso, da celebração do TAC e por isso desses 5 milhões adicionais que serão liberados aí até o final do ano para que haja o desacautilamento desse aeroporto. Então é muito importante deixar endereçada essa questão, agora, as ações mais pesadas, elas ficam para 2019 e 2020 e elas já serão executadas, provavelmente pelo concessionário que assumir dentro da fase 1B do contrato de concessão. Então é com relação...

(Voz fora do microfone 00:36:43)

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Isso, eu vou aproveitar o gancho exatamente para falar com relação...

(Voz fora do microfone 00:37:05)

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Eu vou falar exatamente essa questão com relação a dimensão de pista que foi outra questão que foi levantada e eu acho que se eu não me engano, pelo senhor Flávio Henrique, se eu não me engano. Bom, o que acontece? Os nossos consultores estudaram diversos cenários para o desenvolvimento do sítio aeroportuário de Recife. Estudaram inclusive a construção de nova pista. A construção de uma nova pista do sítio aeroportuário de Recife, ela é bastante complexa, bastante cara e de difícil implantação. O sítio aeroportuário de Recife divide área civil e área militar, nós temos um SINDAC que está instalado na área civil que é um verdadeiro “Banquer” (00:37:43) em termos de segurança e defesa nacional e etc. Nós temos o Monte dos Guararapes que é um obstáculo que fica muito próximo do aeroporto e outros obstáculos de navegação ao redor. Isso tudo foi estudado com profundidade e eu convido os senhores a verificar esses estudos. São milhares de páginas literalmente que abrangem todos esses estudos. A opção mais viável, do ponto de vista de engenharia, foi trabalhar com as distâncias declaradas de pista. Não há propriamente dito uma redução da pista materialmente falando, há sim um deslocamento de cabeceira e o que há são distâncias declaradas distintas. Quem é da área conhece o critério de tora, de asda, enfim todas essas distâncias declaradas se fez um trabalho bastante meticuloso para cada uma da distância declarada você tem uma lógica para cálculo dela. Com isso o aeroporto ao longo dos 30 anos da concessão ele é capaz de atender todas as aeronaves previstas para operar ali, com o seu peso máximo de decolagem devidamente calculado, tanto de passageiro, quanto de carga. Então a demanda de serviços aéreos para esse aeroporto ela foi totalmente endereçada, de fato realmente existem recursos de cabeceira e com esses recursos você livra a faixa de pista, rampa de transição. Houve uma mudança do RBAC 154 que reduziu de 150 para 140 metros a faixa de pista recentemente e isso melhorou a situação e tudo isso

foi estudado de modo que não fosse necessária a construção de uma nova pista no aeroporto de Recife. Vocês lembram bem, quem é de Recife a mais tempo, existia inclusive uma história de um novo aeroporto, (ininteligível 00:39:21) Recife, que seria eventualmente construído lá em Suape, devido às dificuldades existentes para a construção de uma nova pista no sítio atual. O sítio atual realmente é bastante complexo para se desenvolver uma nova pista. Agora, essa nova pista foi estudada também, isso está lá nos estudos e eu sinceramente convido os senhores a dar uma olhada nesse caderno, é o caderno de engenharia do aeroporto de Recife, especificamente, que ele abrange com detalhes essa solução. A solução que foi dada é uma solução muito inteligente e aí eu falo que o governo é péssimo como... tentando vislumbrar o futuro. Os engenheiros analisaram e falaram “Não, eu não preciso de uma nova pista em Recife e eu consigo trabalhar com soluções inteligentes de engenharia, deslocando cabeceira, reduzindo distâncias declaradas, mantendo as distâncias necessárias para a operação”. Então o que eu quero dizer com isso em termos leigos, para o leigo entender? O Aeroporto de Recife, ao longo dos 30 anos da concessão, ele é capaz de processar todo o tráfego necessário, todo o tráfego demandado para ele. Sem necessidade de construir uma nova pista. E isso está considerado no estudo de viabilidade e isso dá viabilidade para o bloco e isso permite que o bloco se constitua da maneira que está. Então é importante... aproveitando esses dois ganchos da pista, porque falar “Vai haver redução de pista” não é tão simples assim, a solução é mais complexa.

(Voz fora do microfone 00:40:46)

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – A necessidade de investimento está na expansão do terminal aeroportuário de Recife que sai de 7,8 milhões de passageiros e vai a 25 milhões de passageiros. A necessidade de deslocamento da área da aviação geral e do terminal de cargas para o outro lado da pista na nova área civil do sítio, lembra que eu falei que tem 1 milhão de metros quadrados sendo acrescidos? É a área do antigo parque de material aeronáutico do comando aeronáutico, o PANAF e de parte da base aérea de Recife que está

virando civil. O terminal da aviação geral vai para lá e todos os hangares da aviação geral vai para lá. O terminal de cargas vai para lá e nós crescemos o terminal de passageiros no local aonde ele já está, porque ele está conectado com o sistema de metrô, com o sistema rodoviário, enfim, já está conectado com a cidade aonde ele já está. Então a gente preserva o terminal de passageiros do lado que ele já está e joga terminal de cargas e terminal da aviação geral, toda a aviação geral para o outro lado e isso dá uma vida ao aeroporto de Recife até o final da concessão tranquilamente. Com relação a posições que também foi levantado aqui, a posições para aeronaves de grande porte, (ininteligível 00:42:00), 4 ECO, eventualmente até 4 FOX, a solução que foi dada é a construção de um pátio diagonal, um pátio com 45 graus do pátio atual, de modo que essas aeronaves de grande porte, você desloca elas para a lateral e aí você livra a rampa de transição e que é hoje uma inconformidade. Hoje ao estacionar uma aeronave 4 ECO no pátio de Recife, ela está ferindo a rampa de transição, o aeroporto está acautelado por causa disso. Então a gente também soluciona isso com soluções inteligentes de... Mas aí tem a construção de um pátio para fazer e de um novo terminal que acopla ali do lado. E outra despesa que vai... que é grande que tem que ser feita, é também a redução das pontes de embarque, nós temos que trazer as pontes de embarque mais para próximo do terminal, de modo a livrar a categoria 3 Charlie também não romper rampa de transição. O que eu quero dizer com isso? É muito técnico, é muito específico, mas tudo isso foi estudado meticulosamente, isso foi estudado na profundidade, a solução que está dada ali foi uma solução viável, factível e ela soma 830, 40 milhões de investimentos ao longo da concessão, mais os 400 milhões da área que a gente está agregando ao sítio de 1 milhão de metros quadrados, a área do PAMA e a área da parte da base aérea de Recife. Então, nós colocamos 3 posições para aeronaves categoria 4 ECO e aí lembrando a previsão é por hora pico na nossa hora pico ao final da concessão, nós não chegamos a 3 posições simultâneas de 4 ECO. Então a gente tem espaço para poder distribuir ao longo do dia, seriam 3 (ininteligível 00:43:37) pousando simultaneamente em Recife, a

gente consegue trabalhar com espaçamento de 45 minutos para simultaneidade. Tudo isso está contemplado no estudo, é importante deixar claro aqui.

(Voz fora do microfone 00:43:52 – 00:44:27)

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Tá, é porque assim, são questões bastante...

(Voz fora do microfone 00:44:30)

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Tá, mais deixa só eu organizar, porque se não, como está sendo gravado, então falar fora do microfone também não adianta, porque depois não há degravação. Eu vou pedir para vocês contribuírem...essas contribuições técnicas, a gente tem uma equipe muito específica aqui que cuida disso, se vocês puderem realmente colocar... na internet tem um formulário, coloca essas questões na internet porque depois nós vamos responder ponto a ponto cada uma das contribuições. E tudo isso foi endereçado lá pelo estudo. Só para a gente organizar aqui, porque se não a gente vai acabar se perdendo e daqui a pouco a gente acaba perdendo a sequência e tem mais algumas questões a serem observadas.

20

(Voz fora do microfone 00:45:28)

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Ok.

(Voz fora do microfone 00:45:39)

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Ok. Bom, fazendo um comentário rápido aqui com relação... ah, bom, eu já falei do acautelamento, já falei dos critérios para a seleção dos ativos com base no plano geral de outorgas e com relação aos 800 milhões que a secretária Manuela levantou, se eles são fixos, se eles são obrigatórios e se eles são para agora. Não, eles são escalonados ao longo da concessão e eles são vinculados ao gatilho de demanda. Então, se a demanda performar mais rápido, o concessionário tem que fazer o CAPEX mais rápido. Se a demanda performar mais lentamente, ele pode fazer o CAPEX mais

ao longo da concessão. Os estudos também mostram... a gente fez uma estimativa, a gente fez uma previsão de demanda estimada e de acordo com as nossas previsões, serão necessários os 838 milhões de investimentos, tem uma boa parte dele que é agora no início e depois tem a segunda fase no meio da concessão e uma fase mais lá pro ultimo texto da concessão. Mas tudo isso não é vinculante, não é obrigatório, isso vai depender da demanda e dos níveis de serviço que forem estipulados no contrato de concessão.

(Voz fora do microfone 00:46:48)

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Se a demanda for extrapolada, o concessionário ele é obrigado a fornecer aquele nível de serviço, pode ser que ele tenha que aumentar o número de pontes de embarque, pode ser que ele tenha que aumentar o tamanho do terminal, aumentar o número de posições no pátio. Ele não é vinculado ao EVITEIA que foi apresentado. O EVITEIA que foi apresentado ele é uma referência para calculo dos valores mínimos de outorga. Feito isso, o EVITEIA passa a ser apenas uma referência de projeto da concessão. Mas de fato o que vai acontecer é o que na verdade fora acontecer mesmo é o que o concessionário vai ter que atender. Se a demanda for além do esperado, ele investe mais, se ele for aquém do esperado, ele vai investir menos porque ele vai ter que atender um nível estipulado no contrato, é basicamente isso. Eu queria explicar uma questão de ordem, algumas informações que foram passadas aqui, eu só queria esclarecer, algumas pessoas falaram em outorgas atrasadas que o FNAC teria algumas concessionárias que estão em débito com o FNAC. Nós não temos essa informação, nós temos a informação de que as concessionárias então em dia com o FNAC, a única exceção é a concessionária de Viracopos, que está no processo de recuperação judicial que a ANAC já está acionando as garantias contratuais para isso, mas todas as demais concessionárias estão rigorosamente em dia com o fundo nacional de aviação civil. Vocês viram aquela arrecadação de quase 10 bilhões que eu mostrei no ano passado, ali nós conseguimos atualizar depósitos judiciais que haviam sido feitos, conseguimos atualizar parcelas atrasadas, inclusive foram feitos

adiantamentos. Então não procede essa informação de que existem parcelas em atraso no FNAC, senão aquelas relacionadas ao aeroporto de Viracopos que é um caso específico e que está sendo tratado pela justiça de Campinas.

(Voz fora do microfone 00:48:40)

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Por favor.

ORADOR DESCONHECIDO – Só complementando, de fato é essa informação mesmo que o Roney acabou de colocar, a não ser Viracopos que está com problema financeiro e está em processo de recuperação judicial. Não há notícia de atraso... agora, é importante colocar um ponto que foi falado das concessões não terem dado certo, eu acho que o Antônio já pontuou marginalmente esse ponto, assim, o Roney apresentou aí as imagens e os indicadores de qualidade de serviço, antes e depois do processo de concessão. Indubitável que para o passageiro, para o usuário do aeroporto, o processo de concessões tem trazido melhorias e inclusive como o Antônio pontuou, para a Infraero. A Infraero tem se modernizado e tem buscado novos nichos de negócio, enfim, muito em função desse processo de competição. E um outro ponto que eu acho importante a gente colocar aqui, é que a gente tem uma tradição de concessões no Governo Federal e enfim, nos governos estaduais e uma coisa que a agência reguladora, o próprio ministério, no caso das concessões aeroportuárias preza muito é a respeito aos contratos. Sempre que houve outorga... atraso no pagamento de outorga, a ANAC sempre... é muito diligente no sentido de cobrar a concessionária e de inclusive acionar a seguradora. Primeiro acionamento de seguro garantia na história de concessão no Brasil foi oriundo no atraso do pagamento de Viracopos e isso tem contribuído para a credibilidade do processo de concessões para todos os “Players” (00:50:26) que antes deixavam de entrar “Players” internacionais que viam que agora... isso agora a gente recebe de feedback do mercado de que, de fato, o que está lá no contrato é para ser cumprido, isso é uma marca da agência reguladora, isso é uma marca do setor de aviação civil e mostra que a gente... o contrato é para ser cumprido e a gente vai seguir a risca. O que a gente está tentando agora com esse contrato é para



dar um pouco mais... possibilitar que a criatividade do setor provado, os ganhos de tecnologia melhorem a qualidade de serviço e os investimentos sejam tão prescritivos. Mas o que está no contrato e inclusive, sobretudo o pagamento de outorga, isso é cumprido e a agência reguladora faz questão de ressaltar para todo mundo, para vocês e para os novos investidores que estão aí olhando o certame. Você quer complementar?

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Não, eu acho que é exatamente isso o exemplo que você deu de Viracopos foi muito bem colocado, foi a primeira vez que houve uma execução de seguro garantia e de fato a seguradora pagou. Pagou 200 milhões, né? Entorno de 200 milhões, 170 milhões. Enfim, e a segunda questão de ordem que eu queria esclarecer, foi levantada duas vezes, que as empresas aéreas eventualmente seriam contra o processo de concessão, assim, a gente fala diariamente com as empresas aéreas, todas elas, Azul, TAM, GOL, Avianca, Passaredo, todas elas e nós não temos esse feedback das empresas aéreas. Todas até inclusive ABEAR, associação delas, apoia um processo de concessão. Na audiência pública que nós tivemos lá na comissão de turismo da Câmara, que a doutora Manuela estava presente, estava o Eduardo Sanovicz Presidente da ABEAR e ele manifestou publicamente o apoio ao processo de concessão. É claro que eles tem algumas preocupações, principalmente com relação a abastecimento de combustível, alguma coisa relacionada às exatas e serviços auxiliares de transporte aéreo, mas de uma maneira geral o que nos é dito é que as empresas aéreas apoiam o processo de concessão, se beneficiam dele e estão bastante satisfeitos com a infraestrutura aeroportuária que aconteceu nos últimos 5 anos. Então não temos essa notícia de que as empresas seriam contra, de que a Azul seria contra, GOL, TAM. Até pelo contrário, até aonde chega para nós, parece que eles estão a favor desse processo, enfim, de maneira muito tranquila e tentando contribuir com o processo naquilo que os afeta, principalmente relacionado ao fornecimento de combustível e disponibilização de áreas aeroportuárias, tanto para as empresas quanto para as empresas auxiliares. Eu acho que é mais ou menos por aí. Você quer

comentar, Antônio, com relação a parte dos TECAS? Porque teve uma questão com relação a Teca e demais áreas comerciais.

ANTÔNIO – Com relação aos Tecas, terminais de cargas aeroportuários e em princípio qualquer contrato comercial do aeroporto, ele é sub-rogado. Os contratos firmados hoje com a Infraero no momento da concessão são sub-rogados, ou seja, transferidos para a nova concessionária que pode renegociar-lo ou não ou mantê-lo pelo prazo que for e conforme for. Então tendo um contrato... o de Teca acho que tem mais destaque porque é um contrato maior, é uma... Tem no contrato válido, assinado a licitação concluída, o contrato está valendo e tal, isso fica incorporado para a concessionária e ela vai ter que assumir aquele contrato da forma como está ou se for da vontade do lojista ou no caso do operador do Teca, eles podem renegociar. Mas a princípio aquele contrato continua sendo cumprido. O que é vedado é a partir do momento em que esses aeroportos foram incluídos no plano nacional de fiscalização, a partir do momento que eles foram colocados para concessão mesmo, no caso dessa rodada foi em outubro do ano passado, a partir daí ficam limitados contratos comerciais para a Infraero ou no caso de Rondonópolis, Sinop e Alta (ininteligível 00:54:49) para o operador local fica limitado a dois anos ou em casos excepcionais, pode o Ministro dos Transportes autorizar por 5 anos. Mas justamente para ter... para possibilitar que não pare de ter os serviços essenciais, que tenham uma transição, mas também para não evitar se formar um contrato que vá prejudicar a operação no futuro e aí não só a operação comercial, mas mesmo até a operacional mesmo que eventualmente a Infraero ou o operador de Rondonópolis ou de Alta Floresta poderia estar fazendo uma licitação de uma área comercial por muitos anos que estaria no plano de expansão do aeroporto para a futura concessionária. Então é mais ou menos esses incentivos que a gente tenta alinhar. A informação de 6 meses, de um prazo máximo de 6 meses, acho que a gente pode até tentar entrar em contato com o pessoal da... aqui de Recife ou da parte comercial, que a princípio a regra é dois anos, podendo ser até 5 com a autorização excepcional do ministro.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Eu só queria...

ANTÔNIO – Só complementar em relação ao questionamento dos Tecas. De fato, o Antônio bem colocou, os contratos são sob rogados pela concessionária, ou seja, ela substitui a Infraero nesses contratos, tem que observar eles na integra. Agora, em relação ao Teca, não é o primeiro questionamento, a gente foi questionado lá na audiência de Vitória também e aparentemente existe uma questão de judicialização sobre esses contratos. A gente está levantando essas informações para estudar com cautela, então como colocado a principio o regime é esse, agora, estamos estudando se existe uma insegurança muito grande para saber se há a necessidade ou não de haver um endereçamento específico em relação a essa questão. Ao final da audiência pública, não de hoje, ao final de toda...

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Do dia 13.

ANTÔNIO – Com a publicação do relatório de contribuições a gente vai trazer o posicionamento em relação a isso.

25

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Perfeito. E ainda pegando carona nessa questão da conversa sobre as áreas comerciais, a gente escuta ao longo dessas 5 rodadas de concessão a gente escuta muito... esse é sempre um dilema, vai conceder, vai aumentar o preço do metro quadrado das áreas comerciais, né? Mas por outro lado a Infraero já cobra muito caro, tem uma reclamação, a Infraero já cobra muito caro e ainda assim vai aumentar mais. Realmente eu acho que tem muita fumaça nisso aí, porque o que a gente percebe é que as áreas comerciais dos novos aeroportos elas crescem brutalmente. A quantidade de lojas do aeroporto de Brasília hoje, ela talvez seja 10 vezes maior e ainda está em crescimento, do que era na época em que a Infraero operava. Os preços nós não sabemos mais, porque passam a ser preços privados, são negociações como se fosse um shopping center, não sei quanto o shopping cobra do seu lojista, são contratos de base privada. O fato é que a exploração comercial cresce absurdamente. Então se ela cresce absurdamente é porque há

viabilidade para ela. Eu não sei falar exatamente se o lojista está pagando mais ou se ele está pagando menos. Agora, eu sei que o McDonald's tinha uma loja em Brasília e hoje ele tem 5 lojas em Brasília. Eu sei que a Duty Free tinha pequenas lojinhas e hoje ela tem uma mega store em Brasília. Eu imagino que se ele está lá é porque ele não está perdendo dinheiro. Ele deve estar pagando um aluguel justo, deve estar tendo uma receita justa e deve estar tendo o seu lucro justo. O fato é, outro dia abriu uma loja em Brasília inusitada. No lado A do aeroporto, na área embarcada uma loja que vende terno, gravata, roupa masculina. Eu falei "Pô, tem alguém que compra terno quando está embarcando e desembarcando?" eu jamais imaginei de comprar um terno quando eu tivesse embarcando ou desembarcando. Por incrível que pareça, é uma loja da área Miss (00:58:35). Parece que é a loja que mais vende em Brasília é a loja do aeroporto. Agora, quanto ele paga? Não sei quanto que ele paga. Mas te garanto que se não fosse bom ele teria fechado a loja, a loja está lá aberta funcionando, outro dia eu passei lá, estava lotada a loja, então quer dizer, é um potencial muito grande que existe. E aí que vem a criatividade da iniciativa privada. Eu não sei o que é viável ao poder público, é muito difícil falar "Cabe ou não cabe" um Outback, um Burger King, isso aí quem vai dizer é o mercado, é o próprio Outback que vai colocar o Outback lá, se der certo ele fica, se não der certo ele vai embora. Cabe uma CVC no aeroporto? Não sei. Cabe uma CVC no Barra Shopping no Rio de Janeiro? Não sei. Tem uma CVC lá, ele deve pagar lá um valor para o Barra Shopping do Rio de Janeiro. Que valor é esse? Não sei. Mas que a CVC está lá, está lá. E se ela está lá, prejuízo eu acho que ela não está tomando, né? É uma base de negociação de mercado comercial. Aí oferta e demanda os preços eles se ajustam e é o que tem que acontecer aqui.

(Voz fora do microfone 00:59:37)

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Não, não existe mais, é uma relação como se fosse um shopping, comercial. Contratos privados com privados. Não tem mais licitação, a negociação é feita diretamente com as concessionárias com bases privadas, completamente privadas. E aí, dentro de um mix de lojas que

ele vai oferecer, ele vai negociar com o trade, (01:00:05) com o trade turístico, com a área de varejo. O que a gente percebe é uma verdadeira revolução nos aeroportos. Nós temos grandes redes internacionais de alimentação e de varejo que hoje estão nos aeroportos brasileiros e não estavam. Por que isso? Porque passam a negociar em patamares privados com o concessionário. Eu vejo a questão comercial com um viés completamente positivo, aliás, é um dos grandes ganhos que o aeroporto tem no bom comercial que isso... que a concessão oferece para o município. Eu espero que venha para Recife também, tudo tende a crer que vai acontecer.

ANTÔNIO – Só complementando também, a única limitação que há é que os contratos caibam dentro da concessão, ou seja, eles têm que se encerrar antes do contrato de concessão, exceto em situações específicas e que demandam uma autorização específica do ministério.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – É porque alguns contratos, contratos maiores poderiam extrapolar o prazo da concessão desde que houvesse a noência por parte da União, é um caso bastante específico. Lembrando também que quando a gente fala em exploração comercial, nós falamos em exploração comercial de todo o sítio aeroportuário, incluindo as áreas internas do terminal e as áreas externas. Áreas para hotéis, centros de convenções, estacionamento, locadoras de veículos e qualquer outra atividade que o concessionário privado consiga prospectar, consiga imaginar, desde que seja compatível com a operação do aeroporto, não pode colocar lá um curtume de couro que vai atrair por exemplo, aves e pássaros, porque vai gerar insegurança para a aviação e isso daí tem regulamentação para isso. Agora, sendo uma atividade compatível, ele pode desenvolver qualquer atividade comercial no sentido de gerar receita para a sua concessão.

(Voz fora do microfone 01:01:50)

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – São duas coisas que faltam, então temos que falar do ILS de Campina Grande, se a Juliana depois puder falar é importante

e eu vou comentar rapidamente então com relação à possibilidade de se incluir e de se excluir ativos nesse bloco. Como Antônio bem comentou, esse bloco foi incluído no programa nacional de desestatização, meados do ano passado, em outubro. E foi resultado de um trabalho conjunto do ministério com o PPI e isso envolve quase que uma dezena de ministros e os ativos selecionados foram esses. Se discutiu na época outros ativos, os blocos eram inclusive maiores e se discutiu também a questão de Petrolina, quer dizer, é sempre colocado quando a gente fala. Petrolina acabou não entrando nessa rodada por uma questão bastante objetiva, Petrolina hoje tem uma infraestrutura bastante... que atende bastante a demanda de Petrolina, nós temos uma pista que é uma das melhores pistas do Brasil, que comporta aeronave de grande porte e já tem uma infraestrutura lá. Então rediscutir os ativos nesse momento, nós não temos mais, talvez até se o Pedro quiser comentar sobre isso, Pedro, a gente não tem mais tempo hábil para isso. Nós queremos fazer o leilão ainda esse ano. Se a gente for reabrir uma rediscussão dos ativos que compõem esse bloco, nós vamos perder aí, pelo menos, no mínimo, um ano de discussão até voltar a incluí-los no PND e aí a gente não consegue fazer leilão esse ano. Ano que vem nós temos uma incerteza política muito grande no Brasil, nós não sabemos qual governo virá no ano que vem, então nós queremos deixar esse legado, deixar essa concessão pronta, entregue para que o novo governo já possa assumir, como eu falei na minha apresentação. Eu acho que não temos mais o timer de rediscutir a inclusão ou a exclusão de ativos desse bloco.

ORADOR DESCONHECIDO – Boa tarde, só complementando a fala do Roney aí, então assim, há todo um processo, hoje sobre a coordenação do conselho do plano de parceria de investimentos, então, em meados de 2018, 2017, houve a inclusão. Depois a etapa seguinte foi os estudos de viabilidade, então isso consumiu 4 por parte dos consultores, mais um trabalho de revisão por parte de uma comissão formada pela a ANAC SAC, para chegarmos a essa etapa. Isso teve a aprovação, como eu falei, do conselho que é presidido pelo Presidente da República e 7 ministros. Não há espaço na decisão por esses ativos ela foi tomada, o momento agora que a gente está discutindo é exatamente de receber

as contribuições para melhorar a modelagem em relação a esses ativos. Mas essa discussão de fato é uma discussão que foi tomada e enfim, baseada em todos os critérios que já foram colocados aqui.

JULIANA – Falando aqui um pouquinho sobre a parte de investimentos e obras e também sobre o ILS de Campina Grande, a gente comentou aqui algumas vezes e devida a várias perguntas sobre a questão da operação mínima, IFR, 3C, na precisão diurna e noturna sem nenhuma restrição. Isso é a operação, vou repetir mais uma vez, mínima requerida, não quer dizer que o aeroporto não possa operar aeronaves maiores que isso como hoje já opera. Os estudos foram feitos inclusive para Recife. Recife hoje tem um certificado operacional de 4E e ele opera aeronaves 4F e o estudo inclusive considera a aeronave de projetos como um 4F. Campina Grande ela não tem certificado operacional ainda, o aeroporto, mas o estudo considera 4C. Porém existem algumas não conformidades que tem que ser sanadas sem nenhuma restrição para operação 3C e FR na precisão diurna e noturna. O estudo considera que nós temos essa informação de que há a instalação do ILS, KAT 1 na cabeceira... não sei se na 15... acho que na cabeceira 15. E na outra cabeceira o IFR não precisão. Só que no IFR KAT 1, hoje na cabeceira 15, apesar de estar lá presente, há um equipamento específico que parece que está fora de operação por algum outro motivo e aí ele não está hoje funcionando. Houve uma discussão, inclusive, no desenvolvimento dos estudos, especificamente do ILS em Campina Grande exatamente por isso. Há o equipamento instalado, mas não há a alteração de fato em ILS KAT 1 e aí porque a aeronáutica reconhece, mas a ANAC não. E aí um principal fator é justamente essas não conformidades, por isso eu falei da operação mínima IFR 3C que existe em Campina Grande. Campina Grande hoje é um terminal a distância entre a pista e o terminal e o pátio, é muito curta. E é um sítio complicado, que é um sítio aeroportuário pequeno. Então, para a fase agora de investimentos iniciais, nós pedimos como operação básica em todos os aeroportos o saneamento de todas as não conformidades para a operação IFR 3C sem restrição diurna e noturna. Então para Campina Grande o que nós prevemos é manter o ILS KAT 1, regularizar as pendências de tal forma a poder



operar em KAT 1 só que hoje, mesmo se o equipamento funcionasse, ele não tem essa autorização por parte da ANAC pelo não cumprimento de questões de regulamento. E aí é importante frisar que o regulamento técnico da ANAC, o RBAC 154, que é o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil que diz respeito à projeto de aeródromos, uma das questões da disposição transitória é que quando ele foi feito existiam já alguns aeródromos e aí ele vem com uma questão falando bem assim “Olha, o que já existia aqui, a gente vai avaliar especificamente cada um deles, para não exigir um cumprimento de uma norma que veio depois do aeroporto já instalado. Só que existem lá alguns critérios falando se acontecer algumas dessas situações aqui, essa isenção, digamos assim, que nós estamos dando para de valer e um desses critérios é justamente a concessão do aeroporto. Então assim, o que a gente está querendo dizer? Que foi perguntado aqui diversas vezes sobre não conformidade e inclusive o Roney mencionou também sobre as medidas da ANAC hoje de restrição em Recife e alguns outros aeroportos, é que com a concessão o nosso requisito para a fase de investimentos iniciais é justamente a adequação dessas não conformidades. No caso de Campina Grande, a adequação da não conformidade leva possivelmente a operação KAT1 que hoje não é possível mesmo com o equipamento instalado em virtude das não conformidades existentes. Em Recife, como o Roney falou muito bem aqui, a questão da nova pista versus a pista existente, existe uma não conformidade que é, “Não tem reza” a reza de 240 por 150 tem que ser instalada e isso precisa do recuo das cabeceiras como o Roney falou e isso precisa trabalhar com distâncias declaradas, é uma solução de engenharia que foi assim, discutida a fundo nos estudo como o Roney mencionou e se propõem então se trabalhar com as distâncias declaradas de forma não reduzir a capacidade da pista. Justamente porque ele trabalha com aeronave 4F aqui e ele trabalha com o alcance da aeronave, com o peso de decolagem. Então a aeronave de Recife é o lugar mais longe que ela vai voar é para onde? “Ah, para a Europa” então a pista com essa distância que eu estou propondo, com o recuo da cabeceira e com a implantação da reza voa para a Europa, o nosso estudo fala “Voa”. O que ele tá dizendo, que ele trabalha, que

ele otimiza e o consultor privado, as empresas de engenharia que desenvolveram aqui os estudos, tem esse “no hall” já vem aqui de uma série de estudos, não é a primeira vez que eles participam. Eles trabalham justamente com a inteligência da engenharia para proporcionar a maior capacidade operacional para o aeroporto. Porque Recife é um sítio complicado justamente porque a pista hoje não tem um espaço para a instalação da reza. Então o que ele menciona? Se eu fosse construir uma segunda pista em Recife, isso está lá falado no estudo, eu estou só repetindo, mas lá está mais detalhado. Se eu fosse construir uma segunda pista, eu teria uma nova pista de 2 mil e 600 metros. E a nova pista de 2 mil e 600 metros de distâncias menores de pouso e decolagem do que colocar a reza na pista atual. Então assim, não teria ganho de capacidade, até porque ter duas pistas paralelas na distância que o Recife teria, que é 210 metros, não possibilitaria a operação paralela das duas pistas como é por exemplo em Brasília. O que o estudo mostra? Em uma questão de demanda, a necessidade capacidade de pista requerida no ano 30 da concessão, se atinge de uma maneira mais inteligente com as propostas de adequação de reza, de recuo de cabeceira, de trabalho a distância preparado como o Roney falou, do que através da construção de uma nova pista. Então é exclusivamente isso, porque não faria sentido ter uma pista de 3 mil e 7 metros operando só visual, com uma pista de 2600 do lado que teria essas restrições operacionais que a gente está falando. Então, e aí, é só essa questão que ficou pendente do IFR. A indisponibilidade da pista, por vários motivos de manutenção ou qualquer um que seja, ele é trabalhado de várias formas, isso não é só Recife que tem uma pista única de aeroporto no mundo. Inclusive vários. Mas eu convido à leitura do estudo em caso de eventual contribuição pode ser feita por escrito com a melhor justificativa, com embasamento técnico, mas o estudo trata especificamente disso, de uma análise de capacidade de movimentos por hora da pista, da sua solução postal.

EDUARDO – Boa tarde, só um complemento ou que o Roney tinha respondido sobre o questionamento de eventual discordância de empresas aéreas sobre a concessão, eu acho que talvez estivessem se referindo ao documento que a

IATA publicou recentemente em que ela apresenta preocupações quanto ao modelo de concessão, que alguns cuidados devem ser tomados, tão importante destacar aqui que a gente fez uma consulta prévia essa audiência pública com diversos agentes no mercado e inclusive com a IATA, tivemos uma contribuição bem extensa deles, tivemos reunião por vídeo conferencia, reunião presencial, vieram integrantes da IATA dos Estados Unidos, da Europa, aqui do Brasil também. E vários mecanismos que estão presentes no contrato foram ou motivados ou aperfeiçoados após essas conversas, então essa posição deles de que alguns cuidados devem ser tomados no meio de concessão acho que está bem endereçada com a ajuda deles, da ECA que é Associação dos Operadores Aeroportuários, Empresas aéreas. Então acho que o mecanismo de consulta que foi mencionado, de proposta apoiada, essa importância da maior interação entre empresas aéreas e aeroportos na tomada de decisão, eu acho que tudo isso tá bem endereçado e aqui eu queria fazer um gancho rápido também a um outro tópico, o Roney e o Tiago eu acho que já responderam sobre as questões das tarifas, mas também foi mencionado sobre o preço das áreas aeroportuárias, as operacionais especificamente, área de check-in, etc, isso é um assunto bem importante porque esse foi o primeiro... esses preços foram os primeiros em que a gente teve essa abordagem um pouco mais flexível, desde a primeira rodada de concessão a gente optou por não determinar tetos tarifários, fazer um tabelamento de preço como existia antes e adotar essa abordagem de mediação, de promover consultas e de fato, nos primeiros anos das primeiras concessões, ocorreram bastantes conflitos entre empresas aéreas, empresas de serviços auxiliares e as concessionárias em relação sobre o preço e outras práticas discriminatórias e coisas assim e foi nesse momento que a gente começou a desenvolver e a pensar nessa... e como fazer essa abordagem de não intervir diretamente no preço, mas atuar mais como mediador, promovendo consultas, dando mais voz, mais poder de barganha para os usuários e não necessariamente a ANAC, sem ter o conhecimento da particularidade de cada aeroporto e tentar determinar um preço. Bom, depois de um aprendizado, depois de certa dificuldade eu acho que a gente conseguiu ter sucesso nesses casos,

nesses conflitos e conseguiu resolver praticamente todos os conflitos que surgiram e com isso a gente foi desenvolvendo um... enfim foi descobrindo a melhor forma de ajudar, de promover essas consultas, essa participação e eu acho que por essa rodada é um mecanismo que está bem mais robusto, mais consolidado. Não atoa a gente decidiu expandir um pouco essa forma de atuar para as tarifas. Então acredito que os aeroportos regionais que não tem um teto estabelecido, vão estar bem monitorados pela ANAC e com mecanismos que já foram testados e estão mais consolidados do que estavam na primeira rodada de concessão.

ORADOR DESCONHECIDO – Pegar um gancho aqui para fala do Eduardo, fazendo uma fala mais geral em relação até essa matéria que foi citada aqui, eu acho assim, o mais importante, a gente está em um processo de evolução contínua, então começamos aqui a primeira rodada de concessão em 2011, então a gente tem que olhar para trás e aprender com as lições dos processos anteriores. Então eu acho que tudo que está sendo falando aqui, um projeto como esse, a gente tem uma série de atores que a gente tem que observar. Tem as empresas aéreas de um lado, nós temos aí os operadores portuários, temos as populações que vão ser afetadas, temos os governos locais, estaduais, temos os colegas da Infraero, então assim, isso tudo está sendo olhado com muito cuidado. E aí o desafio do ponto de vista do formulador de políticas públicas é balancear. É impossível atender plenamente a todos. Como fazer essa melhor equação? O que a gente percebe, né? E em todos os aspectos e eu acho que aí com impacto (ininteligível 01:16:14) e principalmente por conta de oportunidades como essa que a gente pode poder essa troca, essa participação, é ouvir e buscar incorporar, na medida do possível o que vai ser a equação ideal para equilibrar. Então assim, aqui é uma fala mais geral, que é um esforço, é uma parceria público privado. Então de fato tem que buscar a parceria e parceria é poder entender o outro lado também, se colocar ao lugar do outro e buscar evoluir. Então assim, eu acho que aqui eu faço até um agradecimento público que é as equipes SAC da ANAC que vem num esforço muito grande, uma dedicação muito grande para buscar fazer o melhor para o País. Porque no final

das contas o que a gente quer aqui é melhorar o serviço que é prestado à população. É isso que a gente está buscando. E aí eu acho que as fotos que foram mostradas aqui e os resultados que a gente vem obtendo deixam claro que estamos no caminho correto. Claro que a gente vai corrigir ao longo do tempo, não vamos acertar em tudo, vamos melhorar na próxima e esse é o processo que a gente tem que tocar. Então só essa mensagem mais geral que eu acho que é importante.

ORADOR DESCONHECIDO – Boa tarde a todos, eu vou responder acho que é o ultimo questionamento da Elma relativo a... a Elma está aí ainda? Relativo a preocupação da falta de previsão no contrato em relação aos passivos ambientais. O que eu tenho a dizer é para você ficar tranquila, Elma, a concessionária vai ser obrigada ao cumprimento de toda a legislação ambiental. O contrato endereça a questão lá no item 3116, tá? Trás a obrigatoriedade de obtenção de juliscencias, cumprimento de condicionante e o que pode trazer um pouco de confusão talvez é uma previsão na matriz de risco que trata da repartição de riscos em relação de riscos em relação aos passivos. Mas reforçando que a concessionária responsável pela remediação de todo o passivo ambiental seja ele de origem anterior ou posterior ao edital de concessão e seja ele de conhecimento ou não na publicação do edital. A única repartição de responsabilidade que é trazida é que na eventualidade de um passível ambiental anterior ao edital e que não seja de conhecimento, isso está alocado como risco do poder público. O que não exime a concessionária de remediá-lo. A única coisa que significa que ela tem essas obrigações, mas esse custo vai ser repassado para o poder concedente mediante reequilíbrio do contrato de concessão. Mas o contrato garante a observância de todo o passeio.

34

(Voz fora do microfone 01:18:55)

ORADOR DESCONHECIDO - Sim, mas ele é obrigado... se você pegar na matriz de risco os itens... ele é obrigado, em primeiro lugar, a observar toda a legislação ambiental independente do que está disposto no contrato. No item 3116, ele está tratando da obtenção de licenças e do cumprimento de

condicionantes que são decorrentes muitas vezes de passivos ambientais. E na matriz de risco, nos itens 5, 6, 26 ele deixa claro que os custos para o cumprimento de condicionantes, inclusive preexistentes a assinatura do contrato, são de responsabilidade da concessionária e na locação de riscos. Para o poder concedente ele traz ao poder concedente o custo decorrente de cumprimento de... pela remediação de passivo ambiental anterior e não conhecida. Fique tranquila que é de responsabilidade da concessionária o cumprimento das... a remediação de passivos ambientais, sejam eles anteriores ou não à publicação do edital.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Só para ilustrar isso aqui, não é no Nordeste, mas o caso do aeroporto de Vitória tem um passivo ambiental lá que é uma reserva ambiental que teve que ser criada para poder fazer a nova pista. A Infraero hoje criou a reserva e hoje mantém essa reserva. Essa reserva nós tivemos que mantê-la no sítio aeroportuário, portanto mantê-la no objeto da concessão, de modo que ele possa ser repassada, a gestão daquela reserva, daquela área de proteção... eu não sou da área ambiental, mas parece uma área de proteção, na verdade são duas, tem uma área de proteção e tem um viveiro onde foram replantadas várias espécies que foram removidas para fazer a pista. Tudo isso teve que compor o sítio aeroportuário, apesar de aquilo nunca vai ser uma área aeroportuária porque agora é uma área ambiental, mas isso teve que entrar para dentro do objeto da concessão, de modo que o concessionário quando assumir, ele vai ter que assumir a gestão disso ao longo dos 30 anos da concessão. Então é a materialização dessa cláusula. É um passivo ambiental que até então vinha sendo mantido pela Infraero no aeroporto de Vitória que está sendo colocado como objeto da concessão e vai passar a ser um passivo ambiental do concessionário tão logo ele assuma aquele aeroporto. Só para exemplificar.

ORADOR DESCONHECIDO – Ele é responsável pelos custos, inclusive do que é anterior.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Inclusive do passado, exatamente.

ORADOR DESCONHECIDO – Apenas o que não há conhecido quando na publicação do edital, ele tem que cumprir toda a legislação, remediar o que for necessário, o custo nesse caso é passado ao poder público mediante reequilíbrio da situação.

(Voz fora do microfone 01:21:56)

ORADOR DESCONHECIDO – Perfeito, eu vou pedir para vocês, como não está sendo gravado, se puder contribuir nesse sentido na pagina da ANAC, é importante que a gente registra e responde adequadamente e endereça no contrato se for necessário. Ok?

ANA MOTTA – Bom, então são 17 horas e 02 minutos. Em nome da mesa gostaria de agradecer a todos pela presença e pelas contribuições apresentadas. Tenham todos uma ótima tarde. Obrigada.

FIM DA TRANSCRIÇÃO