

EVENTO: Audiência Pública ANAC

ARQUIVO: parte 1

TEMPO ÁUDIO: 02H 01M 36S

INÍCIO DA TRANSCRIÇÃO

ANA MOTA – Senhoras e senhores, boa tarde. São 14h09. Damos início agora à seção presencial de Vitória referente à audiência pública número onze de 2018. Meu nome é Ana Mota, 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 Souza Pereira, superintendente de regulação econômica de aeroportos, o senhor Ronei Saggiaro Glanzmann, diretor do departamento de políticas regulatórias de secretaria de aviação civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o senhor Ricardo Sampaio da Silva Fonseca, coordenador-geral de políticas regulatórias da SAC, o senhor Alceu Justos Filho, representante da secretaria do programa de parcerias de investimentos, e ainda os senhores Adriano Pinto de Miranda, Eduardo Tati Nobrega, 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 participação da sociedade em nossos atos regulatórios. A seção presencial da tarde de hoje tem o intuito de colher subsídios para o nosso processo decisório, oferecendo a todos os presentes, espaço público para manifestação oral sobre os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, a EVTEA, e sobre minuta do edital



de licitação e do contrato de concessão, com os seus respectivos anexos relativos à concessão da ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos de Vitória e Macaé, formando o bloco sudeste. Por fim, convém esclarecer que nos termos do decreto nº 9180, 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. Nossa programação para a tarde 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 dos superintendentes de regulação econômica de aeroportos, do representante da secretária do programa de parceria de investimentos e do diretor de departamento de políticas regulatórias da SAC, MTPA. Concluindo 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 sessenta minutos desta audiência pública. Para que nossos trabalhos fluam da melhor maneira possível, estabelecemos alguns procedimentos que deverão ser respeitados durante a realização desta audiência pública. Todos os procedimentos estão descritos no material entregue aos senhores no momento do cadastramento. São eles os seguintes: no intuito de assegurar a integridade do conteúdo das manifestações e o seu aproveitamento como subsídio ao aprimoramento do ato que será expedido pela ANAC, todas as manifestações verbais serão registradas mediante captação de áudio. Para isso, pedimos a gentileza de que todos se manifestem somente quando de posse da palavra e após sua identificação. Realizando a indicação de seu nome completo e a entidade representada no início do pronunciamento. Manifestações realizadas fora do microfone serão desconsideradas. Cada interessado previamente inscrito terá direito à palavra pelo prazo de cinco minutos. Cada uma... 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 dez minutos, devendo a entidade organizar-se internamente para

dividir este tempo entre os 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 sua manifestação. O cronometro ficará amarelo para indicar aos oradores quando faltar um minuto para conclusão do prazo para manifestação. Terminado o prazo, o áudio do microfone será suspenso. Serão aceitas as inscrições de oradores realizadas até sessenta minutos após o início desta audiência pública. Neste caso, será permitida a manifestação de apenas um representante de cada entidade, observando o prazo máximo de cinco minutos para manifestação. Finalizadas as manifestações dos oradores inscritos, a presidente da mesa poderá admitir o retorno dos oradores, bem como manifestação de outras participantes, desde que haja disponibilidade de tempo. Durante a audiência, 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 e decidir sobre os procedimentos adotados durante esta audiência pública. Convido agora o senhor Tiago Souza Pereira, nosso superintendente de regulação econômica de aeroportos,

3

TIAGO SOUZA PEREIRA – Boa tarde, senhoras e senhores. Agradeço a presença. Ressalto a importância desse evento para gente discutir as regras do processo de licitação dos aeroportos. Queria cumprimentar a mesa, os colegas da ANAC, da secretaria de aviação civil do ministério dos transportes e da presidência da república, que estão aqui para demonstrar a importância estratégica desse projeto de concessões para o governo federal, e queria também ressaltar a importância do processo de discussão. Todas as regras do documento jurídico que foram colocadas em audiência pública, eles foram embasados em estudos de viabilidade altamente bem elaborados, com uma curva de aprendizado que o setor vem passando por muito tempo e, enfim, a gente participou, a ANAC também participou da avaliação dos estudos e a gente percebe o salto de qualidade que esses estudos vem dando ao longo do tempo.

No entanto, nada substitui esse processo de discussão e interação com a sociedade, esse processo que é muito importante para trazer informações para agência nacional de aviação civil, para o Ministério dos Transportes, para que a gente formule um processo de concessão mais sustentável e que vá atender os interesses do país, então por isso, por conta dessa importância de coletar informações aqui, a gente... eu coloco em nome da agência que a agência está bastante aberta a receber contribuições, a eventualmente mudar algumas regras, enfim, em função de todos os insumos que a gente vai recebendo nesse processo de discussão pública. Por fim, é importante ressaltar que essa interação presencial, embora ela seja muito importante, tão importante quanto, ou até mais importante, é que vocês registrem as suas manifestações no site da agência, a manifestação escrita no formulário que está disponível lá no site da agência para que a gente não perca nenhuma informação que vá ser subsidiada, que vá ser fornecida para agência no bojo dessa audiência pública. Enfim, com essas palavras eu me despeço, desejando então boa discussão aí para... boa tarde de discussão para todos nós. Mesa e vocês presentes aí na... no evento. Muito obrigado.



ANA MOTA – Muito obrigada, Tiago. Convido agora o senhor Alceu Justos Filho, representante da secretaria do programa de parceria de investimentos.

ALCEU JUSTOS FILHO – Boa tarde a todos. Gostaria de agradecer a presença de todos aqui. Vou ser breve para a gente... para não atrapalhar o andamento dos trabalhos, eu gostaria de agradecer em nome da secretaria do programa de parceria de investimento a oportunidade de participar dessa audiência, e gostaria de dizer que a secretaria do PPI, no papel de força-tarefa para colaborar com o bom andamento dos projetos de parceria do governo federal, considera importantíssima essa etapa de ouvir a sociedade. Gostaria de dizer também que o projeto do bloco sudeste é tratado com prioridade absoluta do governo federal, tendo sido qualificado inclusive no programa de investimento do segundo semestre do ano passado, e nosso maior esforço aqui é para que ele seja conduzido com total transparência técnica e severidade, visando assim garantir

o maior benefício possível aos usuários dos aeroportos deste bloco. É isto que eu tenho a dizer por enquanto, obrigado.

ANA MOTA – Muito obrigada, senhor Alceu. Convido agora a palavra senhor Ronei Saggiaro Glanzmann, diretor do departamento de políticas regulatórias da SAC MTPA.

ALCEU JUSTOS FILHO – Muito obrigado. Boa tarde a todos. Obrigado. Vou pedir para os colegas colocarem a apresentação. Acho que eu consigo falar daqui sem tampar vocês. Bom, boa tarde. Vamos começar aqui essa explanação, a partir aí do ponto de vista do Ministério dos Transportes, que é... foi responsável pelos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental dessa rodada de concessão. Rapidamente, um breve panorama, muito rápido mesmo, para a gente poder chegar no ponto da concessão propriamente dita, a gente começa falando da redução dos preços na última década do transporte aéreo, no Brasil, o que boa parte do crescimento do transporte aéreo, que é bastante robusto nos últimos anos, foi bastante robusto nos últimos anos, ele decorre disso aqui, né, da redução dos preços das passagens aéreas e da popularização do transporte aéreo no Brasil. Isso é uma vitória do país. Brasil está em franco crescimento do seu modal aéreo, né, e Vitória, enfim, o Sudeste como um todo tem se beneficiado bastante disso. O Brasil como um todo tem se beneficiado bastante disso. Fruto da redução dos preços que a gente verificou na última década, nós temos um aumento bastante robusto da demanda por transporte aéreo, dos aeroportos brasileiros processava em 2003 cerca de 68 milhões de passageiros, né. Com esse crescimento, nós chegamos ao pico em 2015, antes da crise econômica, chegamos em 217 milhões de passageiros. Ou seja, o mercado brasileiro praticamente triplicou. Tivemos uma pequena queda com a crise econômica, que todo mundo viveu em 2016, 2015 e 2016, mas rapidamente... o setor é bastante dinâmica, e rapidamente nós conseguimos a retomada de crescimento, já processando em 2017, 206 milhões de passageiros. Isso ocasionou uma saturação da nossa infraestrutura aeroportuária, porque nossos aeroportos até então eram aeroportos da década

de oitenta, da década de noventa, e com esse “boom” de demanda, logicamente houve uma saturação das infraestruturas, e isso ensejou no início de 2011, quando foi criada a Secretaria de Aviação civil, ainda na presidência da república, isso ensejou o programa de concessões do governo federal. A primeira rodada foi em 2011, o aeroporto de Natal. Depois tivemos em 2012 Guarulhos, Brasília e Viracopos. Depois tivemos em 2014 Galeão e Confins e agora, mais recentemente, em 2017, Porto Alegre e Salvador, Fortaleza e Florianópolis. Como resultado disso, nós já temos cinquenta e sete por cento do tráfego aéreo de passageiros no Brasil sendo processado por aeroportos administrados pela iniciativa privada. Como resultado disso, a gente, rapidamente, para não tomar muito o tempo dos senhores, a gente vê aí as obras que foram entregues nesses últimos quatro ou cinco anos, esse é o aeroporto de Natal, esse é o aeroporto de Guarulhos, o novo terminal. Esse aqui é o aeroporto de Viracopos, nessa foto ainda estava em obra, mas agora já está operacional esse terminal. Esse aqui é o aeroporto de Brasília, o Píer Sul, que é onde a Tam monta o hub dela, e temos também o Píer Norte, onde temos o hub da Gol, Azul e Avianca. Essa é o aeroporto do Galeão também, na época em obras, ficou pronto antes das olímpiadas. Bom, o que surgiu disso? Qual foi o resultado da política pública disso? A Secretaria de Aviação Civil faz uma pesquisa permanente nos vinte maiores aeroportos do Brasil... vou te pedir desculpas só para não te atrapalhar aqui. Nós fazemos uma pesquisa permanente nos vinte maiores aeroportos do Brasil. As notas vão de um a cinco, sendo que cinco é a melhor nota e um é a pior nota. Os passageiros aqui que respondem essas perguntas, e isso daqui reflete o resultado da satisfação geral do passageiro com relação aos aeroportos. Nós tínhamos antes dessas rodadas de concessão notas em torno de três vírgula oito a três vírgula nove. Durante o período de obras, o nível de serviço degradou, logicamente porque as obras foram feitas com os aeroportos sendo remodelados... Alô? Aí. Os aeroportos sendo operados, e logo depois dessas grandes obras que foram feitas, a gente percebe realmente o nível de satisfação do passageiro numa crescente muito grande, chegando aí a quatro ponto quatro. A gente considera que acima de

quatro é um nível bastante satisfatório, então é resultado da política pública que veio a partir de 2011, com a participação do capital privado, na operação aeroportuária. Até 2010, nós tínhamos uma operação aeroportuária basicamente pública no Brasil, né, gerida basicamente pela Infraero, e alguns poucos aeroportos delegados... operados por Estados e municípios, né, aeroportos que operam a viação regular, e agora a gente tem... a Infraero continua atuante fortemente no setor, Estados e municípios com uma fatia um pouco menor, e boa parte do tráfego sendo processados em aeroportos concedidos. Bom, e com isso a gente começa a quinta rodada de concessão. A gente inova agora trazendo pela primeira vez a concessão em blocos, e a gente vai explicar um pouco de onde vem isso, até porque a gente sabe que tem uma preocupação do governo do Estado, e aqui eu queria abrir um parênteses, eu sei que tem representantes do governo do Estado aqui, da Secretaria do Desenvolvimento, representante o governador Paulo Hartung, e eu vi a entrevista do governador ontem, dentro dessa coletiva, e realmente o governador tem razão. O governo federal falhou com o governo aqui do Espírito Santo, porque a comunicação não foi boa. Nós sempre tivemos uma parceria muito grande com o governo do Espírito Santo, fruto disso, inclusive, o novo aeroporto de Vitória, que é essa maravilha que nós passamos hoje. Eu conheci o terminal velho e essa semana estou conhecendo o terminal novo, aberto ao público. A gente vem numa parceria muito grande. Além desse caso aqui, nós temos o caso do aeroporto de Linhares. Também depois de muitos anos a gente conseguiu liberar os recursos para construção da nova pista do aeroporto de Linhares, acho que é na faixa de 30 milhões, alguma coisa assim, parceria do governo federal com o governo do Estado. Sempre tivemos uma relação muito boa com vocês, mas de fato, nesse programa de concessões, a gente nunca sentou para conversar com vocês. Então faço aqui realmente a minha culpa, o governador tem razão. Ontem mesmo já conversei com o nosso secretário, doutor Dario Lopes, e conversei com o ministro, e a gente vai muito prontamente agora, até porque está em tempo da gente corrigir isso, porque nós estamos exatamente na fase de audiência pública, até o dia 13 de julho, então agora já na próxima semana, a



gente já vai sentar com vocês, tanto com a equipe política quanto com a equipe técnica, que eu acho importante envolver todas as duas, para a gente ter uma conversa. Seja aqui em Vitória, seja lá em Brasília, que a gente conversar e detalhar bastante esse modelo, porque realmente o governo do Espírito Santo não está na mesma página que nós estamos aqui, e aí sim muito por culpa do governo federal que deveria ter vindo aqui e comunicado a vocês. Fizemos isso no Mato Grosso, porque já tínhamos também um relacionamento muito forte com o governo do Mato Grosso, e estamos fazendo também com o pessoal do Nordeste, com a bancada do Nordeste. Mas então isso aí vocês podem ficar tranquilos que até, por favor, levem ao governador Paulo Hartung essa mensagem do governo federal de que realmente esse equívoco, esse lapso será corrigido muito rapidamente. E graças a Deus ainda em tempo, né, porque a gente está exatamente no meio da fase de audiência, de consulta. Bom, estamos com treze aeroportos em processo de concessão divididos em três blocos. O bloco Nordeste, com Recife e Maceió, João Pessoa, Aracaju, Juazeiro do Norte e Campina Grande, o bloco Centro-Oeste, com Cuiabá, Sinop e Rondonópolis, Alta Floresta e Barra do Garças, e o bloco Sudeste, com Vitória e Macaé, é esse que é objeto da audiência pública de hoje, com isso a gente agrega aquele percentual de cinquenta e sete por cento do tráfego de passageiros, nós agregamos mais cerca de dez por cento. Está acabando a bateria? Obrigado. Bom, dito isso, eu queria já trazer aqui, eu dediquei boa parte dessa apresentação, até pedi uns dez minutos a mais para os colegas, porque eu acho importante a gente explicar a lógica da concessão em bloco, e eu acho que é isso que está dando um certo desconforto para o governo do Estado, e é importante eu explicar isso daqui. Logicamente depois a gente vai aprofundar isso daqui nas nossas conversas com vocês. O que acontece? Aeroportos grandes, como Guarulhos, Brasília, Galeão, eles têm uma capacidade de geração de caixa suficiente para poder pagar a sua operação, nós chamamos aqui de Opex, é o termo de mercado, pagar os seus investimentos, que nós chamamos de Capex, e ainda assim ele gera um excedente. Todo aeroporto de grande porte, ele gera um excedente. Esse excedente, teoricamente, ele sempre

foi capturado pelo governo federal de alguma maneira, porque é esse excedente que é utilizado num sistema de subsídio cruzado que sempre existiu no setor da aviação civil, para poder fechar a conta dos demais aeroportos. Nós temos que lembrar que no Brasil nós temos quase seiscentos aeroportos públicos... está funcionando? Será que é a captação aí? Deixa ligado para cá, acho que vai dar. No Brasil nós temos quase seiscentos aeroportos públicos e sempre funcionamos com subsídio cruzado. Até ali, o ano de 2010, mais ou menos, basicamente a grande ferramenta de política pública para fazer essa captura do excedente e direcionar para investimentos em aeroportos, era a empresa pública, Infraero, né, e fazia isso internamente, era um subsídio feito por dentro da Infraero. Ora, a Infraero administrava Guarulhos de um lado e do outro lado ela administrava, como administra hoje, Tefé, Tabatinga, no interior do Amazonas, Uruguaiana, lá no norte do Rio Grande do Sul, Ponta Porã e administrava aeroportos tradicionalmente deficitários. Então o subsídio era, sempre aconteceu, mas ele acontecia por dentro de uma empresa pública que fazia esse papel de captura de excedente e de direcionamento para os aeroportos deficitários. A partir de 2010, nós começamos com um processo de concessão, e aí foram retirados da Infraero os grandes aeroportos geradores de caixa, Guarulhos, Brasília, Viracopos. Depois saiu o Galeão, saiu Confins, mas já tinha saído Natal em 2011, como eu comentei. E esse mesmo mecanismo de captura do excedente, ele continuou acontecendo, só que dessa vez por meio do fundo nacional de aviação civil, do FNAC. O FNAC recebe os valores de outorga, ou seja, recebe esse excedente, que é capturado dos grandes aeroportos e destina esse excedente para poder pagar geralmente o Capex, a gente não tem programa de pagamento de Opex, mas geralmente a gente paga o Capex, que é os investimentos nos demais aeroportos da rede. Inclusive, esse mecanismo foi o que aconteceu com o aeroporto de Vitória. Os 600 milhões que foram investidos em Vitória vieram de onde? Vieram do FNAC. A fonte desse recurso é o fundo nacional de aviação civil. E de onde vem o dinheiro da FNAC? Das outorgas dos grandes aeroportos brasileiros, Guarulhos, Brasília, Galeão, Confins, Natal, e mais alguns outros. Hoje nós temos Viracopos e agora

Salvador, Porto Alegre, Florianópolis e Fortaleza. São dez no total até agora. Então assim, do mesmo modo, os recursos que estão sendo liberados agora para o aeroporto de Linhares, eles também têm a mesmíssima fonte, eles vem do fundo nacional de aviação civil, que é abastecido basicamente pelas outorgas que nada mais é do que a captura do excedente desses aeroportos de grande porte. Bom, só que acontece que o FNAC... esse aqui é um gráfico que ele mostra a arrecadação... as receitas e despesas do FNAC nos últimos anos. O FNAC vem arrecadando em média em torno de 3 milhões a 3,5 milhões... bilhões, né. 3 bilhões, 3,5 bilhões de reais por ano. Arrecadação mesmo, financeira. Isso aqui não é orçamentária não, isso aqui é financeiro mesmo. Dinheiro na conta corrente do fundo. Esse ano aqui houve uma... um outlier aqui que foi na verdade um processo de receptação de outorga, houveram algumas antecipações e alguns levantamentos de outorgas atrasadas e depositadas judicialmente, então esse ano foi um ano atípico. Isso não deve acontecer novamente, a gente deve voltar a esse patamar de 3 a 3,5 bilhões de reais por ano. Isso de arrecadação. Só que os nossos gastos, eles ficam na faixa de um bi e meio, mais ou menos. Não passa de um bi e meio, sendo que desse um bi e meio, em torno de um bilhão, isso vai para integralização de capital, porque a Infraero, ela é sócia de alguns desses aeroportos concedidos. Especificamente de cinco, Guarulhos, Viracopos e Brasília, Galeão e Confins, então como a empresa é sócia, a união aposta na Infraero, e a Infraero por sua vez aporta nessas concessionárias para que sejam feitos os investimentos que os senhores viram anteriormente. Então na verdade, o que eu quero dizer com isso? Desse um bi e meio aqui de gasto, um bi é dinheiro público sendo gasto em regime privado, né, regime de concessão. Dinheiro público sendo gasto em regime público, né, lei de licitações e enfim, convênios com Estados e municípios, obras executadas pela própria Infraero, nós temos na faixa de 500 milhões. Não passa aí de 500 milhões. E o que que acontece? O governo federal não consegue gastar mais do que isso. A capacidade de execução do poder público com todas as travas da lei 866, as necessidades de aprovação nos tribunais de conta, tanto da união quanto dos Estados, e toda a necessidade do processo licitatório... os

senhores sabem muito bem, quem é do governo sabe como é difícil gastar dinheiro em regime público, né. Inclusive com responsabilizações pessoais e etc. Então historicamente a gente não consegue gastar mais do que 500 milhões por ano, então não adianta mais, Governo Federal percebeu que não adianta mais a gente encher esse pote aqui, encher esse fundo, colocando mais recurso aqui sem poder gastar. Para onde que está indo esse excedente aqui, ó? Toda essa diferença entre as duas... entre as duas barras aqui. Isso acaba virando superado de primário, na verdade isso acaba diminuindo o déficit do governo, que hoje está estimado aí na faixa de 189 bilhões de reais, o Brasil todo ano fecha o ano devendo 189 bi, aprovado pelo congresso. Isso aqui, o setor de aviação civil tem colaborado para poder pagar essa conta. Então vendo isso e vendo as dificuldades que nós temos para poder fazer investimentos, nós tentamos aprimorar o modelo, até mediante conversa com o próprio senado federal, comissão de turismo do senado fez uma recomendação nesse sentido. Nós já estávamos estudando isso também dentro do ministério e nós viemos com uma nova modelagem, que é uma modelagem de subsídio intrabloco. Que que é isso? Esse excedente aqui, parte dele eu continuo capturando via fundo nacional de aviação civil, porque o fundo tem que receber recursos e vai continuar fazendo investimento público, como o caso do aeroporto de Linhares. E parte disso daqui nós fazemos um sistema de subsídio dentro do bloco. Como é que isso se reflete em números no caso aqui do bloco do Sudeste? Vitória é um aeroporto que vai sair em torno de 3 milhões de passageiros que processa hoje e vai chegar a 7 milhões de passageiros, dependendo muito aí também da indústria do petróleo, isso daqui pode chegar até muito mais do que isso, né. A gente fez esse estudo numa fase bastante ruim da indústria do petróleo, e isso pode até ir além disso. Para isso, serão necessários, ao longo desses trinta anos, cerca de 320 milhões em investimentos. O aeroporto de Macaé, que está no mesmo bloco, ele sai de 180 mil passageiros e chega a 1,2 bilhões de passageiros também a depender do desenvolvimento da indústria do petróleo. Pode ser mais ou pode ser menos a depender do nível de atividade econômica. E lá em Macaé são necessários 324 milhões em investimentos, depois a gente

vai ver com mais detalhes, os senhores já devem ter visto inclusive nos nossos estudos que estão publicados. Então esse bloco aqui demanda 644 milhões de investimento. Além disso, mesmo demandando tudo isso, ainda há um excedente de 622 milhões a ser capturado nesse bloco. 66 milhões em outorga fixo inicial, que é pago à vista pelo vencedor do leilão e 12,4 da receita bruta do concessionário é capturado, isso do bloco. Aí vocês vão me perguntar “tá bom, mas se a gente fizesse a concessão sozinha, só do aeroporto de Vitória, como seriam esses números aqui?”. Aí nós trouxemos aqui, os nossos consultores fizeram esse, durante o estudo de viabilidade, eles simularam o que seria a concessão sozinha do aeroporto de Vitória. Guardem esse número aqui, ó, 622 milhões. Se a gente fosse conceder somente Vitória, nós teríamos um excedente do aeroporto de Vitória de 1,4 bilhões, que seria depositado no fundo nacional de aviação civil. Governo Federal está abrindo mão desse 1,4 bilhão aqui, né, que iria pro FNAC, e está abrindo mão porque sabe as dificuldades de gastar o dinheiro do FNAC, e está falando ‘olha, me pague só 622 milhões e faça todas essas obras aqui no total de 644”, onde inclusive há uma sinergia, se a gente fizer a somatória aqui vocês vão ver que a conta não fecha exatamente porque tem uma conta de sinergia que deve ser considerada. Então basicamente, assim, o que eu quero dizer com isso. O Espírito Santo não está perdendo um centavo sequer de investimento e o cidadão do Espírito Santo não está sendo onerado um centavo sequer na sua tarifa. A tarifa que ele vai pagar é a tarifa histórica que nós temos hoje, que não é baseada em custo e nunca foi, é uma tarifa que nós temos histórica e nós estamos utilizando essa tarifa histórica... continuando, né, a corrigir ela por inflação, basicamente, reduzi-la de um fator x, a ANAC vai comentar isso depois, então nós temos, na verdade, uma tarifa real decrescente ao longo da concessão, isso não acontece só em Vitória, isso acontece em todos os aeroportos concedidos. A tarifa em termo real, ela decresce, porque ela é inflação menos um fator de produtividade chamado fator x, e temos um ganho, um excedente que seria capturado pelo FNAC, via outorga, que agora ele é capturado parcialmente para o FNAC, ou seja, dos 1,4 bi, apenas 622 vão para o FNAC e o restante fica no setor, sendo investido, no... em dois aeroportos que

tem em comum uma atividade econômica muito forte para região que é a atividade do petróleo, ou seja, investindo nesses dois aeroportos, estamos fomentando a atividade econômica do Estado, não só do Estado do Espírito Santo, mas de toda a indústria do petróleo da Bacia de Campos. Bom, eu queria chamar a atenção para esse número aqui, 36%. O que é isso? Vocês lembram que eu falei que se a gente concedesse... concedendo o bloco, será capturado 2,4% da receita bruta desse concessionário vai para o FNAC. Se a gente não concedêssemos em bloco, e concedêssemos apenas o aeroporto de Vitória, nós estaríamos capturando 33,6%. O concessionário pagaria para fiar o FNAC 33,6%. Faria todos os investimentos necessários e ainda assim pagaria 33,6%. É importante dizer que os investimentos serão feitos independente do valor de outorga, né. O concessionário tem o compromisso de fazer todos os investimentos necessários para manter o nível de serviço adequado desse aeroporto conforme estipulado no contrato e no edital. E aqui nesse gráfico a gente vê, né, um pouco de investimento, que é a linha vermelha, aqui no início da concessão, depois temos um segundo ciclo de investimento aqui e temos o... a... o fluxo de caixa positivo gerado pelo aeroporto de Vitória. O aeroporto de Macaé, ele tem um gráfico um pouco diferente. Em que pese ele ser um aeroporto que operacionalmente ele é rentável, né. Estudamos bem o aeroporto de Macaé e verificamos que ele tem condição de pagar suas contas, a sua operação. Ele não é um aeroporto deficitário. Porém, ele tem um investimento muito pesado a ser feito nos primeiros anos da concessão, que é a necessidade de uma nova pista de pouso e decolagem, que hoje lá não... a pista atual de Macaé, ela é bastante degradada e ela não consegue fazer as operações conforme exigido pelo mercado e pela... as exigências técnicas relacionadas à aviação civil. Então existe um investimento muito grande, em torno de 250 milhões, a ser feito, e esse investimento, ele será feito pelo concessionário, que vai deixar de arrecadar recursos no fundo nacional de aviação civil e vai fazer este investimento. E depois ele tem uma viabilidade como operação ao longo da concessão. Ele tem o que nós chamamos tecnicamente de um valor presente líquido de menos 130 milhões. Por que? Porque ele tem um investimento pesado

a ser feito aqui no início. E esse aqui é aquele resultado do bloco. Se nós juntarmos os dois aeroportos, nós temos um bloco com doze... com 66,8 milhões de outorgas fixas, é o lance mínimo do leilão, 12,4% de outorga variável, que ela é paga ao longo da concessão, o que a estimativa chega a 55 bilhões, o que dá uma outorga total de 622,8 bilhões. Então quero deixar bem claro para os senhores que Espírito Santo não perde um centavo de investimento. Espírito Santo não paga um centavo a mais de tarifa. Temos um modelo completamente justo do ponto de vista federativo. Estamos simplesmente trocando subsídio cruzado que era... seria feito pelo FNAC, agora ele é feito dentro do bloco de concessão, que é um bloco temático, ele é um bloco focado na indústria do petróleo, e aí o Espírito Santo se beneficia com o crescimento econômico da indústria do petróleo como um todo. A gente vai explicar isso com detalhes depois ao governo do Estado, vamos entrar em contato com vocês para trazer o detalhamento desses números, mas de antemão eu já queria deixá-los muito tranquilos que em hipótese alguma o Espírito Santo será prejudicado em detrimento ao Rio de Janeiro ou outro Estado da federação. Basicamente, era essa fala, e eu acho que eu... isso, eu acho que eu passei todos os pontos. Bom, é isso. Agora eu acho que... depois a ANAC vai comentar um pouco mais com relação ao modelo regulatório, aos detalhes da regulação propriamente dito, gente. Muito obrigado. Tem um erro... é, na verdade tem um pequeno erro. Isso aqui é 622 mi. É um pequeno de um milhão só, vezes mil. Não, esse aqui é 622 milhões. Não, eu digitei errado. Isso. E aqui também é milhões. É 555 milhões. Isso. O bilhão é só aqui, ó. É 1,4 bi. Isso, e aqui também, 1,3 bi. Desculpa, mas aí é porque... como eu saí de Brasília hoje às cinco horas da manhã, eu arrumei a apresentação aqui, então tem uma noite virada aí. Obrigado.

14

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

TIAGO SOUZA PEREIRA – Obrigado, Ana. Eu também vou levantar. Bom, a ideia é ouvir, e os documentos estão disponíveis lá no site da agência, mas eu acho que é bom dar uma resumida no... nas inovações, nas regras que a gente

criou para esse edital e que estão resumidas agora para esse processo de concessão, que estão submetidas agora para a audiência pública. Muito importante a apresentação do doutor Ronei no sentido de mostrar o quão importante e benéfico é esse processo de concessões para a sociedade capixaba... é, aqui tem que ficar mais aqui, né? Para o aeroporto de Vitória, enfim, para o aeroporto... Tem que ficar olhando aqui para a mesa. Não posso ver a tvzinha aqui, mas tudo bem. Enfim. Vamos começar? Ronei já apresentou bastante, muito bem esses números, né. O fato é que hoje temos então cerca de 60% dos passageiros processados no Brasil, aeroportos concedidos, e essa nova rodada, mais cerca de 10% deverão ser processados no futuro. Ou seja, após essa rodada, cerca de 70% dos passageiros brasileiros serão processados em aeroportos concedidos. Bom, o objetivo das concessões de aeroportos, né? Expandir a infraestrutura, Ronei falou muito bem disso, atender aumento da demanda, melhorar o nível de serviço para o usuário final e também induzir competição. Colocando agentes privados nos aeroportos, os aeroportos competem entre si, competem por passageiro, competem por hub internacional, por hub doméstico, e isso, no final... e competem por reputação também. Isso no final das contas gera benefício tanto pros passageiros, quanto pras empresas aéreas e para todos os elos da aviação civil. Esse processo de concessão, como todos, ele é baseado no... o primeiro passo dele é a gente fazer um estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental. A Ana mencionou, a competência para fazer os estudos é da secretaria de aviação civil, a ANAC participou com os dois colegas aqui da mesa, né, da equipe que avaliou os estudos e esses estudos abrangem estudos de engenharia, estudos de demanda, estudos ambientais, avaliação econômico financeira que são a base para a gente chegar naquele lance mínimo e nos investimentos previstos no processo. É bom ressaltar que esses estudos não vinculam, eles não vinculam os estudos tanto da agência quanto da concessionária. Esses estudos são meramente para finalidade referencial, para a gente estabelecer um valor dos aeroportos e prever os montantes de investimentos, Capex e Opex, na operação do aeroporto e assim poder fazer o processo de leilão. Mas é importante ressaltar que também

as concessionárias, os candidatos do leilão têm que fazer os seus estudos e fazer as suas projeções para, enfim, para fazer as propostas econômicas. Bom, enfim, falando um pouquinho do bloco do Sudeste. Resultados da modelagem, né. Valor da contribuição inicial... contribuição inicial mínima do leilão, 66,8 milhões. Eu vou explicar um pouco mais para frente. A concessionária vencedora, né, o candidato vencedor, a concessionária vai ter que dar essa contribuição... ter que pagar essa contribuição, mais o ágil do que for o vencedor, na... assim quando, um pouquinho antes de assinar o contrato, e aí tem cinco anos de carência para pagar a outorga, e depois vai pagar contribuições variáveis, que são um percentual da receita bruta do bloco. Eu vou explicar isso um pouco mais à frente. A previsão dos estudos, é na ordem de 644 milhões, e as receitas previstas, 5,2 milhões. As obrigações... obrigações para participar. Garantia da proposta, né. O candidato lá, o grupo tem que entrar com a garantia mínima de 16 milhões, e quando assinar o contrato tem que... além de pagar outorga, tem que, no caso do bloco de Vitória, bloco do Sudeste, 56 milhões para financiar o programa de adequação de efetivo de pessoal da Infraero, tem que apresentar um capital social mínimo de 222,5 milhões. Tem que reembolsar os estudos, né, que foram feitos com... por consultorias na ordem de 10 milhões, e tem que apresentar uma garantia de execução contratual na ordem de 44 milhões. Falando um pouquinho do edital, ou seja, do processo seletivo da nova concessionária, temos aí os requisitos de acesso ao edital, né. Tanto a publicidade, possibilidade de contestação, etc. O objeto do edital, leilão e assinatura do contrato. No caso do acesso... edital e contrato na versão final após esse processo de audiência pública, após a análise de todas as contribuições que serão passadas para agência e pro ministério. A gente vai... a diretoria da agência vai... após a análise do TCU, também, que é o Tribunal de Contas da União, que faz uma avaliação também dos estudos, e das... dos documentos jurídicos, a diretoria da agência vai aprovar a versão final do edital e do contrato e disponibilizar ao público em mídia eletrônica pela internet pelo site da agência. E aí tem até os potenciais candidatos tem até cinco dias úteis antes da data de entrega de propostas para apresentar impugnações ao edital.

O objeto do edital é ampliação, manutenção, exploração dos aeroportos, exploração do bloco de aeroportos, todos os aeroportos, a exploração de todos os aeroportos do bloco, no caso, do Sudeste, Vitória e Macaé, é o objeto, né, podem ser apresentadas propostas para todos os blocos, não há impedimento, restrições concorrenciais... pelo menos a proposta é que não haja restrições concorrenciais para participação do Certame, o mesmo licitante pode ganhar todos os blocos, e visitas técnicas são facultativas naquele sentido que eu falei. A responsabilidade por isso... apesar do EVTEA, a responsabilidade por estudar o aeroporto e fazer toda a análise de viagem e etc que vai embasar a sua proposta é do concorrente da licitação, é do licitante, então o licitante é inteiramente responsável pela avaliação do complexo aeroportuário. Então é importante ressaltar essa regra aqui. Não há restrição concorrencial. Pelo menos a proposta da audiência pública é não haver restrição concorrencial ou limitação à participação de qualquer concessionária. Por que? Conforme o Ronei já mencionou na sua apresentação, normalmente a gente tem dez aeroportos concedidos, oito operadores aeroportuários internacionais, oito aeroportos... é, oito operadores de renome internacional, então aquele momento inicial da gente trazer operadores pro Brasil e de trazer novos players, de trazer tecnologia, trazer expertise, a gente acredita que já chegou numa quantidade adequada... não adequada, mas uma quantidade razoável de forma que não justifica mais restringir a participação dos atuais operadores sob pena de repetição no leilão, sob pena de reduzir a competição no leilão, então esse é o motivo, por isso que a priori, a proposta que foi submetida à audiência pública não possui restrição concorrencial. É, falando um pouquinho do... da composição do consórcio, tem a necessidade de ter um operador aeroportuário com participação maior ou igual a 15% no consórcio. É possibilitada a participação de dois operadores, desde que ambos atendam às exigências técnicas de qualificação que eu vou mencionar mais na frente. Empresas aéreas, a participação é limitada a 2%, e é... caso o operador aeroportuário tenha participação de empresa aérea, né, não será considerado essa participação nesse limite de 2%. Etapas do leilão. Primeira coisa é apresentação da garantia da proposta, que tem que ser no valor

de 1% do contrato, no caso do bloco do Sudeste, 16 milhões. A garantia pode ser apresentada em dinheiro, títulos da dívida pública, seguro garantia ou fiança bancária. Aí tem a proposta econômica, o valor total da contribuição inicial ofertada. É aí que o candidato apresenta o ágil, a proposta além do lance mínimo para tentar concorrer pela compra do bloco. É necessária a declaração de uma instituição financeira atestando que examinou o edital, o plano de negócios, a proposta econômica e que considera tudo isso viável. Essas instituições financeiras têm que ter um capital, um patrimônio líquido de no mínimo 1 milhão de reais em 2017, e também não pode participar do grupo que vai fazer a proposta, tem que ser uma instituição independente. Por fim, no processo de habilitação, tem habilitação jurídica, financeira, econômica, fiscal e técnica, e aí é o requisito de habilitação técnica do... desse edital. Experiência mínima de cinco anos operando aeroporto que tenha processado pelo menos... e pelo menos um ano dos últimos cinco, no mínimo, no caso do Sudeste, 3 milhões de passageiros. Bom, a assinatura do contrato. Obrigações então. Participou da licitação, aí o consórcio que oferecer o maior lance ganha, o... ganha a competição, e aí vai para parte de assinatura, celebração do contrato. É necessário antes integralizar, no caso do bloco do Sudeste, 82,7 milhões de reais de... do valor necessário contribui... é, espera aí, deixa eu... desculpa... integralização de 82 milhões de reais, prestação de garantia de execução, remuneração da entidade organizadora do leilão, reembolso dos EVTEAS, custeio de... do programa de adequação do efetivo da Infraero e indicação da composição societária. São obrigações prévias para assinatura do contrato. E aí falando um pouco agora das regras do contrato. Contribuição ao sistema, fases da realização do objeto, remuneração, direitos e deveres, e penalidades. Contribuição ao sistema, temos dois tipos de contribuição. A contribuição inicial e a contribuição variável. A contribuição inicial, ela é exatamente a oferta que o vencedor deu no leilão, e é o pagamento na cabeça, de uma vez, na data de assinatura do contrato. A contribuição variável, ela... dos anos um ao cinco, ela é nula, e ela vai crescendo a partir do sexto ano até o décimo, um percentual da receita bruta do aeroporto. Essa figura aqui mostra um pouquinho. Então tem a

contribuição inicial, o lance mínimo mais o ágil, e aí tem uma carência de cinco anos, e depois um percentual crescente da receita bruta do ano sexto ao décimo, e esse percentual, ele se mantém ao longo, até o final da concessão. Essa contribuição, ela é dita variável porque ela é um percentual da receita bruta, então se a receita bruta aumentar muito, essa contribuição aumenta, se a receita bruta reduzir, essa contribuição reduz um pouco. No caso do bloco do... do Sudeste, do sexto... essa aqui é a curva, são os valores por ano, esses percentuais. Sexto ano, a contribuição é da ordem de 2,5, sétimo ano 4,9, oitavo ano 7,4, nono ano 9,9, e 12,4 no último ano... no décimo ano até o final da concessão. Esses são os percentuais então da contribuição variável do bloco do Sudeste. É importante ressaltar a motivação, isso foi discutido amplamente com a equipe da SAC e do programa de parcerias de investimento, e depois de várias conversas com investidores, que esse mecanismo de se manter uma... uma contribuição dependente variável em relação à receita do aeroporto é importante para possibilitar um certo compartilhamento de risco de demanda entre o poder público e concessionária. Ou seja, se no modelo atual que a gente tem contribuições fixas, se a demanda crescer muito pouco, a concessionária tem que pagar o mesmo valor de contribuição. E se ela crescer muito, ela também tem que pagar o valor de contribuição. No novo modelo, o governo ganha, como a concessionária, se a demanda crescer muito e também perde como a concessionária se a demanda crescer pouco ou cair. Enfim, é um mecanismo de compartilhamento de demanda que melhora as condições de financiamento, melhora o compartilhamento de riscos do projeto. Falando um pouquinho aí do contrato, o contrato, os aeroportos são aeroportos que já operam, tem duas fases bem claras, né, a fase um e a fase dois. A fase um tem duas subfases. A subfase que é a fase um A, que é a fase de transferência operacional, que pode durar aí, estimado, tem outras hipóteses, mas em média de noventa e cinco a cento e vinte e cinco dias, que é a transição operacional do operador atual para a nova concessionária, e temos a fase um B, que são os investimentos iniciais obrigatórios. No caso do aeroporto de Vitória, essa fase um B é de dezoito meses. No caso de Macaé, são trinta e seis meses. Passada a fase um B,

finalizada aqui depois desses prazos, a gente entra na fase dois, que é a manutenção do nível de serviço. No caso de Macaé, tem uma especificidade em relação à pista que eu vou explicar um pouco mais à frente. Contrato. Falando um pouquinho sobre a fase de transferência operacional. Estágio um, estágio que a concessionária depois que assinou o contrato, ela entra no aeroporto e vai entregar, vai apresentar para agência o plano de transferências operacionais, o manual de operação e o plano de segurança aeroportuária. Ela tem quarenta dias para fazer isso e a ANAC tem quarenta dias para aprovar. Uma vez aprovado, aí entra no estágio dois, operação assistida. A Infraero continua operando aeroportos e a concessionária entra para conhecer a operação do aeroporto e cumprir esses planos aqui que ela apresentou para agência. Essa fase, ela dura quinze dias nos aeroportos de até 1 milhão de passageiros. No caso do bloco Macaé, e quarenta e cinco dias no aeroporto de Vitória, nos aeroportos maiores, com um processamento de passageiros maior do que 1 milhão de passageiros. Bom, a partir da fase um A, as concessionárias já têm que começar pequenas... pequenos investimentos que a gente chama de ações imediatas para prover aos usuários do aeroporto melhorias, que eu digo ganhos rápidos pros usuários do aeroporto. Conserto, melhorias, enfim, nos banheiros e fraldários, da sinalização no terminal, reparos nas edificações, iluminação, climatização, internet gratuita de alta velocidade para todos os usuários, algumas obras relacionadas ao sistema de acessibilidade e a correção do funcionamento de alguns equipamentos de mobilidade, escada rolante, elevador, etc, esteira rolante, e assim por diante. Remuneração da concessionária. As concessionárias, por contrato, elas se remuneram com tarifas e por receitas tarifárias e não tarifárias. Tarifas de embarque, conexão, pouso, permanência, armazenagem, capatazia e receitas não tarifárias, a exploração de áreas de atividades operacionais e os preços das áreas de atividades comerciais. As receitas tarifárias são reguladas, e a regulação segue algumas boas práticas. A precificação tem que seguir boas práticas, no sentido de seguir as recomendações de organismos internacionais, como a Ical, a IATA, e ela tem que ser estabelecida pelo aeroporto de forma objetiva e não pode haver

discriminação entre usuários. Os usuários também têm espaço para se manifestar a respeito dos aumentos de tarifas aeroportuárias, né, então toda vez que houver alguma que o aeroporto propuser alguma nova proposta de tarifa, ele tem que consultar os usuários e tem que dar publicidades sobre esses valores, de no mínimo trinta dias. A ANAC poderá suspender alterações... modificações monetárias dos aeroportos quando os aeroportos não seguirem essas diretrizes ou quando identificar que tem algum prejuízo potencial... e também dispositivos legais deverão ser seguidos. Estrutura tarifária definida no contrato e as isenções previstas em leis tem que ser seguidas. As receitas... as tarifas com regulação, os aeroportos que vão ter uma regulação tarifária específica, né, valor teto de... receita teto por passageiro. Recife, Maceió, João Pessoa, Aracajú, Vitória e Cuiabá, os aeroportos das capitais, então tem receita regulada, receita teto por passageiro, a gente pega lá, e como o Ronei disse, esse valor teto é baseado no valor histórico da Infraero. No caso de Vitória, salvo engano o valor é trinta e cinco reais, então essa é a receita máxima por passageiro que o aeroporto, que a nova concessionária vai poder ter no primeiro ano da concessão que depois vai ser ajustada da forma que eu vou explicar a seguir. Tarifa de capatazia, de carga importada em trânsito, ela tem, ela é regulada, ela tem um teto tarifário, essa tarifa específica em função para gente prevenir barreiras em competição nas zonas secundárias, né. E por fim, é uma inovação que surgiu na última rodada e a gente está mantendo nessa, aprimorando nessa, são os processos de consulta aos usuários sobre aumentos tarifários, né, a geração de relatórios de consulta para a gente possibilitar um acompanhamento mais próximo de eventuais conflitos. Receitas... as demais... os demais aeroportos... para os demais aeroportos não serão estabelecidas, não serão estabelecidos tetos tarifários. Todas as tarifas dos aeroportos regionais, tarifas de armazenagem e capatazia e tarifas de operação da aviação geral e executiva em todos os aeroportos. Não haverá regulação, definição de teto para essas tarifas. Haverá monitoramento das tarifas pela agência. Um mecanismo que a gente chama de regulação por ameaça. A precificação, de qualquer maneira, tem que seguir boas práticas, na questão de publicidade, consulta aos

usuários, etc, etc, os usuários terão espaço para se manifestar e a ANAC poderá suspender alterações tarifárias que não seguirem esses procedimentos. Por fim, na parte de receitas não tarifárias, tem dois tipos, atividades comerciais, que aí não tem nenhum tipo de regulação, comércio no aeroporto, (ininteligível[00:55:57]), etc, e a parte de áreas e atividades operacionais. Remuneração livremente pactuada entre as partes, ou seja, não há regulação, no entanto, existe o que a gente chama de regulação por ameaça. Mecanismos de consulta aos usuários, protocolos de concordância nos casos de aeroportos das capitais, relatórios de consulta, que pode ser solicitado pela agência, no caso dos pequenos aeroportos. Na falta desses documentos, na falta desses procedimentos, a ANAC pode arbitrar e intervir na precificação que o aeroporto está colocando. Além disso, tem que ser obedecidas esses critérios de livre acesso para todo mundo, né, o aeroporto não pode impedir a entrada de qualquer prestador de serviço. Critérios objetivos e não discriminatórios na precificação e consulta aos usuários. Instrumentos de manutenção do equilíbrio econômico e financeiro do contrato. Pros aeroportos regulados, né, tem tarifa regulada, aquela receita teto por passageiro, a receita que está lá no início do contrato, ela vai ser reajustada pelo IPCA, pela inflação e um índice, um fato x que é um fator de produtividade, que tenta capturar a produtividade do aeroporto para repassar essa produtividade pro passageiro. Proposta apoiada. No caso de Recife também tem um fator que é um fator de qualidade de serviço que pode majorar um pouquinho a tarifa em função de atingir as metas de qualidade. Proposta apoiada. Proposta apoiada é um instrumento que você está trazendo nesse contrato, para... na linha do que é feito no mundo, enfim, para a gente... para possibilitar que aeroportos e empresas aéreas cheguem em parâmetros, em conjunto, né, em discussão conjunta, em parâmetros e discussões negociadas entre aeroporto e empresa aérea. Isso no limite, ela poderia substituir uma RPC, ou seja, antes da revisão dos parâmetros de concessão, que acontece de cinco em cinco anos, a agência... a concessionária pode junto com as empresas aéreas apresentar uma proposta de... uma proposta apoiada, falando de tarifas, nível de serviço, qualidade de serviço e investimentos e a

agência pode vetar ou não. Se vetar, entrar pro sistema de RPC normalmente, que é o IQS, definição de metodologia de fator, fator x e taxa de desconto, e além disso, a gente ainda tem as revisões extraordinárias, os reequilíbrios econômicos financeiros, que eu vou explicar no próximo slide. Proposta apoiada, eu já expliquei no slide anterior, falando aqui do... da locação de risco, né, dos eventos que podem ensejar reuniões extraordinárias no contrato. Como nas outras rodadas, existe uma relação exaustiva dos riscos suportados pelo poder concedente, ou seja, só aqueles riscos discriminados lá na matriz de risco do poder concedente são suportados pelo poder concedente. Nos aeroportos que estão submetidos à regulação de tarifa teto, como é o caso de Vitória, mas não é o caso de Macaé, há mais riscos alocados ao poder concedente. Todos os demais riscos são assumidos pela concessionária, e duas inovações que a gente coloca nesse processo de audiência pública para discussão. Para evitar ônus administrativos e um processo de discussão, de litígio, a ANAC, concessionária, a gente vai disciplinar no contrato, a gente pretende disciplinar no contrato o requisito de relevância, ou seja, a gente só vai tratar pedidos de reequilíbrio cujo... de eventos que ultrapassem esse valor de 1% da receita anual, receita bruta anual média de concessão por evento. Ou seja, um pedido de reequilíbrio, ele só vai... o critério de materialidade, o critério de aceitação de análise desse pedido, é só se o evento representar um desequilíbrio proposto acima de 1% da receita bruta do aeroporto. Além disso, a concessionária vai ter cinco anos para poder protocolar um pedido de reequilíbrio econômico financeiro, sob pena de recluir o direito ao pedido. Enfim, falando um pouquinho de qualidade de serviço, as nossas métricas aqui, né, para aeroportos... é importante falar que a gente está diferenciando a regulação de acordo com o porte do aeroporto por uma questão de custo e efetividade da regulação, não adianta eu tentar regular um aeroporto... eu estou dando dois extremos aqui, o aeroporto de Guarulhos com o Aeroporto de Macaé pela mesma métrica, são aeroportos diferentes, enfim, se eu aplicar uma regulação de Guarulhos para Macaé, por exemplo, eu posso inviabilizar qualquer operação em Macaé. A gente tem que fazer uma gradação dessa regulação. No caso de qualidade de serviço, a gente está graduando pela

quantidade de passageiros e criando três grupos. Abaixo de um milhão de passageiros, entre um e cinco milhões e acima de cinco milhões. No caso de abaixo de um milhão, os aeroportos abaixo de um milhão de passageiros, a concessionária tem que disponibilizar um sistema de registro e tratamento de reclamações e problemas. E tem que mandar essas informações para agência, a agência vai fiscalizar se o aeroporto está tratando ou não dessas reclamações e, enfim, e pode atuar se perceber que não está. Entre um e cinco milhões, além desse sistema de registro, os aeroportos tem que apresentar um plano de qualidade de serviço, baseado em indicadores de qualidade de serviço, então tem indicadores, métricas de qualidade de serviço, e tem que apresentar um plano para tratar dos indicadores que não estão sendo... que não estão perfumando bem. E para o aeroporto de Recife, o único dessa concessão toda, acima de cinco milhão de passageiros, além desses dois indicadores... além desses três sistemas aqui, sistema de registro, PQS e IQS, também tem o fator q que impacta na tarifa caso as métricas aqui de IQS sejam cumpridas. Então falei, agora falando de investimentos, né, fase 1B e a fase 2. Desculpa... os objetivos da fase 1B são os investimentos iniciais para adequar a infraestrutura e recompor o nível de serviço. Já na fase 2, o objetivo é manter o nível de serviço e a operação mínima estabelecida em contrato. Falando especificamente de Vitória, como o Ronei já mostrou, uma grande obra foi feita, o aeroporto está novinho, então são adequações... os estudos preveem algumas adequações no sistema operacional de pista e pátio para atender de forma, sem restrição a operação mínima estabelecida em contrato que é IFR, diurno e noturno, sem restrição, aeronave do código 3C, aí eu citei alguns exemplos aqui de aeronaves desse código, A318, Boeing 737, Embraer 190. Além disso, tem que garantir o atendimento do nível de serviço ótimo da lata, áreas por passageiros dos diferentes componentes do terminal. E por fim, os terminais... o terminal de Vitória tem que atender esse percentual mínimo, no final da fase 1B de... mínimo de processamento de passageiros em ponto de embarque. 65% doméstico, 95% internacional. Já vi alguns comentários aqui. Novo terminal, em tese ele já atende essa exigência. Então assim, hoje ele já está pronto para isso, isso inclusive está

precificado nos estudos de viabilidade. O ponto é, isso tem que ser mantido para o futuro também, e a demanda vai crescer, e o contrato de concessão tem esse poder de garantir que a concessionária consiga atingir a demanda. Por fim, Macaé também tem que atingir o nível ótimo de serviço da lata, só que aí é uma metodologia adaptada para aeroportos regionais, que tem um tipo de operação diferente, mais sazonal, etc, e além disso, realizar investimentos para poder fazer, operar naquelas regras de voo que o contrato estabelece que eu mencionei, as mesmas para o aeroporto de Vitória, né. IFR precisão, sem restrição, diurno e noturno, aeronaves código 3C. No caso, tudo indica, muito provavelmente, 99,9% de certeza que é necessária uma nova pista. Para Macaé, para Macaé, Macaé. Falando aqui de outras regras contratuais. Desapropriação, responsabilidade da concessionária, exceto no caso de já haver ações judiciais em curso executadas pelo Estado. Então, em regra, é responsabilidade da concessionária. Desocupação, a mesma coisa. É responsabilidade da concessionária desocupar e remover os bens para liberação do sítio aeroportuário, licenças ambientais, responsabilidade das concessionárias. Por fim, importante dizer, e aí, Ronei, se quiser complementar. A concessionária vencedora, né, o candidato vencedor, tem que apresentar o... transferir, obrigação prévia dos contratos, tem que transferir os valores referentes ao programa de desligamento voluntário e às políticas de gestão de pessoal da Infraero, e além disso, tem um acordo coletivo que prevê, que no caso... funcionários da Infraero admitido até dezoito meses tem estabilidade até o dia 31 de... até o final de 2020 e tem... e podem atuar em condições contratuais equivalentes às que eles tem na Infraero. E além disso tem a possibilidade de se manter vinculado ao fundo de previdência da Infraero.

RONI SAGGIORO GLANZMANN – Deixa eu só explicar rapidamente, Tiago, até para você tomar uma aguinha que eu sei que a boca seca. Bom, o que acontece? Essa questão do sistema de adequação de efetivos da Infraero, é um modelo que não é inédito, a gente já utilizou isso em outras rodadas de concessão e como é que isso funciona? O concessionário, como pré-requisito para assinatura do contrato de concessão, ele tem que pagar um valor

indenizatório à Infraero, e a Infraero é obrigada a utilizar esse valor para poder dar andamentos aos seus programas de adequação de efetivo. A Infraero tem uma série de programas de adequação de efetivo em curso na empresa, né, existem diversos voluntários que já se cadastraram e já se credenciaram nesse programa, e esse programa depende de fluxo de caixa, depende de recursos, né, e esses recursos vêm exatamente desses pagamentos, então o concessionário, antes de assinar o contrato, ele deposita na conta da Infraero um determinado valor e a Infraero utiliza esse valor para poder tocar os seus programas de adequação de efetivo. Não necessariamente esse dinheiro é vinculado aos funcionários da Infraero aqui de Vitória. Ele vai ser vinculado na verdade aos funcionários da Infraero no Brasil. Tem desligamentos acontecendo na Infraero, no Amapá, em Roraima, em Manaus, em Belém, no Rio Grande do Sul, em todos os lugares do Brasil. E tem muitos funcionários que já estão nesse rol de candidatos, de voluntários a esses desligamentos e recolocações dentro da própria empresa, remanejando funções e etc. Então, esses recursos, eles são utilizados. Esse é um modelo visto pelo governo como bastante exitoso da última rodada, os concessionários efetivamente pagaram isso na conta da Infraero e a Infraero tem conseguido caminhar bastante nesse programa de adequação do efetivo. A empresa já chegou a ter cerca de quatorze mil funcionários. Hoje está na faixa de nove mil, nove mil e quinhentos funcionários, alguma coisa nesse patamar, e ela tem conseguido andar com isso mediante voluntários. Ou seja, programas de voluntários que se candidatam para desligamento ou para reposicionamento dentro da empresa, e nessa rodada de concessão, a ideia é que nós continuemos nessa mesma linha, foi bastante exitosa na última rodada e nós acreditamos que ainda nós temos bastante espaço para caminhar nesse sentido.

TIAGO SOUZA PEREIRA – Obrigado, Ronei. Vamos ver se agora dá para falar olhando para vocês, né, porque falando de costas, e enfim. Trocamos o microfone aqui, acho que vai resolver. Enfim, esse então, a concessionária tem essas... existem essas disposições no contrato. Uma forma de dar sustentabilidade à gestão de pessoal da Infraero e também acomodar o quadro

de pessoal da Infraero, seja por meio de desligamento de voluntários, seja como o Ronei já mencionou também, programa de gestão de efetivo, capacitação, etc, enfim. É uma fonte de receita para Infraero poder fazer gestão do seu pessoal. Isso proveniente, é obrigação da concessionária, enfim. Bom, fechando o último tópico para a gente ir para parte que interessa, que são as contribuições dos senhores, penalidades do contrato, existe uma tabela de penalidades. As penalidades previstas são advertência, multa, suspensão do direito de participar de licitação e contratar com a administração pública e declaração de idoneidade. Advertências são... aí essas penalidades, elas estão graduadas, né, para infrações da concessionária mais leves até as mais baixas, né. As penalidades estão dispostas no anexo três do contrato de concessão, e os valores da multa, a metodologia de cálculo da multa, para dar mais subjetividade em relação ao que a gente viu nas primeiras três rodadas, São Gonçalo do Amarante, Brasília, Guarulhos e Viracopos, Confins e Galeão, na última rodada a gente mudou e está mantendo essa sistemática, as penalidades são baseadas em percentuais do faturamento do aeroporto... do aeroporto na última rodada, no caso aqui, a penalidade é baseada no percentual de faturamento do bloco do aeroporto... do bloco de aeroportos. Elas estão dispostas no anexo três. Então o percentual da receita bruta da concessionária, ou seja, faturamento de todo o bloco. Bom, é isso, eu acho, de novo, acho que esse modelo, mostro para vocês aí que o modelo faz... essas inovações regulatórias, elas fazem parte de um processo de maturação das concessões, é um processo de melhoria contínua das concessões, e que a gente coloca aqui para discussão pública e ouvir sugestões de todos vocês e enfim, discutir um pouco com a sociedade para a gente ver o que pode ser melhorado ainda nessa rodada. Agradeço, passo a palavra aí para nossa presidente, Ana Mota.

27

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Eu queria só, Tiago, ressaltar um ponto que todos os estudos de viabilidade, edital e contrato, eles estão publicados na internet, no site da ANAC, www.anac.gov.br, e os estudos de viabilidade no site do Ministério dos Transportes, transportes.gov.br, e é a primeira vez que nós abrimos os estudos na integralidade mesmo. Nós estamos colocando as

planilhas em excel com todas as formulas, todos os vínculos, completamente aberto, para que todos possam consultar. Estamos colocando todas as plantas, que são muitas plantas de engenharia em arquivo, inclusive arquivo dwg, arquivo de AutoCad para facilitar aí que quem quer estudar esses aeroportos tenha acesso a toda a integralidade de documentação. Temos um datahome muito grande, uma gama de informações disponíveis muito grande, planos diretores, diligencias comerciais, imobiliárias, toda a questão patrimonial do sitio aeroportuário, então enfim, foi feito um grande trabalho para formar esse datahome e para fazer esses estudos de viabilidade. Os estudos são milhares de folhas, temos um estudo para cada aeroporto, depois temos um estudo para bloco, vários cadernos, caderno de engenharia, de mercado, de demanda, e enfim, ambiental, né, então assim, convido a todos, a quem ainda não visitou essas páginas, esses arquivos, que façam, até para vocês terem uma noção de quão robusto e quão detalhados estão esses estudos. O objetivo disso é dar cada vez mais transparência para quem está participando da licitação, cada vez mais transparência para quem está... a sociedade está vendo o que está acontecendo, e quem tiver interesse, seja do mundo acadêmico, seja da parte dos investidores, dos funcionários, enfim, todos que estão envolvidos no processo tem acesso à integralidade desses estudos, está tudo lá no site dos transportes e no site da ANAC. Obrigado.

28

TIAGO SOUZA PEREIRA – Ronei, só aproveitando essa deixa, de falar dos estudos, né. Quando for consultar os estudos... não obstante às manifestações orais que estão sendo gravadas, por isso elas tem que ser feitas no microfone, e que a gente vai tratar e vai responder e vai analisar todas, é muito importante, até para vocês conseguirem colocar mais evidências, dados, também fazer a contribuição escrita, no formulário eletrônico lá do site, lá vocês podem levantar fontes de informação, passar informações para a gente, é muito importante todas essas contribuições tem que ser respondidas, o objetivo do processo aqui é isso mesmo, é ouvir vocês e tentar fazer... coletar a maior quantidade possível de informações para fazer o processo mais robusto e de maior qualidade possível. Passando agora de vez para a Ana.

ANA MOTA – Obrigada, Tiago. Eu ia realmente colocar isso, então a audiência pública fica aberta até o dia 13 de julho para aqueles que quiserem contribuir. Dando prosseguimento então à audiência pública, realizaremos agora o chamamento dos oradores inscritos previamente pela internet. Representando a Vinci Airports temos o senhor Matier e a senhora Mariana. Qual dos dois vai fazer o pronunciamento? Aí vocês dividem então o prazo de dez minutos, ok?

MATIER – Boa tarde. Sou Matier Ornet, da empresa Vinci Airports. Desculpem, não falo português, “I will try to ask the questions” minha colega vai fazer as perguntas para mim.

MARIANA – Boa tarde a todos. Eu estou com as perguntas aqui que o Matier formulou, são as perguntas técnicas. A primeira pergunta é referente à implantação do Reza, se seria necessário seguir os termos da seção 154209, ou se seria possível seguir o previsto na subparte G da Airback 154 quando aplicável. Posso passar para a próxima? A segunda pergunta seria, assim como as pontas de embarque de passageiros que estão sendo instaladas em Campina Grande, poderemos considerar que as pontas de embarque de passageiros do aeroporto de Vitória estão em posição de contato? A terceira pergunta, se seria necessário instalar o ar-condicionado nas áreas públicas do aeroporto, e a última pergunta, referente à porcentagem de passageiros por pista de embarque, cabe à concessionária decidir a metodologia para conferir os percentuais mínimos determinados no PEA.

29

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Desculpa, eu vou pedir para repetir só a última que eu não peguei, com relação à Reza, posições em pontes de contato, ar-condicionado e a última que eu não peguei.

MARIANA – A última é referente à porcentagem de passageiros por pista de embarque... por ponte de embarque, cabe à concessionária decidir a metodologia para conferir os percentuais mínimos determinados no PEA.

ANA MOTA – Senhora Mariana, a gente anotou as perguntas aqui, a gente vai dando o prosseguimento, e ao final, quando a gente tiver todo o apanhado de perguntas e dúvidas, a gente vai fazer as respostas, ok?

MARIANA – Certo. Obrigada.

ANA MOTA – Obrigada. Os próximos inscritos são representantes da construtora Queirós Galvão SA, senhor Gustavo, José Marlon e Nelson, pelo prazo de dez minutos. O próximo então, representando Marlim Aviation, Adelar de Nicole Silva.

ADELAR DE NICOLE SILVA – Boa tarde a todos. A nossa única dúvida, com relação somente à concessão da... do fornecimento do combustível de aviação.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Desculpa, mas especificamente o que com relação ao fornecimento do combustível? Que tipo de aspecto?

ADELAR DE NICOLE SILVA – Se a empresa que foi... que recebeu a concessão, se ela terá autorização para... para fornecimento do combustível de aviação.

ANA MOTA – Ok, senhor Adelar. Da mesma forma como eu falei para senhora Mariana, nós vamos reunir as perguntas e responder ao final, ok?

ADELAR DE NICOLE SILVA – Ok.

ANA MOTA – Muito obrigada. Próxima entidade, da Ketlyn do Brasil LTDA, o senhor Paulo César da Silva Quadrado.

PAULO CÉSAR DA SILVA QUADRADO – Boa tarde a todos. Na verdade, eu não tenho perguntas, eu tenho algumas colocações para fazer, infelizmente o tempo é pouco, cinco minutos, vou ter que pular alguma delas. Eu ia discorrer um pouco sobre a... o histórico das privatizações aqui no Brasil, coisa que já foi muito bem feita pelo Ronei e pela mesa, só queria fazer uma observação. Até agora, o BNDS já liberou para as concessões de aeroportos no Brasil cerca de 10 bilhões de reais. A Infraero já ver aportes nas privatizações dos aeroportos

na ordem de 3,6 bilhões de reais. Totalizando 15 bilhões de investimentos de dinheiro público, contra 25 bilhões de arrecadação em trinta anos. Pagamos à vista 15 bilhões para ter a expectativa de um dia receber esses 15 bilhões e mais 10 de volta, porém, 1,5 bilhão em atraso, apenas uma concessionária está em dia com as suas obrigações com as outorgas. As demais, de alguma maneira, sofrem algum tipo de atraso no pagamento dessas outorgas. Com relação ao processo de privatização do aeroporto de Vitória, foram realizados os estudos, os EVTEAs, para direcionar, orientar e instruir o processo de concessão do aeroporto, os estudos foram bem instruídos, porém tem algumas inconformidades, como dando certa a necessidade de construção de trechos de pistas que já existem e tem também colocação de trechos existentes que nunca foram construídos, inclusive, um desses trechos, ele está previsto como pronto, mas ele tem que ser construído em áreas de solos moles que demandam investimentos absurdos, só para compactação de terras antes de início de obras de implantação. Quanto a... outros investimentos também são dados como necessários, como TPS, que hoje tem trinta mil metros quadrados, e no estudo está com vinte e seis mil metros quadrados apenas realizados e com uma exigência de trinta mil metros em Vitória. Porém, esses trinta mil metros que hoje já estão implantados no aeroporto atendem a mais o volume de sete milhões de passageiros anos determinado pela própria ANAC, tendo sido estudo da própria ANAC determinado uma capacidade de oito milhões para o aeroporto de Vitória. Quanto ao equilíbrio financeiro do negócio, o estudo utilizou dados de custo operacional do aeroporto antigo com dados de receita operacional do aeroporto novo. Ocorre que o custo operacional anterior era muito mais baixo que o atual, e a receita atual é muito superior à antiga, pressupondo que era um espaço para o novo concessionário pedir de alguma maneira algum tipo de revisão no contrato após a sua assinatura. Outro erro gritante está na avaliação comercial do aeroporto. Existe um plano diretor comercial que não foi levado em conta na avaliação comercial. Existem áreas nobres na Dante Michelini, na Fernando Ferrari que não estão incluídas nesse plano diretor que foi apresentado pela ANAC até agora nos estudos. A base comercial do aeroporto de Vitória hoje, ela

é preponderantemente local, ou seja, empresários capixabas gerando emprego e renda através de seus negócios no aeroporto. A tendência que houve até agora na exploração comercial dos aeroportos privatizados pela ANAC, pelo Governo Federal, sinalizam um aumento exagerado no custo de operação das únicas comerciais, com sobre preços da ordem de até 400%, inviabilizando o negócio para empreendedores locais. E uma concentração na exploração de unidades comerciais para players internacionais. A base disso foi colocada numa reportagem da Gazeta do dia 13 de junho, em que o objetivo dessa privatização seria também a possibilidade de internacionalizar o aeroporto de Vitória para passageiros através de uma facilidade maior desse player de negociar com as aéreas. O negócio é que precisa negociar isso com os passageiros. Sem demanda, não existe voo. Prova é a qualidade da malha aérea que existe hoje no aeroporto de Vitória. Tá? Não existe demanda plausível para mais voos domésticos, quem dirá para voos internacionais? Vale lembrar a cobrança das bagagens que o Governo Federal na época falou que era para baratear o custo das passagens aéreas e que hoje as passagens estão 48% mais caras, e a bagagem 100% mais cara. Vale ressaltar também que todos esses players internacionais e eu peço, está acabando meu tempo, peço mais trinta segundos só à mesa, esses players internacionais que estão vindo para o Brasil, eles são em seus locais de origem, empresas estatais, como a Infraero, e a Infraero, apesar de todos os argumentos que se coloca de incapacidade ou impossibilidade de atuar de uma maneira melhor no mercado aeroportuário no Brasil, ela conseguiu colocar o aeroporto de Curitiba em décimo primeiro lugar no ranking de qualidade internacional de aeroportos, sendo que nenhum dos players que estão no Brasil hoje, operando esses aeroportos que foram privatizados conseguiram entrar nessa lista. E para completar, a Infraero em apenas setenta e oito dias de operação no novo terminal, conseguiu trazer o aeroporto de Vitória da penúltima colocação para terceira colocação em... no quesito de qualidade no atendimento aos passageiros dentro do mercado doméstico. E eu acredito como concessionário desse aeroporto que nos próximos meses, se não nas próximas semanas, conseguimos chegar até o topo

dessa lista, superando até o aeroporto de Curitiba, considerado um dos melhores do mundo. Obrigado a todos.

ANA MOTA – Obrigada, senhor Paulo César. Representando agora a Secretaria de Estado e Desenvolvimento do Espírito Santo, temos três representantes, senhor José Eduardo Farias de Azevedo, Katlyn Kelly Alvarenga e Luís Otávio.

JOSÉ EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – Boa tarde a todos. Eu estou aqui representando o governo do Estado, juntamente com o nosso secretário de turismo, Paulo Renato, nosso procurador geral do Estado, doutor Alexandre Alves, a subprocuradora do Estado, nossa assessoria técnica, o subsecretário de transportes, então, portanto aqui eu falo em nome do governo do Estado do Espírito Santo. Eu tenho quatro pontos a observar, quer dizer, o primeiro deles é, os senhores têm acompanhado aí pela... pelo jornal e o Ronei, no seu comentário, observou esse tema, quer dizer, o primeiro aspecto nosso aqui é que a forma de condução desse debate sobre a concessão, ela foi equivocada por parte do Governo Federal por desconsiderar a necessidade de uma discussão com os entes federados, especialmente com o governo do Estado do Espírito Santo. Nós consideramos que essa etapa precisa ser cumprida, precisa ser recuperada, nós queremos compreender melhor a proposta que está construída, analisar as informações, os dados, e daí eu solicito que eles possam ser disponibilizados integralmente e no detalhe para que nossa equipe técnica possa analisá-los, e portanto, a partir dessa análise, aí sim a gente poder construir um entendimento, um debate técnico que leve ao atendimento dos interesses do Estado do Espírito Santo. Eu tenho que dizer, por uma questão de coerência do governo, do Estado, nós não somos contra o modelo de concessão, nós entendemos que ele pode ser uma alternativa se ele for bem construído. Se ele for mal construído, ele vira um problema depois. Então nós temos aqui no Estado concessões, nós temos aqui parcerias público-privadas, mas ela tem que ser construída no debate, no entendimento, e especialmente entre os entes federados. Eu não vou me ater detalhadamente a alguns pontos ligados ao projeto, mas quero dizer que nós temos também algumas dúvidas importantes,

especialmente relacionado com a previsão de investimentos no município, no aeroporto de Vitória que nos parece com algumas informações contraditórias, quando a gente olha o que existe aqui hoje, dizer também embora o equipamento, o aeroporto de Vitória seja um equipamento federal, ele serve aos capixabas, né, e ele é sustentado pela economia capixaba, portanto também é nossa expectativa de que um processo desse gere benefícios para o Estado do Espírito Santo e para população capixaba. Esse cruzamento de recursos entre um Estado e outro, ele é complexo, precisa ser discutido. O investimento que está previsto em Macaé é menor do que o investimento que nós precisamos para melhorar os nossos quatro aeroportos regionais aqui no Estado do Espírito Santo. Nós temos cidades do porte de Macaé, com importância muito grande presente e futura, pelo crescimento da economia do nosso Estado e nós entendemos que isso precisa ser também considerado. Então, eu queria registrar aqui a necessidade da disponibilidade das informações para nossa equipe técnica poder analisar de forma mais aprofundada e detalhada, nos colocar a partir daí à disposição para discutir, mas solicitar que seja suspenso também o encaminhamento das próximas etapas do projeto de concessão aqui do aeroporto de Vitória, enquanto a gente constrói uma opinião técnica mais aprofundada e constrói um debate mais aprofundado sobre esse tema, essa é uma forma que nós consideramos adequada e republicana de conduzir o tema e essa é a observação que eu gostaria de colocar aqui. Então, obrigado, boa tarde para todos.

ANA MOTA – Muito obrigada, senhor secretário, José Eduardo Faria, próximo da lista, senhor Lelo Coimbra, deputado federal do Espírito Santo.

RAFAEL – Boa tarde a todos, meu nome é Rafael, sou assessor do deputado federal Lelo Coimbra. Presidente Ana Mota, boa tarde, demais secretários aqui que compõem o governo do Estado, nosso governador Paulo Hartung, eu queria ler uma mensagem do deputado Lélío Coimbra que deixou consignada à mesa. Abre aspas, “inicialmente quero registrar a importância da decisão de concessões de aeroportos de grande impacto para o futuro dos transportes

aéreos do Brasil. Neste momento em que ocorre essa audiência pública, também saliento a importância do debate sobre a modelagem adotada, onde uma nova positiva... nova e positiva está em formato de cobrança da outorga. Entretanto, a concessão em blocos, unindo um aeroporto superavitário com um deficitário precisa ser reavaliada, para que o investimento e desenvolvimento do deficitário não seja feito às custas exclusivas do superavitário, interrompendo as perspectivas do progresso e investimentos necessários ao primeiro. No Espírito Santo, trabalhamos intensamente para que pudéssemos ter um aeroporto à altura do desenvolvimento de nosso Estado. Perdemos parte, na década de noventa e nos primeiros anos de 2000, momento nacional importante quando poderíamos ter evoluído neste tema em nosso Estado. Embora iniciada em 2005, a obra do aeroporto de Vitória foi interrompida pelos órgãos de controle, sendo retomada em 2016, e concluída na primeira metade de 2018. O esforço da bancada federal, junto ao Governo Federal, permitiu que 80% do valor da obra pudesse ser liberado nesses últimos vinte e quatro meses. A satisfação que temos pela conclusão dessa obra e as oportunidades que ela traz para o nosso Estado estão presentes na nova rotina de viagem de todos que utilizam o novo aeroporto de Vitória e na conexão do Espírito Santo com os principais centros econômicos do país e do exterior. Temos a convicção de que seu desenvolvimento será progressivo, e investimentos importantes do setor de transportes, de cargas, e nas atividades offshore, requererão importantes investimentos. Simultaneamente, temos o desafio para o necessário desenvolvimento de aeroportos regionais, especialmente nas cidades de Linhares, São Mateus, Colatina e Cachoeiro. Entretanto, a incorporação do aeroporto de Vitória ao de Macaé sobrecarrega o novo complexo aeroviário de Vitória, como única fonte para o desenvolvimento em detrimento das grandes demandas que temos e teremos em nosso recém-inaugurado aeroporto. Nesse sentido, considero importante incorporar outro equipamento aeroviário também superavitário nesse bloco, para que esse conjunto de responsabilidades possam ser cumpridas ao mesmo tempo em que os elementos ainda necessários para o desenvolvimento do aeroporto de Vitória a serem implantados possam ter a

garantia, os necessários recursos que se originarão desse processo de concessão. Pelo exposto, venho solicitar vossa atenção no sentido de determinar uma reavaliação da proposta de realizar a concessão do novo aeroporto de Vitória em franca expansão no nosso mesmo bloco do aeroporto regional de Macaé no Rio de Janeiro. Solicito ainda que os itens para o desenvolvimento e aprimoramento do aeroporto de Vitória sejam listados e colocados em discussão, e tenham seus cronogramas e custos sob responsabilidade da futura concessionária definidos nesse processo, consignando os tratos a serem assinados na conclusão desse procedimento. A certeza de estar em sintonia com os interesses da representação parlamentar do nosso Estado, esperamos encontrar sensibilidade ao pleito ao tempo em que manifesto minhas cordiais saudações. Atenciosamente, deputado federal Lelo Coimbra". Muito obrigado a todos.

ANA MOTA – Muito obrigada, senhor Rafael. Próximo é o senhor Fábio de Moraes Quintanilha, assessor do deputado federal Lelo Coimbra. Só você? Representando a Aussassir Engenharias e Infraestruturas, temos dois representantes, Manuel Crespo Mancher e Adriana Império Barreira, pelo prazo de dez minutos. Representando a Infra América, a senhora Paula Damas.

36

PAULA DAMAS - Boa tarde a todos, temos alguns questionamentos mais específicos sobre os aeroportos de Vitória e Macaé. Bom, o nosso primeiro ponto é quanto à integralização de capital. Na rodada passada, a gente já tinha estabelecido esse valor de 37% dos investimentos como capital integralizado, e na oportunidade, a gente já tinha levantado a possibilidade de uma integralização equivalente a 15%. Isso transformaria o negócio mais viável e facilitaria também... perdão. Facilitaria também os financiamentos privados. Então esse é o nosso primeiro ponto que é uma sugestão. Nosso segundo questionamento é relativo às premissas utilizadas para demanda do aeroporto de Macaé. Existe algum indicativo de instalação de voo regular? Hoje a gente vê que os números de Macaé são baseados em estimativas, sendo que não existe nenhum voo regular para o aeroporto hoje em dia, então a gente queria entender de onde

vieram esses números de crescimento. Quanto ao aeroporto de Vitória, ele foi recentemente construído e nós sabemos que construções novas tem a garantia construtiva da empresa que construiu ou então da empresa que comissionou os equipamentos. No contrato, nem no edital fica muito claro como vai ser feito, se esses direitos serão sub-rogados à concessionária, ou se existirá alguma... se esse direito será limitado. A gente queria entender mais ou menos isso. Para o aeroporto de Macaé, foi dito que ele tem 99% de chance de uma nova pista, no caso de uma solução operacional desse 1% de não construção dessa pista, existiria... vai existir um reequilíbrio econômico reverso nesse caso? Caso a gente tenha uma solução operacional? Não, né? Só queria confirmar isso para a gente.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Depois a gente vai bater ponto a ponto, eu estou sinalizando aqui porque isso já foi muito discutido no ato do governo, mas a gente explica depois a lógica.

PAULA DAMAS – Outro ponto que a gente queria que esclarecessem, é a incidência de IPTU sobre os imóveis localizados dentro do terminal, dentro do sítio aeroportuário, como que foi feita essa distinção e como... se essa distinção do que é área operacional, o que é área não operacional vai vir no contrato. Eu acho que isso é um ponto bem relevante para todas as concessionárias, principalmente também pras concessionárias que hoje já estão porque a questão do IPTU é controversa. E o nosso último... a nossa última contribuição é quanto a reequilíbrio de 1% por evento. Da nossa experiência, a gente vê que existem vários eventos pequenos que ensejam reequilíbrio econômico financeiro e eles vão se amontoando, e aí eles chegam num valor relevante, vamos dizer 3%, 4%, com a limitação de 1% por evento, você acaba penalizando a concessionária, então a gente entende que esse 1% por evento não é salutar e ele acaba tirando a possibilidade de investimentos menores que podem ser feitos por concessionária, mas que são... vamos dizer assim, esquecidos, porque esse 1% foi absorvido por uma demanda, um risco que não era nosso. Não sei se deu para entender esse questionamento. No mais, a nossa opinião é que esse

contrato é muito mais flexível, é um contrato muito mais palatável para o investidor, muito mais palatável para o operador, então é uma inovação bastante salutar da... né, a gente conhece o primeiro e o segundo contratos, então a nossa opinião é que esse contrato é realmente muito melhor, houve uma inovação bem... vamos dizer assim, significativa. Obrigada.

ANA MOTA – Obrigada, senhora Paula. O próximo é o senhor Geraldo Pinheiro Campos Júnior, da rede Gazeta, jornal A Gazeta. Senhor Ruan Sedano Caldeira. Senhora Manuela Albuquerque Leal, do G1 do Espírito Santo. Rafael Andrade Monteiro de Barros, da Rede Gazeta, CBN Vitória. Passemos então agora à manifestação daqueles que se inscreveram pessoalmente durante os primeiros sessenta minutos da nossa audiência pública. Senhor Romeu Rodrigues da Coinfra Findes.

ROMEU RODRIGUES – Boa tarde a todos. Eu falo em nome do conselho temático de infraestrutura da Federação das Indústrias do Espírito Santo. E queria registrar aqui a presença do nosso conselheiro, José Emílio Brandão, também nessa audiência, e... a nossa posição, que a gente queria manifestar aqui é de apoio à concessão desde que ela venha para realmente dinamizar o modal aeroportuário no Estado, né, e esperamos que isso seja feito de uma maneira que realmente esse objetivo seja conquistado. Mas ao mesmo tempo, nós queríamos comungar com a posição que foi colocada pelo secretário de desenvolvimento do Estado que nós entendemos, a indústria capixaba entende, que esse atrelamento da concessão ao aeroporto de Vitória ao aeroporto de Macaé realmente não faz muito sentido quando nós temos aqui aeroportos regionais que precisam ser dinamizados, como por exemplo o aeroporto de Cachoeiro e o aeroporto de Linhares, que poderiam gerar aí um desenvolvimento no Sul e no Norte do Estado, além desse que poderá ser trazido com o aeroporto de Vitória. A gente queria sugerir que esse atrelamento entre concessão do aeroporto de Vitória ao aeroporto de Macaé fosse revisto em prol da utilização, da dinamização de aeroportos aqui do próprio Estado. Acho que isso faz muito mais sentido. Finalmente, queríamos nos colocar à disposição da federação das

indústrias para eventualmente contribuir para o processo. Nós estamos abertos a dar qualquer tipo de colaboração que nos for possibilitado dar, ok? Obrigado.

ANA MOTA – Muito obrigada, senhor Romeu. O próximo é o senhor Rafael de Avila, mas eu creio que ele já falou. Então é o senhor Edmilson Gonçalves dos Santos, da Associação Comercial e Industrias de Macaé, Rio de Janeiro.

EDMILSON GONÇALVES DOS SANTOS – Gostaria de cumprimentar a presidente da mesa, Ana Mota, cumprimento a todos da mesa, e também a todos aqui da assembleia. Meu nome é Edmilson Gonçalves, eu represento a Associação Comercial e Industrias de Macaé, e nós viemos aqui para falar da importância desse processo suasório para o empresariado, para a indústria e para o comércio de Macaé. Macaé, você vê hoje, né, contribui para a produção de hoje em torno de 50% da produção nacional de petróleo, e já contribuiu para 84%. Já está... a bacia de Campos opera há quarenta anos, e essa ferramenta, essa estrutura logística é muito importante para indústria do petróleo. A gente vem sofrendo muito com a falta dessa estrutura. As maiores empresas, offshore da indústria do petróleo do mundo está sediada em Macaé, e os trabalhadores, os diretores dessas empresas, os trabalhadores offshore, inclusive muito, de vários Estados do país, muitos do Espírito Santo, precisam se deslocar para trabalhar embarcado, ou nessas industrias e não tem um voo regular que possa estar levando de forma mais confortável, né, e sem ter que ir, às vezes trabalha quatorze por quatorze, e às vezes leva só dois dias, leva dois dias viajando para... prejudicando um pouco inclusive a sua folga. E essa... e isso atinge todas as camadas dessa... do desenvolvimento econômico e industrial de Macaé. O município já doou a área para essa nova pista. Hoje o aeroporto tem uma estação de passageiro nova, está sendo feita também o investimento de em torno de 30 milhões de reais para uma manutenção da pista, a gente vai passar a ter pouso lá do ATR72, que também já é uma importância, mas a gente entende que esse investimento dessa nova pista é muito importante para cidade de Macaé, e a gente vem aqui em nome de toda a sociedade, em nome de todo o

empresariado, toda a indústria, todo o comércio, clamar pela manutenção do aeroporto de Macaé nesse processo licitatório. Muito obrigado.

ANA MOTA – Obrigada, senhor Edmilson. O próximo vai me perdoar, mas não consegui entender a letra, mas é o representante da Gol Mídia. Vamos ao próximo então. Rede Petro, representante da Rede Petro.

EVANDRO CAPISTRAMO - Boa tarde a todos. Meu nome é Evandro Capistrano, estou aqui como representante da Rede Petro, Bacia de Campos, eu queria agradecer e elogiar a audiência pública que está acontecendo, estão de parabéns, e contribuir com a palavra do Edmilson, da Associação Comercial Industrial de Macaé o quanto é importante o aeroporto de Macaé para a cidade de Macaé, para o estado do Rio, para todo o Brasil. Nós precisamos e trabalhamos há mais de dez anos para que pudéssemos ter e continuar a operação de pouso e decolagem de aeronaves e já fazem mais de três anos que a gente está sem pouso e decolagem. Começou agora, dia 1 de junho, a reforma da pista, e com essa reforma, como foi dito pelo Edmilson, a Infraero está gastando 30 milhões. Esse investimento vai ser, se tudo correr bem, daqui dentro, próximos dez meses a gente vai voltar a pousar o ATR72, e isso para nós, da indústria do petróleo, da nossa região, do nosso país, vai ser importantíssimo, porque a gente recebe diversos empresários do mundo e eles deixam de fazer negócio no país devido à distância que tem que percorrer pela BR-101, que graças a Deus a gente está em fase de duplicação. Então eu queria deixar claro a importância do aeroporto de Macaé, e como foi falado, a gente está trabalhando agora para ter a nova pista do aeroporto, que já temos a área para podermos fazer isso. Obrigado.

40

ANA MOTA – Muito obrigada, senhor Evandro. O próximo é o senhor Hélio Batista, da prefeitura de Macaé.

HÉLIO BATISTA – Boa tarde a todos. Meu nome é Hélio Batista, eu estou aqui representando a prefeitura de Macaé, o próprio município, e só para fazer um parêntesezinho, eu trabalhei durante trinta e cinco anos na Infraero, desses trinta

e cinco anos, todos foram no aeroporto de Macaé, e nos últimos oito anos de empresa, eu fui superintendente do aeroporto, então eu só queria fazer algumas colocações de números que apareceram ali. De 180 mil passageiros ano, e isso em função da crise, porque o aeroporto processava meio milhão de passageiros ano, e aquele número ali representa a realidade de hoje e que o Brasil inteiro não quer que essa realidade se perpetue e a gente acredita nessa mudança. E a pergunta que eu queria fazer é se essas ampliações previstas para o concessionário fazer, se elas irão obedecer o plano diretor do aeroporto. O aeroporto tem um plano diretor aprovado pela agência agora em 2016 que foi levantamentos, estudos feito pela Infraero e eu queria saber se vai ser como o norte, o documento que vai nortear essas ampliações, se vai ser o plano diretor. E quanto a voo comercial, que já foi colocado aqui algumas vezes, a não existência, o voo não existe porque não tem pista, a demanda sim, o voo acontecia e parou por causa da degradação da pista, e tendo uma pista, necessariamente, forçosamente, o voo regular terá que voltar, porque as pessoas continuando precisando fazer negócios em Macaé em função da indústria do petróleo. Era só, muito obrigado.

41

ANA MOTA – Muito obrigada, senhor Hélio. Próxima é a senhora Luciana Matar Vilela, da Apra.

LUCIANA MATAR VILELA – Boa tarde a todos, me chamo Luciana Matar, represento aqui os três recintos alfandegados de zonas secundária do Estado do Espírito Santo que operam portando com cargas aduaneiras do aeroporto internacional de Vitória. Como vocês sabem, o aeroporto é internacional para carga e depende toda uma indústria de comercio exterior aqui instalada. Observou-se da exposição da Infraero que há inclusive previsão de tetos para as tarifas de armazenagem e capatazia. No que se refere à armazenagem, sabe-se que o terminal de cargas foi licitado recentemente pela Infraero, diferentemente de outras concessões de aeroportos no país, aqui houve primeiramente o edital de licitação do terminal de cargas e hoje ele já está cedido para a iniciativa privada. Considerando que esse processo está judicializado com

alegações de ilegalidade, da realização do edital, considerando que tanto liminar quanto sentença foram favoráveis à ilegalidade, que é possível que esse edital venha a ser considerado nulo, como a Antac pretende conduzir o terminal de cargas? Sendo importante ressaltar que o Governo Federal preconiza que a zona primaria de portos e aeroportos esteja livre para ágil escoamento de mercadorias e que por isso preconizou que fossem instalados em todo o território brasileiro os recintos alfandegários de zona secundária, e que essa atividade é extremamente importante para o país. Então a questão para ANAC é, numa eventual reconhecimento de nulidade do edital de licitação do terminal de cargas, como será feita a continuidade desse processo, se pela ANAC ou pela própria Infraero, para que não haja todo um prejuízo a um setor já estabelecido de reconhecimento histórico aqui para o Estado do Espírito Santo. Obrigada.

ANA MOTA – Muito obrigada, senhora Luciana. O próximo da lista é o senhor André Nunes Fraga, da Infraero.

ANDRÉ NUNES FRAGA – Boa tarde, primeiramente, eu não estou falando em nome da Infraero. A gente tem uma norma que a gente não pode falar em público em nome da empresa. Eu vou falar sobre alguns estudos aqui, analisando a apresentação do doutor Ronei, falando sobre o fundo de aviação que é superavitário, e no gráfico, como lá nos apresentou que as despesas são menores. Então porquê da concessão? Se os aeroportos, mesmo concedidos, conseguem pela obtenção desse recurso serem mantidos, os que são da Infraero? Aí uma coisa que eu estava pensando, analisando, toda a concessão, as empresas privadas visam lucros, né? Elas visam lucros, obter lucros como receita. Se a Infraero detém esses aeroportos, esse percentual de lucro, teoricamente ele virá todo para um governo, e não para o capital privado, né. Então a retenção do... de um valor será menor para o governo, como um todo, não só como com a empresa, né. Uma coisa que a colega falou aqui anteriormente, o terminal de (ininteligível[01:55:00]) já foi concedido, e nessa concessão, uma das coisas que poderia ser investimento se ela ocorrer mesmo, um investimento seria o terminal de cargas. Como que a empresa que pegar

essa concessão poderia estar construindo um novo terminal de cargas. Existe até um projeto para essa construção, fazendo essa ampliação, que seria um real, um benefício para o Estado, um terminal de cargas novo. Aí essa pergunta, como que ocorreria isso? Haverá essa construção desse terminal de cargas? E aí eu faço a pergunta, que benefício de fato a concessão traz? Que o discurso político, o discurso de todos... benefícios que trará vantagem para sociedade, que trará mais empregos, mais... isso é amplo, aberto. O estudo de viabilidade fala “vai crescer cinco mil empregos”, não tem. Se tiver... emprego já existe, o necessário para operação. Qual será esse aumento de emprego para população que tanto se fala, esses benefícios, ou quem terá esses benefícios? É o governo? Qual o motivo real de arrecadar um valor, um montante agora para esses 66 milhões de imediato, ou arrecadar durante esses trinta anos, um valor sem pagar... quando eu falo pagar, é que a empresa que pegar a concessão, ela terá um lucro, então a Infraero está pagando ela para ela trabalhar e ela vai ter um lucro, né, vai receber um lucro, então que benefício é esse que a concessão vai dar? Real. Esse lucro poderia ser empregado em outros aeroportos? Em outros aeroportos menores? E outra coisa, o governo do Estado falando que... “ah, não quer Macaé”. Eu acho que a concessão deveria ser em bloco mesmo e deveria ter sido feito desde o início, e no caso dessa concessão, parece que vai ser 100%... não vai ter... vai ser sempre... a empresa ficará com 100% do aeroporto. Nos outros aeroportos foram 49%. Por que aqui será 100%? E por que nos aeroportos tem 49%, no caso que foi concedido, porque não tem 49% dos funcionários da Infraero trabalhando, que essa locação de funcionários causa... são... eram 14 mil famílias. Quando a gente fala 14 mil funcionários, a gente fala de 14 mil famílias, agora são 9.500 famílias. E essas famílias, muitos colegas aconteceram em São Paulo, tiveram ataque cardíaco, que trabalharam vinte anos na Infraero, trinta anos na Infraero, aí vê a empresa dele sendo concedida e ele sem rumo, sendo alocado num prédio, sem serviço, sem atividade nenhuma, sendo jogado de lado como um... de escanteio, colocado de escanteio. Como é essa real tratativa que vai ser feita para os funcionários da Infraero? A gente vai ser alocado, jogado num... colocado num... no órgão

público? A gente que vai ter que procurar? Que eu estou vendo colegas procurando outros órgãos para trabalhar. Isso vai ser... cada um vai ter que correr atrás? Essa é a grande pergunta. E essas 9.500 famílias que estão sendo mexidas... essa é o meu... alguns questionamentos, esse é algum... explanação minha. Obrigado.

ANA MOTA – Muito obrigada, senhor André. Concluídos os pronunciamentos. Perguntamos aos senhores se alguém possui mais algum questionamento para apresentar neste momento. Quando iniciar o pronunciamento, por favor, se identifique.

MAXWELL – Gente, boa tarde, eu sou o Maxwell, sou gerente da Anatel aqui no Espírito Santo. Só queria deixar uma sugestão aqui para ANAC. A Anatel, ela tem uma rede de monitoramento do espectro, né, que entre outras funções, ela monitora os principais aeroportos do Brasil, entre os quais, o aeroporto de Vitória, e esses equipamentos eles hoje estão instalados com contratos de seção de uso entre a Infraero e a concessionária... e a Anatel, desculpa. E sempre que acontece de ter uma concessão, a Anatel, ela tem um trabalho depois de procurar a concessionária e fazer a sub-rogação desse termo de seção e algumas vezes não encontra boa vontade da concessionária que não percebe a importância desse equipamento instalado ali, até para segurança do voo, segurança dos passageiros, então a sugestão que eu queria deixar aqui em nome da Anatel do Estado, é que nesse contrato e nos próximos que vão ser feitos, seja colocado uma cláusula que obrigue a concessionária a ceder a estrutura necessária para Anatel para instalação desses equipamentos. Só isso, obrigado.

44

ANA MOTA – Muito obrigada. Mais alguém? Então nós vamos fazer um breve intervalo e voltaremos com as respostas das perguntas aqui colocadas. Obrigada.

TRANSCRIÇÃO DE ÁUDIO ANAC



FIM DA TRANSCRIÇÃO