

EVENTO: Sessão Presencial – Audiência Pública nº 11/2018

ARQUIVO: audiencia publica - 18-06-2018 - video

TEMPO ÁUDIO: 01H 43M 50S

INÍCIO DA TRANSCRIÇÃO

ANA MOTTA – Senhoras e senhores, boa tarde. São 14h15min, damos início agora à Sessão Presencial de Brasília referente à Audiência Pública nº 11 de 2018. Meu nome é Ana Motta, eu sou responsável pela Assessoria Técnica da Agência e hoje também serei responsável por presidir esta audiência pública. Participam da mesa comigo o Senhor Tiago Sousa Pereira, superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos; o Senhor Ronei Saggiaro Glanzmann, diretor do Departamento de Políticas Regulatórias da 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/MTPA; o Senhor Alceu Justus Filho representando a Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos; e ainda os senhores Adriano Pinto de Miranda e Eduardo Tati Nóbrega e a Senhora Juliana Salim Faria Dantas, representando a equipe técnica da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos. Para quem nunca participou de uma audiência pública é importante destacar que elas são uma espécie de ferramenta utilizada por nossa Agência no intuito de dar ampla transparência e oferecer um espaço democrático para a participação da sociedade em nossos atos regulatórios. A Sessão Presencial da tarde de hoje tem o intuito de colher subsídios para nosso processo decisório, oferecendo a todos os presentes espaço público para manifestação oral sobre os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental – EVTEA e sobre a minuta do edital



de licitação e do contrato de concessão com os seus respectivos anexos relativos à concessão da ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos de Recife, Maceió, Aracajú, João Pessoa, Campina Grande e Juazeiro do Norte formando o Bloco Nordeste, dos aeroportos de Vitória e Macaé formando o Bloco Sudeste, e dos aeroportos de Cuiabá, Sinop, Barra do Garças, Rondonópolis e Alta Floresta formando o Bloco Centro-Oeste. Por fim, convém esclarecer que nos termos do decreto nº 9.180 de 24 de outubro de 2017, a condução e aprovação do EVTEA são de responsabilidade da Secretaria de Aviação Civil do Ministério do Transportes, Portos e Aviação Civil. Nossa programação para a tarde de hoje é a seguinte, terminada essa introdução daremos início à leitura dos procedimentos que serão adotados durante a realização da audiência pública. A seguir haverá um pronunciamento do superintendente de regulação econômica de aeroportos, do representante da Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos e do diretor do Departamento de Políticas Regulatórias da SAC/MTPA. Concluídos os pronunciamentos, nossa equipe técnica realizará uma breve apresentação sobre as propostas de concessão. A seguir daremos início à manifestação dos oradores inscritos previamente pela internet, e por fim, passaremos aos pronunciamentos dos oradores inscritos durante os primeiros 60 minutos desta audiência 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. 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 do tempo total de 10 minutos, devendo a entidade organizar-se internamente para dividir este tempo entre os seus oradores. Ainda que o orador inscrito pela internet represente mais de uma entidade, ele também deverá observar o tempo máximo de cinco minutos para expor sua manifestação. O cronômetro ficará amarelo para indicar aos oradores quando faltar um minuto para a conclusão do prazo para a manifestação. Terminado o prazo, o áudio do microfone será suspenso. Serão aceitas as inscrições de oradores realizadas até 60 minutos após o início desta audiência pública, nesse caso será permitida a manifestação de apenas um representante de cada entidade, observando o prazo máximo de cinco minutos para a manifestação. Finalizadas as manifestações dos oradores inscritos, a presidente da mesa poderá admitir o retorno dos oradores, bem como a manifestação de outros participantes, desde que haja disponibilidade de tempo. Durante a audiência pública a mesa se manifestará apenas sobre os aspectos relativos à compreensão das propostas em análise, quaisquer outras manifestações serão devidamente registradas e apreciadas por ocasião da elaboração do relatório conclusivo da audiência pública. Por fim, ressalto que compete a mim, na qualidade de presidente da mesa, dirimir eventuais questões de ordem e decidir sobre os procedimentos adotados durante esta audiência pública. Convido agora o Senhor Tiago Sousa Pereira, nosso superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos.

TIAGO SOUSA PEREIRA – Boa tarde a todos. Bom, estamos aí iniciando... já iniciamos um tempinho, mas estamos no meio do processo de concessão, a nossa quinta rodada de concessão de aeroportos, uma rodada que se diferencia pelo fato da gente estar fazendo concessões em blocos, isso nunca foi feito até então e como tal, em função dessa novidade, esse evento, esse processo de audiência pública ganha um peso especial. Inicialmente antes de desenhar as regras, a gente colocou, a ANAC colocou uma consulta pública com algumas ideias de regulação econômica para ouvir o setor, ouvir a sociedade, para conceber aí as primeiras ideias. Posteriormente realizamos uma reunião com as

concessionárias no PPI, no Programa de Parcerias de Investimento, ANAC, Presidência da República e Secretaria de Aviação Civil, para coletar mais sugestões e agora temos aí essa audiência pública que além da parte documental tem mais quatro reuniões presenciais, uma em Vitória, agora em Brasília, amanhã em Cuiabá e na quinta-feira em Recife, para a gente coletar essas informações e tentar tornar o processo de mais qualidade possível. E aí nesse contexto é que eu agradeço a participação de todos e estímulo a todos a cooperarem, a trazerem maiores subsídios, tanto aqui nessa audiência presencial, com dúvidas, questionamentos, sugestões, mas também, sobretudo, na parte documental. O prazo máximo da audiência pública é dia 13 de julho, eu tenho o *link* lá da Agência, está na apresentação aqui também, e eu peço que vocês, todos vocês aí possam nos ajudar a elaborar da melhor maneira possível os documentos jurídicos e estudos para que o processo seja o mais bem sucedido possível. Com isso eu encerro a minha fala aqui e desejo a todos uma ótima audiência pública.

ANA MOTTA – Obrigada, Tiago. Convido agora o Senhor Alceu Justus Filho, representante da Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos.

ALCEU JUSTUS FILHO – Alô. Boa tarde a todos. Vou ser breve aqui para não atrapalhar o bom andamento dos trabalhos. Eu gostaria de agradecer em nome da Secretaria do Programa de Parceria de Investimentos a oportunidade de estar aqui e participar dessa audiência pública. Gostaria de dizer também que o projeto dos blocos aeroportuários é de total prioridade para o Governo Federal, vale lembrar aí que no segundo semestre do ano passado eles foram qualificados no âmbito do Programa de Parceria de Investimento e posteriormente incluídos também no PND. Bom, por fim eu quero dizer que nosso maior esforço aqui é que esse processo seja conduzido com total transparência, com técnica e com celeridade e que possibilite assim, em um futuro mais próximo possível, a melhoria das instalações dos aeroportos e a melhoria da qualidade do serviço prestado aos usuários. É isso, agradeço mais uma vez e passo a palavra para o Ronei.

ANA MOTTA – Obrigada, Alceu. Convido agora o Senhor Ronei Saggiore Glanzmann, diretor do Departamento de Políticas Regulatórias da SAC/MTPA, para realizar uma breve apresentação.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Ah, está aqui. Obrigado. Boa tarde, pessoal. Primeiramente agradecer em nome do Ministério dos Transportes, agradecer a presença de vocês nessa audiência muito importante para nós, a gente está em uma peregrinação desde sexta-feira, começamos em Vitória, né? Estou até com a voz, vocês vão perceber, estou com a voz ruim, porque venho de um resfriado, depois teve audiência pública em Vitória, a tarde inteira falando e hoje aqui em Brasília, amanhã estaremos em Cuiabá e quinta-feira em Recife. Então assim, eu sei que tem gente que está seguindo todas essas quatro audiências, são sempre bem-vindos, vou repetir algumas coisas, vocês já viram algumas partes dessa apresentação, mas para outros a apresentação é inédita. Bom, falo rapidamente aqui, sempre no início, da evolução do mercado na última década, fruto da liberação das tarifas aéreas no Brasil, os preços vêm caindo de maneira bastante robusta e saímos de patamares, por exemplo, tarifa média chegando a R\$ 700, R\$ 800 em números de 2017, hoje menos da metade disso, chegando a patamares de R\$ 330, R\$ 340 de tarifa média. Muito resultado disso daí parte da liberdade tarifária, que foi implantada lá no início dos anos 2000 para o mercado doméstico e depois na sequência para o mercado internacional a partir de 2008, mais ou menos, 2009, mercado internacional. Bom, resultado disso todo mundo já sabe, o mercado de aviação civil no Brasil vem crescendo de maneira bastante robusta na última década, chegamos à um recorde de 217 milhões de passageiros processados nos aeroportos brasileiros, sofremos um pouquinho com a crise em 2016, que já era esperado, mas em 2017 já retomamos crescimento aí de maneira bastante robusta novamente, esperamos que esse ano a gente consiga apresentar números melhores ainda que 206 milhões de passageiros. Como resultado disso, houve uma sobrecarga aí da infraestrutura aeroportuária brasileira, todo mundo aqui lembra disso, os aeroportos do Brasil eram projetos lá da década de 80, década de 90 e não estavam preparados para receber esse boom de demanda que aconteceu

durante os anos 2000. E aí demos início em 2011 ao processo de concessão de participação do capital privado nos aeroportos públicos do Brasil, até então todos administrados pela estatal federal Infraero, 2011 começamos com Natal, 2012 fizemos Guarulhos, Brasília e Viracopos, 2014 a nossa terceira rodada foi Galeão e Confins e finalmente ano passado, 2017, fizemos a quarta rodada, Porto Alegre, Salvador, Fortaleza e Florianópolis. E agora cá estamos nós para a nossa quinta rodada que traz algumas inovações, a gente vai comentar em breve. Grandes números dessas quatro rodadas até agora, foram 16 grupos que participaram dos nossos leilões, temos hoje 10 aeroportos concedidos operados por oito empresas, oito operadores distintos nacionais e estrangeiros, os lances vencedores somaram cerca de R\$ 49 bilhões, número bastante expressivo, um ágio médio de 205%, o que também demonstra solidez ao processo, o mercado acreditando muito nesse filão que é o setor de aeroportos no Brasil, investimentos totais estimados de cerca de R\$ 33 bilhões, sendo que desses, 17 bilhões já foram efetivamente realizados. São números impressionantes para o setor de aeroportos do país. Ainda tem muita coisa sendo feita, porque começaram as obras agora, esse ano, na última rodada, Porto Alegre, Florianópolis, Salvador e Fortaleza estão fazendo CAPEX exatamente nesse momento. Bom, com isso houve um aumento da capacidade aeroportuária notório, todo mundo passa pelos aeroportos brasileiros, um aumento na qualidade dos serviços e muito foco nas receitas comerciais, que todo mundo que está aqui, tem bastante operador, tem bastante investidor, que sabe que o grande *upside* desses projetos está geralmente nas receitas comerciais, nas receitas imobiliárias. Rapidamente, algumas imagens, só para mostrar o que foi feito até agora, o CAPEX que foi feito. Aqui o primeiro é Natal, com a Inframerica que opera, aqui tem Guarulhos, aqui tem Viracopos, o novo terminal, esse aqui é o *hub* de Brasília, né? Essa foto ficou bastante bacana, a TAM tripulando todas as posições, tem mais o píer norte, esse é o sul. Esse é Galeão, aqui ainda estava em obra, mas, enfim, já está inaugurado o novo terminal internacional do Galeão. E esse aqui é Confins em Belo Horizonte, que foram as entregas que até agora já acontecerem. Resultado disso, o Ministério está muito preocupado

com a efetividade da política pública, o nível da sensibilidade do passageiro com relação à qualidade do serviço. Nossa pesquisa de satisfação, o Ministério tem uma pesquisa permanente de satisfação dos passageiros, nós tínhamos níveis na faixa de 3.8, 3.9, antes das grandes obras, depois tivemos um período de obra que o nível degrada um pouco e é normal, porque os aeroportos foram ampliados em funcionamento, Brasília principalmente sofreu bastante com isso, porque a gente fez obra em Brasília e o aeroporto continuou funcionando com quase 20 milhões de passageiros. E agora depois que essas obras começam a ser entregues, até mais, ali está como 2014, mas tivemos entregas em 15 e 16 também, o nível, o índice de satisfação do passageiro ele só vai crescendo e ele já ultrapassa aí a casa da nota 4, essa nota vai de 1 a 5 e a partir da nota 4 a Secretaria entende que é um resultado consideravelmente positivo, aceitável. Então já superamos aí o nível 4 e estamos aí em franco crescimento, é sinal de que a política pública, claro, com uma série de questões que aconteceram nesses últimos anos e uma série de aprimoramentos que são necessários, mas de um modo geral, em grandes números, a política pública tem sido efetiva nesse setor. Para a próxima rodada, é o objetivo da nossa conversa de hoje, eu acho que todo mundo já conhece, estamos com 13 aeroportos nessa rodada, estamos agregando aí cerca de quase 10% de participação do fluxo de passageiros nesses aeroportos, estão passando para a mão da iniciativa privada. Esse número hoje, até a quarta rodada, para vocês terem uma ideia, cerca de 57% dos passageiros do Brasil já trafegam por aeroportos concedidos à iniciativa privada, 57. Antes da gente começar essa, em 2011 até 2010, né? 100% desses passageiros trafegavam em aeroportos administrados pelo Poder Público, seja pela Infraero, estatal federal, seja delegados a estados e municípios. Aí depois disso já conseguimos transferir 57%, ou seja, quase 60% para a iniciativa privada e agora essa rodada vai levar mais quase 10% do *market share* de passageiros para a iniciativa privada. O Bloco Nordeste é composto por Recife, Maceió, Aracajú, João Pessoa, Juazeiro do Norte e Campina Grande, é um bloco que já sei de 13.2 milhões de passageiros, bastante robusto, principal aeroporto é recife, que já chega próximo dos 8 milhões de passageiros. O bloco do Centro-



Oeste, é um bloco que vai girar em torno, começa processando 3.3 milhões de passageiros, temos Cuiabá, Sinop, Rondonópolis, Alta Floresta e Barra do Garças, é a primeira vez que a gente está misturando aeroportos da Infraero, até então administrados pela Infraero, com aeroportos delegados a estados e municípios, no caso desses quatro aeroportos que eu falei, Sinop, Rondonópolis, Alta Floresta e Barra do Garças, ele estão atualmente sob gestão estadual. E será juntado com Cuiabá, que é da Infraero e aí será feita a concessão. E temos o Bloco Sudeste que é Vitória com Macaé, girando em torno de 3.2 milhões, o principal aeroporto é Vitória, estivemos lá na sexta-feira, 3 milhões de passageiros e Macaé na faixa dos 180 mil passageiros, lembrando que esse aeroporto já chegou a movimentar quase meio milhão de passageiros na época que havia operação regular, hoje não tem essa operação regular por uma questão do PCN e da pista que está sendo corrigida e a gente espera que os números melhorem para Macaé, porque pegou realmente a baixa do mercado do petróleo e mais o problema na pista que impediu as operações regulares, basicamente esses 180 mil passageiros são todos da viação de asa rotativa, as operações *offshore*, que lá opera para as plataformas de petróleo. Bom, falando rapidamente sobre o Bloco Nordeste, a gente espera que ele saia ali de acordo com as nossas projeções, do EVTEA eu foram feitos, aliás eu acho que todos vocês já sabem os EVTEAs estão publicados no site do Ministério dos Transportes, é a primeira vez que a gente está abrindo esses EVTEAs da maneira mais ampla possível, estamos colocando todas as planilhas em Excel com todas as fórmulas, com todos os... A inteligência por trás da planilha está lá aberta, estamos colocando também todas as plantas desses aeroportos em formato AutoCad, em formato DWG, para que vocês possam, quem estiver estudando, ganhe agilidade nisso, é só pegar o arquivo e abrir no AutoCad e começar a analisar, começar a trabalhar. E todo *data room* está disponível lá, tem uma série de diligências comerciais, imobiliárias, diligências de engenharia, levantamentos topográficos, enfim, tem uma série de estudos com o objetivo de facilitar a quem for estudar esses aeroportos, já ter essa biblioteca, é claro que cada um vai buscar a sua fonte de informação particular, mas já é uma grande

fonte de informação, esse nosso *data room* está todo disponível para download no site do Ministério dos Transportes. Tivemos uns probleminhas semana passada, técnicos, com relação ao download, mas a informação que eu tenho é que já está funcionando, é um mecanismo de FTP, um servidor de FTP que você faz o download direto na sua máquina, se alguém tiver problema, por favor nos avise, que a gente consegue gravar um HD, alguma coisa assim, e passar para vocês. Bom, Nordeste estão sai de 13.2 milhões e chega, a expectativa é que chega ao final da concessão com 43 milhões de passageiros. Realmente um bloco bastante robusto como eu disse, e demanda cerca de 2 bilhões de investimento estimado, lembrando que dessa vez, depois o Tiago vai comentar melhor, né, Tiago? A gente não tem aí uma obrigatoriedade de CAPEX, a gente tem... Esse CAPEX é estimado e ele depende da demanda e de alguns níveis de serviço. Bom, o aeroporto maior é Recife, demanda cerca de 840 milhões de CAPEX e ele vai a 23 milhões de passageiros. Na outra ponta, né, tem Maceió, João Pessoa, Aracajú, o menorzinho deles hoje é Capina Grande com 150 mil passageiros, está aqui o representante de Capina Grande que não me deixa mentir, mas está no bloco, chega aí ao final da concessão com cerca de 1 milhão de passageiros e demanda cerca de 152 milhões de investimento. Basicamente aqui eu quero fazer uma rápida introdução ao conceito da outorga variável e no meu entendimento, eu acho que a grande revolução, a grande alteração, novidade dessa audiência pública desse modelo, é o pagamento da outorga variável, esse ano a gente não está mais trabalhando com outorga fixa, somente a outorga... O lance inicial do leilão, são aqueles 360 milhões ali que está marcado no slide, ou seja, ganha o bloco que me dá mais acima de 360 milhões. E depois disso você tem uma outorga variável de 16.5% da receita bruta ao longo a concessão, de modo que os cinco primeiros anos, existe uma carência, assim como já existia na rodada passada, depois desses cinco primeiros anos, do sexto ao décimo, existe um *ramp up*, um crescente, que ele vai 1/5 por ano em percentual, chegando aos 16.5. Então ele vai 3 e poucos por cento, 7%, 9%, até chegar no décimo ano a 16.5% no caso do Bloco Nordeste. 16.5%, volto a enfatizar, da receita bruta do bloco. E depois ele vai até o final da concessão,

até o 30º ano, as concessões são todas de 30 anos, ele vai até o 30º ano recolhendo 16.5%. Nós entendemos isso aqui como uma evolução, isso já era uma demanda antiga do próprio mercado que não conseguimos implementar na última rodada, mas nessa finalmente conseguimos, a gente compartilha risco, a gente compartilha percepção de risco, se a demanda for mais do que a gente espera a gente compartilha esse *upside*, se ela for menos do que a gente espera, a gente compartilha esse *downside* com o operador, isso melhora a financiabilidade do projeto, isso melhora, isso dá mais característica de *project financing* efetivamente a esse projeto aqui. Isso acontece em todos os blocos, aqui é o Bloco Centro-Oeste, o percentual do Centro-Oeste tem uma outorga fixa inicial de 10 milhões, 10.4 milhões e 2.1% da receita bruta é recolhida mediante outorga variável. É um bloco que sai de 3.2 milhões de passageiros e chega a quase 10 milhões de passageiros ao final da concessão, e para isso ele demanda cerca de 791, valores estimados, milhões de CAPEX. O último bloco, o Bloco Sudeste sai de 3.2 milhões e ele vai a 8.2 milhões de passageiros, demandando aí cerca de 644 milhões e a gente consegue capturar aí quase 70 milhões, 66.8 milhões como lance inicial do leilão, e capturamos 2.4% da receita bruta nesse mecanismo que eu expliquei. Só para a gente deixar claro aqui, eu paro nesse slide só para explicar a lógica desse negócio. Porque nós estamos fazendo em bloco e porque a gente está mexendo com outorga variável agora. Outorga variável está claro, acabei de explicar agora, e a questão do bloco é porque até então a gente vinha capturando todo o excedente desses aeroportos, vocês sabem muito bem, quem é do mercado sabe muito bem que esses aeroportos maiores têm uma capacidade de gerar um excedente, eles pagam o seu OPEX, pagam o seu CAPEX e ainda geram excedente. Esse excedente até então vinha sendo totalmente capturado através das outorgas e ele ia para o FNAC e o FNAC usava esse recurso para poder fazer investimento nos demais aeroportos da rede, Fundo Nacional de Aviação Civil, é o grande instrumento de política pública hoje para viabilizar um subsídio cruzado entre aeroportos superavitários e deficitários. Só que nós começamos a perceber que o FNAC tem uma limitação, na verdade o FNAC não, o Governo Federal tem uma

limitação para gastar dinheiro do FNAC, todo mundo sabe que não é fácil gastar dinheiro público, em regime público, nós temos 8666 pela frente, nós temos os tribunais de contas, os ministérios públicos, enfim, todo o processo licitatório para se gastar dinheiro público é muito demorado, é muito custoso e o governo reconhece que tem bastante dificuldade para poder gastar. Grandes números, eu tinha até um slide para apresentar isso com detalhes, mas eu acho que mais importante aqui é ouvir vocês, então para não gastar tanto tempo, em grandes números a gente tem assim, o FNAC vem arrecadando na faixa de 3.5 bilhões por ano, e a gente só consegue gastar, em regime público, 500 milhões por ano. Então o FNAC arrecada 3.5 bi e gasta 0.5 bi efetivamente em recursos públicos em regime público. Então acaba que nós contribuímos para o déficit primário do Brasil, com cerca de 3 a 4 milhões todo ano, a gente vem contribuindo. Então negociamos isso com o Ministério do Planejamento, com o Ministério da Fazenda, no sentido de compartilhar um pouco isso, deixar um pouco desse excedente sendo capturado em um subsídio intrabloco e deixar o remanescente vindo para o FNAC para continuar fazendo esse papel. O bloco do Centro-Oeste, o bloco do Sudeste explica bem isso, vocês podem perceber que nós fazemos 644 milhões de CAPEX nesse bloco e ainda assim recolhemos estimado cerca de 622 milhões de outorgas para o FNAC. Então a gente está compartilhando, mais ou menos metade do excedente está ficando em CAPEX e aí a gente tem o CAPEX do aeroporto de Macaé que puxa bastante esse valor, o dobro, junto com Vitória ele dobra o valor do bloco, e a outra metade é capturada via outorga, ou seja, mais 622 milhões de outorga. Então é uma maneira que nós temos de deixar que o dinheiro, o excedente desses aeroportos possa ser efetivamente utilizado no setor e parte dele seja utilizado para se fazer investimentos no setor. Ao invés disso vir para o Poder Público e depois ter muita dificuldade para sair do Poder Público e voltar para a sociedade, a gente deixa esse recurso diretamente na sociedade, o concessionário faz as obras tanto nos grandes aeroportos como nos pequenos aeroportos, administra tanto os grandes aeroportos como os pequenos aeroportos e a gente diminui, o Governo Federal abre mão de valor de outorga para que esse recurso fique no setor. Abre mão

parcialmente, porque a outra metade acaba vindo para o FNAC. O Bloco Centro-Oeste são feitos 800 milhões de CAPEX e 105 milhões vêm para o FNAC. E o Bloco Nordeste são feitos 2 bilhões de CAPEX e 3.5 bilhões tendem a vir para o FNAC a longo desses anos. A lógica do bloco basicamente é essa e é uma tendência de política pública daqui para frente. Muita gente nos pergunta, “Ah, mas vocês estão testando bloco e tal”, eu posso dizer assim, que é a primeira vez que a gente faz e talvez a gente até esteja testando o modelo, aferindo ali maneira como a gente conduz isso, mas o fato é que a concessão em bloco realmente é uma tendência do Governo Federal, porque a gente tem agora, a partir de agora alguns aeroportos bastante superavitários na nossa carteira, mas nós temos muitos aeroportos que demandam CAPEX, demandam OPEX e a gente precisa endereçar a operação desses aeroportos e endereçar isso com dinheiro público já se mostrou que tem um limite, a gente não consegue passar ali dos 500 milhões por ano de gasto, então a gente precisa da vasão ao restante desse capital, sendo gasto dentro da própria iniciativa privada. Então a gente migrou, lá no início, de um sistema de subsídio cruzado que era feito por dentro na Infraero, a Infraero administrava todos os aeroportos, grandes e pequenos, migramos para o FNAC, que conseguiu dar vasão a parte desse subsídio cruzado e agora a gente está aprimorando um pouco mais, fazendo um subsídio cruzado. Além de ser no FNAC, fazendo ele intrabloco, de modo que o próprio concessionário privado possa fazer investimentos e manter a operação dos aeroportos deficitários. Bom, rapidamente o nosso cronograma, para que todo mundo tenha em mente, já fizemos os estudos de viabilidade no primeiro trimestre de 2018, foi um grande sucesso, esses estudos na minha opinião foram os estudos mais robustos que nós recebemos, foram 12 consórcios autorizados, 12 se candidataram, oito foram autorizados, três apresentaram estudos e aqui eu gostaria de parabenizar todos os três consórcios que apresentaram estudos, pela qualidade do que foi apresentado, um deles logicamente foi selecionado, mas recebemos de fato nessa rodada estudos que agregaram muito, estudos realmente bastante aprofundados, bastante sérios e realmente parabenizar e aí a gente sabe que tem consultores, dos três que estão aí, parabéns pelo que

fizeram e a gente espera contar com vocês nas próximas rodadas também nesse mesmo alto nível de estudos que foram feitos. Tivemos aqui agora a consulta pública, estamos até o dia 13 de julho em consulta pública com as sessões presenciais essa semana, termina na quinta-feira em Recife, e vamos ao TCU no terceiro trimestre agora, lá pelo final do mês de julho, início do mês de agosto, em que pese não ter sido protocolado ainda no TCU, nós já estamos em contato permanente com o TCU, já tivemos três reuniões com o Tribunal de Contas, temos até representantes do TCU acompanhando as audiências conosco. Então assim, estamos também tentando manter uma tratativa bastante franca, bastante sincera, bastante transparente com o Tribunal, porque é necessário passar essa etapa, é uma etapa importante para nós, a gente tem uma experiência boa com o Tribunal de Contas, uma reputação boa com o setor de aeroportos e esperamos manter essa reputação e por isso a gente já está antecipando as conversas com os representantes do Tribunal. Depois disso a gente vai, pretende lançar edital ali mais no finalzinho do terceiro trimestre, ali pelo início do mês de outubro mais ou menos, final de setembro, início de outubro, e com o objetivo muito forte de fazer o leilão ainda esse ano. Ali até meados de dezembro, todo mundo sabe, ano eleitoral, a gente já quer deixar esse processo pronto para ser entregue aí para o novo governo com edital publicado e leilão realizado. Todos nós sabemos das dificuldades da gente alcançar esse objetivo esse ano, não é fácil, existe processo de audiência pública, o processo de aprovação no tribunal de contas, depois o processo de publicação, vamos tentar respeitar os prazos do PPI, o PPI sugere cerca de 100 dias entre publicação de edital e leilão efetivamente, e nós sabemos que o calendário é curto, mas a gente vai tentar alcançar isso daí de modo que o próximo governo já receba esse bloco totalmente endereçado e ficaria somente para a ANAC assinar contrato em 2019, mas o leilão já realizado esse ano. Então assim, estamos todos muito... trabalhando muito para que isso aconteça, apesar de que a gente reconhece que não é fácil, então assim, não tem como a gente prometer leilão esse ano, o que a gente pode prometer é que nós estamos trabalhando fortemente para que o leilão de fato aconteça esse ano. Bom, e no mais é isso. Ah, contratação aqui,

que eu não falei, que ficaria só para 2019, primeiro trimestre, aí sim assinatura de contrato, ordem de serviço e esse tipo de coisa. Bom, sem mais delongas, eu acho que da minha parte é isso, a Secretaria de Aviação Civil está totalmente aberta, se vocês quiserem conversar com a gente, assim como ANAC e PPI também, nós estamos totalmente a disposição de vocês. Muito obrigado, uma boa tarde para todos.

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

TIAGO SOUSA PEREIRA – Bom, boa tarde novamente. Ronei apresentou aí as principais características do bloco e o porquê do novo mecanismo, o porquê dessa experiência agora, dessa iniciativa de fazer concessões por blocos e agora eu vou adentrar nos aspectos mais relacionados a regulação, a realização do leilão e a regulação dos contratos. Bom, já foi falado, 13 aeroportos, três blocos, total de quase 20 milhões de passageiros, ou seja, mais cerca de 10% dos passageiros trafegados no Brasil serão, no futuro, processados por aeroportos privados. Objetivos do processo de concessão. Obviamente expandir a infraestrutura, melhorar o serviço para o usuário, atender a demanda, e também induzir competição, a gente já tem das rodadas anteriores uma quantidade e qualidade bastante grande de *players* internacionais que atuam no nosso mercado e os benefícios para os usuários Ronei mostrou na apresentação com indicadores de qualidade e serviço de percepção do passageiro, são muito visíveis. A ideia é que esse processo de concessão continue gerando esses benefícios para os usuários, para a sociedade brasileira. E obviamente, e a gente consegue inclusive verificar, atestar esses benefícios até na própria Infraero, que também tem, está se mexendo, está tentando se modernizar para conseguir atender esse processo de competição. Bom, como o Ronei bem frisou, a concessão, o processo de elaboração dos documentos jurídicos, agora que a gente está fazendo isso, ele é precedido dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, que são de responsabilidade da SAC, do Ministério dos Transportes. Nesses estudos, esses estudos estão públicos tanto no site da

Agência quanto... O site da Agência remete para o site do Ministério, eles são públicos e contém estudo de engenharia, estudo de demanda, estudos ambientais e avaliação econômica e financeira de cada bloco, que no final das contas é o que dá a origem para o lance mínimo e para os investimentos previstos. É importante sempre ressaltar, no caso da aviação, no caso das nossas concessões, os EVTEAs possuem uma finalidade meramente referencial, eles não são vinculantes, é responsabilidade de cada concessionária e de todos os candidatos aos leilões estudarem os aeroportos, buscarem as suas informações, porque a EVTEA, no nosso caso, tem um cunho referencial mais para valorar aí o ativo que está sendo licitado. Bom, voltando aí para os valores, falando do bloco do Nordeste, a gente tem aí um valor de contribuição inicial mínima de 360 milhões, a carência de cinco anos, eu vou explicar isso, o Ronei já explicou, eu vou detalhar um pouco mais isso mais na frente, investimento de 2 bilhões, da ordem de 2 bilhões, importante colocar que são investimentos, a lógica que a gente está colocando é deixar para a concessionária a opção, não a opção, o detalhamento da estratégia de investimentos, a grande maioria dos investimentos não são obrigatórios, não é obrigatório, e sim, na verdade, o objetivo é que a concessionária dê conta da expansão da demanda e atenda os níveis de serviço e de operação mínima estabelecidos em contrato. Mas os estudos têm que fazer essa avaliação de valoração de investimentos na ordem do... no caso do Nordeste, na ordem de 2 bilhões. Receitas aproximadamente na casa de 21 bilhões. Obrigações, garantia da proposta, no caso do Nordeste é de 60 milhões, e aí tem adequação de efetivo da Infraero, 153 milhões, capital social de 484 milhões... Ver aqui que é melhor. Reembolso dos EVTEAs, o valor dos EVTEAs que é custeado também pelo candidato vencedor, 28 milhões e garantia de execução contratual na casa de 180 milhões. Bloco do Centro-Oeste, contribuição inicial de 10 milhões, investimentos na casa de 790, receita 5.2. Garantia da proposta 14, quase 15 bilhões, adequação da Infraero, do efetivo da Infraero 22 milhões, capital social 217, reembolso dos EVTEAs 20 milhões e garantia de execução na ordem de 43.8. E por fim, no caso de Vitória e Macaé, o bloco do Sudeste, contribuição no valor de 67 milhões, investimento de 644,

receita 5.2, garantia da proposta 16 milhões, adequação do efetivo da Infraero 56, capital social, reembolso, enfim, garantia de execução são os valores aí que estão nos slides. Falando um pouquinho do edital, vou falar, vou detalhar um pouco mais esses quatro quesitos, o acesso que todos os interessados terão ao edital, aos documentos jurídicos; o objeto do contrato; o leilão; a assinatura do contrato. Acesso, só explicar um pouquinho a proposta, a proposta é que depois desse processo de audiência pública, ANAC vai coletar todas as sugestões, todas as contribuições, vai processar essas contribuições e então a diretoria da Agência, depois da manifestação do TCU a respeito dos estudos, a diretoria da Agência aprova a versão final dos documentos jurídicos. O edital que dispõe sobre as regras de participação no leilão e o contrato que são as regras que vão disciplinar o contrato de... a concessão ao longo dos 30 anos. Esses documentos jurídicos vão ficar públicos depois de aprovados e disponibilizados no site da Agência em mídia eletrônica, pela internet lá no site da ANAC. O prazo final para impugnação ao edital é de cinco dias úteis antes da data da entrega das propostas para o leilão. Ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos. O objeto do edital então é a ampliação, manutenção e exploração, podem ser apresentadas propostas para todos os blocos, o mesmo licitante pode ganhar todos os blocos e visitas técnicas são facultativas ou, enfim, depende da... é responsabilidade do licitante, ele é inteiramente responsável pela avaliação do complexo aeroportuário naquela linha de que o EVTEA é meramente referencial e a responsabilidade por conhecer as características do aeródromo, dos blocos, na verdade, é dos licitantes. Importante ressaltar aqui, isso é uma inovação em relação às rodadas passadas, pelo menos a priori, a gente colocou para audiência pública as regras não preveem restrições a participação. Por quê? Primeiro porque qualquer... dada a configuração dos blocos atual, qualquer imposição de alguma regra de cunho concorrencial gerava mais distorção do que benefício, mais custo do benefício, então esse é um primeiro motivo. Segundo, a gente já considera que tem desde o... enfim, estamos agora na quinta rodada, nas outras quatro conseguimos, graças a Deus e a vocês também que participaram, trazer concorrentes operadores de muita qualidade em número

bastante elevado, hoje já temos aí no Brasil oito operadores aeroportuários estrangeiros, internacionais e de renome. Então, a gente considerou nas discussões junto com a Secretaria de Aviação Civil, Programa de Parcerias e Investimentos, que pelo menos a priori, enfim, estamos abertos a sugestões, mas pelo menos a priori qualquer regra, restrição concorrencial a participação no leilão seria mais maléfica do benéfica. Então o objetivo foi priorizar esse processo de competição pelo mercado, enfim, esse é o motivo. Por fim, requisito de operador aeroportuário, participação no mínimo de 15% e é admitida a participação de mais de um operador desde que ambos atendam as condições de habilitação técnica. Empresas aéreas, é limitada a participação de empresas aéreas até 2% do consórcio, caso o operador tenha participação de empresa aérea, isso não será considerado no limite. Etapas do leilão, a primeira parte é apresentação das garantias da proposta, 1% do valor do contrato que dão esses valores aí, 60 milhões no Nordeste, 15 milhões no Centro-Oeste e 16 milhões no Sudeste. Proposta econômica, o valor total da contribuição inicial ofertada, ela tem que ser atestada por uma instituição financeira com um patrimônio líquido superior a 1 bilhão no exercício de 2017 e também essa instituição não pode participar do consórcio que vai dar o lance. E por fim, condições de habilitação, jurídica, econômico-financeira, fiscal e técnica, condições de habilitação técnica, experiência mínima de cinco anos operando aeroporto que tenha processado em pelo menos um ano dos últimos cinco no mínimo, no caso do Nordeste, 7 milhões de passageiros, Centro-Oeste 3 milhões de passageiros, e Sudeste 3 milhões de passageiros. A régua foi o principal aeroporto do bloco. Recife tem aí um pouco mais de 7 milhões de passageiros, Vitória e Cuiabá um pouco mais de 3 milhões de passageiros. É justamente essa a régua para a gente estabelecer aí o requisito de habilitação técnica do operador. Para poder assinar o contrato, o vencedor tem que integralizar o valor necessário para o pagamento da contribuição inicial, acrescentado dos seguintes valores, 211 milhões no Nordeste, 60 milhões Centro-Oeste e 82 no Sudeste. Além disso, tem que apresentar para a Agência prestação de garantia de execução, tem que remunerar a entidade que vai organizar o leilão, reembolsar a consultoria que

ganhou, que enfim, que fez os estudos de viabilidade, transferir para a Infraero os recursos referentes ao custeio do programa de adequação de efetivo e ainda indicar para a Agência, demonstrar a sua composição societária. Bom, aí saindo desse processo de concessão do edital, da parte de seleção do candidato vencedor e assinatura do contrato, a gente vai, eu vou explicar um pouquinho as regras do contrato. Contribuição ao sistema, fases de realização do objeto, remuneração, direitos e deveres, e penalidades. Antes disso, é importante a gente pontuar algumas alterações, o que eu chamo de diretrizes regulatória, que toda a equipe da Agência adotou, até como fruto de um processo de maturação da nossa capacidade de gestão de contratos e enfim, ao longo de cada concessão a gente vai aprendendo cada vez mais. E aí a gente vai aprimorando a nossa regulação. Então, a gente tentou, na medida do possível, é claro que com algumas exceções, incorporar essas lições aprendidas e trazer contratos mais racionais e mais flexíveis. Então a gente tentou aí, no caso, algumas diretrizes, uma regulação menos interventiva, mais flexível e, nesse caso específico, proporcional ao porte de cada aeroporto, criando aí alguns mecanismos inclusive de regulação por ameaça, tendo em vista que diferentemente dos outros... ou muito mais do que nos outros processos, a gente está com uma gama muito heterogênea de aeroportos a serem concedidos. Então não tem sentido eu aplicar a mesma regra, as mesmas regras para todos os aeroportos, então a gente tem que fazer essa diferenciação por porte de aeroporto para fazer uma regulação mais racional. Além disso, do ponto de vista de tarifas, a gente está buscando uma maior flexibilização e possibilidades de gerenciamento tarifário. Também tentando seguir as boas práticas aí dos principais aeroportos do mundo, e dos principais reguladores do mundo, estimular o engajamento na celebração de acordos entre operador aeroportuário e empresas aéreas. Para definição sobretudo na revisão dos parâmetros de concessão das tarifas, dos investimentos e qualidade do serviço. Esses mecanismos, na prática eles se concretizam por meio da proposta apoiada e dos mecanismos de consulta. Ampliação da Fase 1B, do prazo da Fase 1B, isso foi um insumo que as concessionárias nos passaram de que seria importante,

concessionárias atuais seria importante que a gente ampliasse um pouquinho esse horizonte de investimentos iniciais para possibilitar um maior prazo de planejamento e a criação de soluções mais eficientes do ponto de vista de infraestrutura aeroportuária. Então teve esse processo de ampliação da duração da Fase 1B e também tentando reduzir os requisitos e investimentos prescritivos. Obviamente, como eu disse, tudo tem a sua exceção, no caso dos investimentos, as adequações de segurança, construção de RESA, instalação de PAPI, inspeção de bagagem, eles estão de forma mais prescritiva no contrato e no caso de Recife também, por uma questão de, eu vou explicar um pouco lá quando for falar da Fase 1B, tem alguns investimentos prescritivos no terminal, especificamente na parte de ponte de embarque. Ao mesmo tempo, no caso da Fase 1B, eu estou ampliando o prazo para dar uma capacidade de planejamento maior para o concessionário, na transferência operacional o movimento é inverso, eu estou dando mais celeridade porque é uma etapa, enfim, a gente verificou alguns problemas na transição operacional desses aeroportos da última rodada e está tentando resolver esse problema dando mais celeridade e fazendo um processo de transferência mais rápido. Além disso, além desses problemas também, no caso agora, a gente tem aeroportos muito pequenos que não demandam tanto tempo de transição operacional, vou explicar isso um pouco mais na frente. E por fim, sempre é uma diretriz da Agência para todos os processos regulatórios aqui da Agência, promoção de concorrência é um objetivo que a Agência sempre busca. Como o Ronei já bem explicou, temos dois tipos de contribuição inicial, é a única fixa, por assim dizer, é a contribuição inicial que é o lance mínimo mais o ágio que o candidato vencedor ofertou, e ao longo do contrato, só contribuições variáveis com uma carência de cinco anos. Esse gráfico aqui mostra um pouquinho de forma esquemática essa lógica. No ano zero antes da assinatura do contrato ele tem que dar, o concessionário, tem que pagar a contribuição inicial que é o lance mínimo mais o ágio, depois cinco anos de carência e depois contribuições variáveis que são um percentual da receita bruta e esse percentual vai crescendo do sexto ano até o 10º e a partir do 10º ele se mantém constante. Aqui está... Ficou um pouquinho cortado, me

desculpem, a tabela de percentuais que, enfim, varia de acordo com o bloco. A métrica para a gente chegar nesse arranjo de pagamento de outorgas é a seguinte, pegou o VPL do EVTEA, metade desse VPL é o lance mínimo e a outra metade foi calibrada com os percentuais para a gente, enfim, para zerar esse VPL até o final do coisa...

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – O VPL do fluxo do projeto antes da outorga, né? A gente faz o fluxo de receitas e despesas do projeto, CAPEX, etc., chega-se um VPL e aí metade desse VPL é capturado pela outorga fixa e a outra metade entra nesse mecanismo aí de outorga variável.

TIAGO SOUSA PEREIRA – Isso. De forma a zerar o excedente. Enfim. Ronei já explicou muito bem, melhora as condições de financiabilidade dos projetos, melhora o compartilhamento de riscos, embora na matriz de risco, o risco de demanda seja completamente do concessionário, na prática se tem um problema de crise econômica, uma redução de demanda, e assim por diante, isso vai se refletir no menor valor de outorga que o concessionário vai pagar. Por outro lado também, se houver uma demanda acima do previsto, o Poder Público também ganha um pouco mais com isso, então é um processo de compartilhamento de risco governo-concessionária. Bom, falando do contrato, o contrato tem duas fases, Fase 1, Fase 2, a Fase 1 é dividida aí, tem duas subfases, Fase 1A que é transferência operacional e Fase 1B, que é a fase dos investimentos obrigatórios. Falando um pouquinho da Fase 1A, Estágio 1 é o período no qual o concessionário assinou contrato, entra no aeroporto, toma pé da situação e elabora os primeiros documentos a serem entregados para a Agência, plano de transferência operacional, o MOPS e o plano de segurança operacional. O concessionário tem 40 dias para fazer para entregar esse documento para a Agência, que por sua vez tem 40 dias também para aprovar além do processo de interação normal. Durante esse período naturalmente a concessionária deve ter acesso total a todos os bens e operações do aeroporto. Então a gente estima esse Estágio 1 de 80 dias. No Estágio 2 é o que se chama de operação assistida, a Infraero, uma vez aprovado PTO, MOPS e PSA, a Infraero continua operando,

a Agência *starta* o Estágio 2 e a concessionária acompanha essa operação da Infraero, e aí esse Estágio 2 dura de 15 dias para aeroportos pequenos até 1 milhão de passageiros, à 45 dias no caso dos aeroportos acima de 1 milhão de passageiros ano. E aí é o período que a concessionária vai, é a passagem de bastão, a Infraero está operando, ela deixa de operar no final do Estágio 2, a partir do final do Estágio 2 a concessionária assume. Então a concessionária começa a auferir receita após o Estágio 2, quando passar o bastão para a Infraero e esse Estágio 2 tem dois, a duração dele varia conforme o porte do aeroporto. E desde o início, na apresentação do PTO, as concessionárias têm que apresentar aí as ações imediatas, aqueles pequenos investimentos e pequenos reparos já para gerar uma sensação de, que eu brinco, chamado de *quick wins*, para os consumidores, para os usuários, melhorias em banheiros, sinalização, pequenos reparos nas edificações, iluminação, climatização, internet, acessibilidade, equipamentos de mobilidade, já dá aquela primeira impressão para os usuários de que a coisa está mudando e é como se fosse o cartão de entrada da concessionária. Remuneração da concessionária, assim como nos contratos atuais, as concessionárias são remuneradas por receitas tarifárias e receitas não tarifárias, receitas tarifárias seis tipos, embarque, conexão, pouso, permanência, armazenagem e capatazia, os dois últimos tipos de tarifa são referentes a cargas. Receitas não tarifárias tem a exploração das áreas e atividades operacionais e a exploração das atividades comerciais. Regulação de... As receitas tarifárias são reguladas, as receitas não tarifárias não são reguladas, no caso das atividades operacionais há uma espécie de regulação por ameaça, a ANAC cobra dos aeroportos, no caso das atividades operacionais, que a concessionária promova o acesso a qualquer entrante, a qualquer *player* que deseja entrar no mercado. No caso da regulação aplicável às tarifas, as práticas que são aplicadas, as práticas regulatórias que são aplicadas a todas as tarifas, a precificação deverá seguir boas práticas, seguir as recomendações da ICAO, IATA, ACI, enfim, tem que ser balizada por critérios objetivos e não discriminatórios. Os usuários terão espaço para se manifestar, consulta os usuários para aumentos tarifários e publicidade dos novos valores

com 30 dias de antecedência. A ANAC, em um mecanismo de regulação por ameaça, poderá suspender alterações quando essas diretrizes não forem observadas ou quando for identificado algum impacto, algum possível prejuízo para usuários finais. E por fim, todos os dispositivos legais devem ser cumpridos, estrutura tarifária definida no contrato e isenções tarifárias definidas por lei também têm que ser obedecidas pelas concessionárias. No caso da regulação... E há dois tipos de regulação tarifária, para os aeroportos da capital a gente criou, está criando o mecanismo de receita teto, para as tarifas de embarque, conexão, pouso, permanência a gente estabelece um teto por passageiro baseado nos valores históricos da Infraero e permite, e no final das contas, no final do ano, a concessionária tem que... ela não pode arrecadar por passageiro mais do que esse teto determina. Essa é a regulação tarifária e ela consegue assim um mecanismo de flexibilização e gerenciamento tarifário muito interessante para poder, enfim, em conjunto com as empresas aéreas definir aí a melhor configuração tarifária que permita maior possibilidade de exploração do potencial da estrutura aeroportuária. Diferenciando por horário, por tipo de operação, etc. No caso da tarifa de capatazia, da carga em trânsito importada, para a gente evitar que haja algum problema de competição com as zonas secundárias de alfandegamento, essa tarifa de capatazia de carga em trânsito importada é regulada e ela tem um teto máximo, não pode passar desse valor máximo. Por fim, tem a necessidade, naquela linha da gente garantir um processo de interação empresa aérea-operador aeroportuário, as consultas que o aeroporto tem que fazer em caso de aumentos tarifários para garantir esse... reduzir o potencial de conflito entre aeroporto e empresas aéreas. Não serão estabelecidas restrições tarifárias diretamente pela Agência em relação a todas as demais receitas, dos aeroportos regionais, tarifas de armazenagem e capatazia em todos os aeroporto exceto aquela regra que eu falei da carga em trânsito, e tarifas de operação de aviação geral e executivas para todos os aeroportos. Então resumindo, os aeroportos das capitais têm que seguir a receita teto estabelecida por contrato e também todas as tarifas de carga em trânsito de todos os aeroportos é pré-definida para evitar problema de competição com as

zonas secundárias. Todas as tarifas demais, esses três tipos que eu falei aí são tarifas desreguladas, a Agência faz um processo de monitoramento para evitar, enfim, abuso de poder de mercado, etc. A precificação, sempre em todos os casos, tem que seguir as boas práticas, os usuários têm que ter espaço para se manifestar e a ANAC poderá suspender as alterações tarifárias que não seguirem essas diretrizes. No caso das receitas não tarifárias, atividades comerciais são completamente livres, então não tem nenhuma interferência da Agência, e no caso das áreas operacionais e atividades operacionais, a gente determina em contrato que o aeroporto tem que estabelecer, tem que garantir livre acesso a todos os prestadores de serviços auxiliares, critérios objetivos e não discriminatórios de precificação e lançar mão sempre dos mecanismos de consulta os usuários sobre as propostas de precificação. Esse mecanismo de consulta no caso dos aeroportos de capital são os protocolos de concordância, eles têm que ser mandados para a ANAC, e na falta de acordo a Agência pode arbitrar, e no caso dos demais aeroportos o relatório de consulta tem que ser fornecido para a Agência somente sob demanda da Agência. No caso das tarifas reguladas, dos tetos estabelecidos, o processo de reajuste é anual, com IPCA, incluindo Fator X e Fator Q. Antes das revisões dos parâmetros da concessão a gente está estabelecendo, isso é uma novidade desse contrato, o mecanismo da proposta apoiada... Diga, Ronei.

23

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Só uma observação, o Fator Q é só para aeroportos acima de 5 milhões de passageiros.

TIAGO SOUSA PEREIRA – Só para Recife, bem lembrado, Ronei. Seguindo aquele princípio, aquela diretriz de dar diferentes tipos de regulação conforme o porte do aeroporto, a priori, começa com o Fator Q somente o aeroporto de Recife porque ele ultrapassa esse valor de 5 milhões de passageiros. Os demais passageiros eu vou falar um pouquinho mais da regulação de Fator Q que vai incidir sobre cada um nos demais aeroportos. Proposta apoiada, em substituição à RPC, na verdade assim, de cinco em cinco anos a gente mantém essa periodicidade de revisão dos parâmetros de concessão e atualmente a regra é a

Agência senta com as concessionárias e estabelece novas metodologias para o cálculo do Fator X e o Fator Q e da taxa interna de desconto do contrato. Só que antes dessa interação ANAC-concessionárias, a ANAC está... O contrato prevê um espaço no qual a concessionária senta com o mercado relevante, com as empresas aéreas e pode chegar, nesse espaço, eles podem apresentar para a Agência alternativamente a uma RPC feita pela própria Agência de forma *top down*, aeroportos, empresas aéreas podem apresentar uma proposta de RPC. E a Agência vai ter poder de veto, a Agência vai avaliar se essa proposta atende os interesses dos usuários, enfim, se está atendendo o interesse público, se houve participação, etc. Pode ser que a Agência aceite, pode ser que não aceite, é um mecanismo criado para a gente estimular esse processo de interação entre os usuários do aeroporto e aeroportos. E aí essa proposta apoiada pode abranger aspectos tarifários de investimento e de qualidade de serviço. Isso sem prejuízo obviamente da RPC, e na RPC a gente avalia aí os IQS, Indicador de Qualidade de Serviço, metodologia de Fator Q, Fator X, taxa de desconto. Por fim, revisões extraordinárias, processo de reequilíbrio sempre que algum risco do poder concedente for concretizado. Eu já expliquei, então a proposta apoiada é apresentada antes da RPC, ela pode estabelecer novos parâmetros, parâmetros que vão ser revistos na RPC, pode alterar restrições à tarifação e ela também, se aprovada, uma proposta apoiada, aeroporto, mercado relevante e Agência aprovar, ela não afeta o equilíbrio econômico-financeiro do (ininteligível 01:03:26), ou seja, mantém preservado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Caso necessário, a Agência pode atuar como mediadora e no final das contas a ANAC tem que apoiar a proposta apoiada. Aprovar a proposta apoiada. Permite que os parâmetros sejam definidos diretamente pelas partes, qual o princípio? Os operadores entendem mais o aeroporto do que a Agência, é esse o princípio por trás, é assim que é feito na maioria dos países do mundo e a gente, claro, tem algumas restrições pela lei de concessões, mas a gente acredita que esse mecanismo pode... ele acaba unindo as duas coisas. Boas práticas que são feitas no mundo afora acerca de requisitos de investimento, tarifas, etc., que em geral são pactuados empresas aéreas-aeroporto, e também atende aí aos

requisitos de revisão dos parâmetros da concessão. Alocação de riscos, como sempre, a relação dos riscos assumidos pelo poder concedente é exaustiva, eles têm uma quantidade maior de risco nos aeroportos com regulação tarifária do que... Regulação tarifária digo, o mecanismo de receita teto, os aeroportos das capitais, do que nos aeroportos sem a regulação de receita teto, então os riscos do poder concedente são limitados, são exaustivos no contrato, os demais riscos são todos da concessionária. Processo de reequilíbrio, duas inovações em relação ao modelo atual, a gente estabeleceu, os contratos atuais definem de forma vaga, eles mencionam, mas não definem o conceito de relevância, materialidade. Pedidos de reequilíbrios só serão analisados se eles atenderem um critério de relevância. Isso não está regulamento nos contratos atuais, ele só tem a menção a esse conceito e na proposta desse... Essa proposta já prevê aí uma delimitação desse valor, que é 1% da receita bruta da concessionária, da receita bruta anual média. Além disso, a gente colocou também um prazo de preclusão, para garantir uma possibilidade de atender esses pedidos de reequilíbrio com informações mais robustas, a gente colocou lá que o contrato prevê o prazo máximo de cinco anos da concretização do evento para a concessionária pleitear, fazer um pleito de reequilíbrio junto à Agência. Falando um pouco de qualidade de serviço, novamente na linha de graduar aí os requisitos do contrato ao porte do aeroporto, a gente estabeleceu três classificações. Até 1 milhão de passageiros o aeroporto tem a necessidade de ter um sistema de registro e tratamento de manifestação e a gente vai receber essas informações para monitorar se os aeroportos estão tratando essas manifestações, essas reclamações. De 1 milhão a 5 milhões, além desse sistema de registro, tem os planos de qualidade de serviços e indicadores de qualidades de serviço, e a Agência monitora o andamento desses indicadores. E por fim, acima de 5 milhões, como o Ronei mencionou mais atrás, o aeroporto de Recife, além de sistema de registro, IQS, PQS, também tem o Fator Q, que é o fator lá que pode incidir no ou aumento ou redução da tarifa, de acordo com o atingimento ou não das metas de qualidade de serviço de alguns desses indicadores de qualidade de serviço. No caso das obrigações de investimento,

de novo a gente também graduou a regulação ao porte de cada aeroporto. É bom deixar claro o objetivo de cada fase, Fase 1B, são investimentos iniciais, são aqueles investimentos realizados para o concessionário adequar a infraestrutura e recompor o nível de serviço, e aí eles são graduados aí de acordo com o porte do passageiro, aeroportos de até 1 milhão de passageiros, nível ótimo da IATA adequado para aviação regional; de 1 milhão a 5 milhões, nível ótimo da IATA mais uma regra de percentuais mínimos de atendimento de passageiro em pontos de embarque, 65 doméstico e 95 internacional; e acima de 5 milhões, nível ótimo da IATA, percentual de atendimento de ponto de embarque e demanda, e aí no caso só de Recife também tem um investimento prescritivo de construção, investimento em pontes de embarque, um número mínimo de pontos de embarque. Aí tem alguns investimentos, eu acho que não é o caso de apresentar detalhadamente aqui, isso está no contrato, enfim, de cada bloco. Basicamente a regra geral é, todos os aeroportos têm que atingir, eles têm que, depois da Fase 1B, poder ter uma operação mínima aprovada pela Agência de IFR, voo por instrumento, diurno e noturno, sem nenhuma restrição, sem nenhuma isenção, sem nenhuma restrição operacional, para a aeronave mínima do código 3C. Essa é a regra geral, a exceção é para o aeroporto de Cuiabá, que está prevista, pelo menos não de forma... No caso de Cuiabá, depois de cinco anos a adequação dessa operação não para a aeronave 3C, mas para aeronave 4C, já é o quê? Aeronave que já opera lá e é um aeroporto de capital. Enfim, todos têm implantação de RESA, enfim, e para atender aqueles níveis de serviço da IATA, o EVTEA prevê algumas soluções aí de ampliação de TPS, construção de pontes de embarque e assim por diante. Eu vou passar, não vou entrar em cada aeroporto especificamente, cada bloco especificamente, só alguns pontos. A primeira coisa é que a Fase 1B no geral se aplica a 36 meses, a última rodada foram 26 meses, ou seja, a gente já ampliou, já aumentou em 10 meses em relação à última rodada. Em geral não há investimentos prescritivos e sim esse nível de serviço mínimo baseado na operação mínima do aeroporto e nos requisitos da IATA. As exceções a esses prazos de 36 meses, no caso de Vitória, porque é um aeroporto novo, recém construído, a Fase 1B

dura só 18 meses, são pequenas intervenções do sistema de pista para remover alguns problemas regulamentares, para trazer para essa operação mínima. E no caso de Cuiabá e Macaé, nos quais provavelmente deverá ser construído uma nova pista, então o contrato prevê, não, a Fase 1B termina com 36 meses, mas o prazo para adequar o sistema de pista de pouso e decolagem desses dois aeroportos é de 60 meses. O EVTEA indica a construção de uma nova pista, só que o contrato não vai, não estabelece isso de forma prescritiva, ele tem que adequar a operação, a gente acha que provavelmente eles deverão fazer a nova pista, mas enfim, a solução técnica vai ser aquela que a concessionária conseguir aprovar junto à Agência. Enfim, tanto Cuiabá quanto Macaé. Eu acho que é isso em termos de investimento, tem mais alguma coisa para...? Basicamente o prazo, 36 meses, 18 meses para Vitória e no caso das pistas de Cuiabá e Macaé, não têm uma obrigação expressa de pistas, só que a obrigação é operacional e a gente acha, pelo menos os estudos não viram outra solução que não fazer uma nova pista.

27

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – É. Lembrando que esses dois anos a mais que foram dados para Macaé e para Cuiabá, para as intervenções relacionadas à pista, foram motivados pela necessidade do licenciamento ambiental, essas obras foram consideradas pela equipe ambiental dos nossos consultores como obras de alto impacto ambiental, sendo portanto necessária a elaboração do EIA/RIMA para elas, e portanto deu-se além dos três anos normais da fase 1B, deu-se mais dois anos para obtenção do EIA/RIMA. Lembrando que isso, a obtenção das licenças ambientais, continua sendo um risco alocado ao concessionário, o que nós melhoramos nessa rodada é que para essas obras de alto impacto ambiental nós demos um prazo um pouco mais longo de dois anos além dos 36 meses, que por sua vez já é mais longo do que o da última rodada também. O da última rodada foi menor a Fase 1B, a Fase 1B agora é um pouco maior de 36 meses e as obras de grande impacto ambiental, que demandam EIA/RIMA, a gente está dando esses 60 meses aí e a gente tenta endereçar a questão. Muita gente havia nos pedido para fazer um compartilhamento de risco ambiental com poder concedente, é uma questão bastante delicada, bastante

complicada, o risco continua alocado ao concessionário, mas a gente dá mais condições para que o concessionário consiga obter essas licenças dentro do prazo estabelecido e não fique aí com a corda no pescoço dependendo do órgão ambiental estadual, municipal, para poder entregar a obra. É mais ou menos por aí.

TIAGO SOUSA PEREIRA – Falando dessa parte ambiental e já colocando desapropriação e desocupação, as regras são as mesmas, a desapropriação é responsabilidade da concessionária, exceto no caso quando já houver instauração de processos pelo Poder Público, desocupação também é responsabilidade da concessionária, tanto desocupar as áreas quanto garantir a proteção do sítio e remover os bens necessários para a liberação do sítio. Por fim ambiental, como o Ronei mencionou, a gente deu um prazo adicional, um prazo de dois meses, porque são projetos importantes e que vão demandar um processo de licenciamento ambiental um pouco mais complexo, mas a ideia é manter sob a responsabilidade da concessionária a aquisição das licenças, a obtenção das licenças. Bom, por fim, também a política de adequação do efetivo da Infraero, a concessionária tem que transferir para a Infraero os valores que estão dispostos em contratos, e com o objetivo de possibilitar que a Infraero continue fazendo seu programa de desligamento de pessoal e de adequação de efetivo. Além disso existe um acordo sindical da Infraero com o sindicato, enfim, que é obedecido, que está concretizado no contrato, segundo o qual os empregados da Infraero que forem repassados, que forem contratados pelas concessionárias têm uma estabilidade até o final de 2020 e aí cabe, enfim, uma negociação concessionária-empregados, além das condições de contrato mantidas equivalentes, salariais, etc. E além também da possibilidade de continuar participando do sistema de pensão da Infraero. Por fim, a parte de penalidades segue a lógica da última rodada baseada no percentual de faturamento da concessionária. A gente tem quatro tipos de penalidade, advertência, multa, suspensão do direito de participar em licitação e declaração de inidoneidade. As multas são baseadas no percentual de faturamento do bloco,

da concessionária, então do bloco, e elas constam do anexo 3, capítulo VIII e anexo 3 aí do contrato.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Deixando claro que é uma única SPE por bloco, os ativos são indissociáveis, então a concessionária não será a concessionária do aeroporto de Brasília, ela será SPE concessionária do Bloco Nordeste que tem como único contrato de concessão, que por sua vez tem como objeto os seis aeroportos da região Nordeste, então os seis aeroportos são tratados coletivamente no objeto da concessão, e o objeto é a exploração do bloco e por isso vem essa vinculação a receita bruta do bloco. É por aí.

TIAGO SOUSA PEREIRA – Bom ponto colocado, o objeto da concessão então é a operação de todos os aeroportos que estão constantes do bloco. Então, deficitários ou não, a concessionária é responsável por manter esse objeto até o final do contrato. Bom, por fim, só ressaltar a data final da audiência pública novamente, esse processo de conversa com investidores, sociedade, comunidades locais, governos estaduais, governos municipais, é muito importante tanto para a agência quanto para o ministério fazerem o melhor processo possível, afinal de contas é um processo, são 13 aeroportos destinados à iniciativa privada em 30 anos, então a gente tem que ter muito cuidado na hora de fechar os documentos jurídicos, modelar os contratos, então é muito importante a gente ouvir e obter do setor, do mercado, da sociedade, o máximo possível de informações para fazer um contrato mais eficiente possível. A nossa audiência pública vai até o dia 13 de julho, é muito bom que vocês tragam aqui neste evento suas preocupações, sugestões, contribuições, oralmente, o evento está sendo gravado como a Ana disse, e a gente vai processar todas, vai tentar responder o que for possível agora e com certeza na audiência documental a gente vai tratar todas as manifestações que aqui forem feitas, mas mais importante do que fazer aqui, é importante também registrar essas manifestações, essas contribuições no sistema documental, porque ali vocês podem passar fonte de informação, dados, etc., que a gente pode utilizar tanto para melhorar os EVTEA, quanto para melhorar as regras do edital e do contrato.

Então por isso que eu peço que vocês leiam com carinho, com cuidado o documento e nos tragam as informações, as contribuições para que a gente possa melhorar o máximo possível os documentos jurídicos. É isso. Muito obrigado. Passando a palavra para a presidente.

ANA MOTTA – Obrigada, Tiago. Lembrando que todas as apresentações que foram realizadas aqui nesta Agência estarão disponíveis no site, eu tinha pedido para o Tiago avisar, ele esqueceu duas vezes. E a outra instrução antes de chamarmos os inscritos aqui, todas as perguntas que porventura forem feitas aqui nesta audiência serão reunidas para resposta final, ok? Dando prosseguimento então à audiência pública, realizaremos agora o chamamento dos oradores inscritos previamente pela internet. Temos aqui representantes da Vince EPO, são duas pessoas, Pedro Leal e Thierry Bessi pelo prazo de 10 minutos.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Eu queria só aproveitar para esclarecer um ponto que apareceu na audiência pública de Vitória e foi a Vanci que trouxe, a gente não entendeu muito bem do que estava se falando, mas era com relação a Campina Grande e era com relação à ponte de embarque me Campina Grande, a gente ficou todo mundo pensando que não tem ponte de embarque em Campina Grande no terminal atual, até porque o terminal é de um nível só, mas é porque o representante de vocês estava comentando sobre o sistema ELO, e a pergunta dele basicamente, depois da audiência é que a gente foi pensar, ele falou, “Mas o que é isso?”, não, era o sistema ELO, que é aquele sistema *round based* lá, que é uma espécie de um facilitador de embarque, mas nos aeroportos de um único nível. E a pergunta dele era se aquilo contava como ponte de contato, como posições de contato, e aí depois a gente conversou bastante, não é, Juliana? E parece que não, parece que não conta, que não é um sistema de facilitação que dá conforto ao passageiro, mas no caso daqueles percentuais de contato de ponte de embarque nós estamos falando de pontes de embarque mesmo em, pelo menos, um nível e meio de aeroporto, seriam aqueles aeroportos que o processo embarque pro cima e o desembarque por

baixo. O sistema ELO então conta como posição de não contato, posição remota. Se você quiser complementar fica à vontade. Só para deixar claro, que em Vitória ficou aberto esse ponto com vocês.

ANA MOTTA – Os próximos são da Construtora Queiroz Galvão, Gustavo Caputo, José Marlon, Nelson Roberto Requião de Moura. Da Sacyr Engenharia/Infraestruturas, Manuel Crespo Mancha e Adriana Império Barreira. Passamos agora então à manifestação daqueles que se inscreveram pessoalmente durante os primeiros 60 minutos de audiência pública. A primeira Senhora Dani de Oliveira da Engecorps. Senhora Paula Damas da Inframérica.

PAULA DAMAS (INFRAMERICA) – Boa tarde. Obrigada. Hoje nós só temos uma pergunta a respeito dos contratos de cessão de área nos aeroportos. Nós gostaríamos de saber se já foi colocada em prática alguma vedação na contratação cessão de áreas por parte da Infraero, se não, se isso vai ser colocado e a partir de quando. E uma vez que se essa vedação ainda não foi colocada em prática, se a planilha de contratos comerciais que são disponibilizadas na documentação vai ser atualizada. Obrigada.

31

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Tá. Deixa eu só então fazer um comentário rapidamente com relação a cessão de áreas. É importante lembrar que nós temos a portaria do Ministério dos Transportes, portaria nº 143, que ela endereça essa questão. O que a portaria fala? Para todos os aeroportos que estão incluídos no Programa Nacional de Desestatização, no PND, a Infraero fica limitada, não só a Infraero, mas o operador do aeroporto, no caso dos nove aeroportos da Infraero e os quatro aeroportos do estado de Mato Grosso, eles ficam impossibilitados de celebrar contratos com mais de dois anos de duração. Então, a partir do momento que houve a inclusão no PND, que isso é feito por um decreto, então esse decreto aconteceu no ano passado, ali por agosto do ano passado, a partir desse momento, não sei se agosto ou outubro, alguma coisa assim, depois a gente pode ver, a partir desse momento a Infraero e o estado do Mato Grosso só podem celebrar contratos comerciais e operacionais limitados a dois anos. Existe uma possibilidade que esse contrato eventualmente

possa chegar a cinco anos, mas depende de prévia expressa autorização do ministro e até agora nós não demos nenhuma autorização para isso, então todos os contratos desse decreto em diante estão limitados a dois anos. Caso alguém tenha alguma dúvida e verifique algum contrato que porventura foi celebrado com mais de dois anos, nos informe, porque a portaria limita essa questão. E os contratos que estão no *data room* forma apresentados pela própria Infraero, a gente sabe que eles continuam celebrando alguns contratos de menor vultu e podem ser atualizados, assim, eventualmente se tiver algum contrato que não esteja lá a gente pode pedir para a Infraero e eles complementam. O *data room* foi montado ali no primeiro trimestre desse ano, janeiro, fevereiro e março, então assim, pode ser que tenha alguma coisa desatualizada, mas aí mais pontual e relativo agora aos últimos contratos firmados pela própria Infraero. Mas a diretriz geral que nós temos é essa, aeroportos em processo de concessão nós limitamos em dois anos esses contratos exatamente para que o concessionário possa receber o aeroporto e possa, logo nos primeiros meses, no primeiro ano da sua concessão, já abrir a renegociação, a gente sabe que é uma receita fundamental para a exploração do aeroporto, então logo nesses primeiros meses, primeiro ano de operação já se abre a possibilidade de negociação com os atuais concessionários, concessionários de áreas no aeroporto. Então, a linha é mais ou menos por aí. Lembrando que o concessionário sub-roga todos os contratos da Infraero, assim como vem acontecendo em todas essas rodadas que nós já fizemos, há uma sub-rogação automática desses contratos e aí eles podem ser rescindidos, logicamente respeitados os termos do contrato, pode se deixar passar o decurso de prazo e aí o novo contrato já é com a base comercial privada. Ou pode haver um entendimento entre o concessionário do aeroporto e os concessionários de área, de enfim, varejo, alimentação, etc., a regra é essa. E com isso nós esperamos, essa portaria 143 é importante de ser ressaltada, porque a gente espera diminuir, coibir aqueles contratos de longo prazo, eventualmente feitos pela Infraero ali logo na virada da operação do aeroporto. Você imagina, está saindo do aeroporto, faz um contrato de 25 anos com o estacionamento, a gente sabe que teve, tivemos casos assim no passado, e isso

gera muita incerteza para o investidor, quer dizer, o cara está assumindo o aeroporto e já pega um contrato negociado em uns patamares público-privado, que é diferente do patamar privado-privado, a gente sabe disso, não só a questão de valores, mas questão de cláusulas, questões de direitos, questões, enfim, de reversibilidade, uma série de coisas. Então a portaria 143 veio para tentar endereçar essa questão, a gente entende que ela é vitoriosa, mas a gente precisa também do monitoramento de vocês, se alguém souber de algum contrato que porventura esteja sendo questionado, nos informe, informe para SAC, porque a gente vai abrir diligência junto à Infraero. Está ok? Obrigado. Isso, é, importante lembrar, Adriano, tem uma outra portaria, que eu não me lembro o nome agora, saiu agora tem dois meses atrás, que ela endereça a questão também com relação à contratos não comerciais, contratos de cessão de área para órgãos públicos. A gente sabe que a Polícia Rodoviária Federal e uma série de outros, Corpo de Bombeiros, Polícia Militar e uma série de outros órgãos, têm interesse em se instalar nos aeroportos em áreas não utilizadas comercialmente. Os sítios aeroportuários são grande e existem áreas que não têm muito apelo comercial. E aí existem tratativas das concessionárias com esses órgãos públicos, aí não são aqueles serviços dos órgãos públicos no terminal, no terminal de carga, no terminal de passageiro. Por exemplo, a Polícia Federal tem lá a sala dela para poder fazer controle de imigração, imigração de passaporte e do terminal de carga. Não é isso que nós estamos falando, nós estamos falando assim, eventualmente a Polícia Federal quer abrir uma delegacia da Polícia Federal dentro do sítio aeroportuário, isso vai levar externalidades positivas para o aeroporto, pode ser que o concessionário tenha disponibilidade de ofertar uma área, eventualmente até gratuitamente para a Polícia Federal construir sua área, a Polícia Rodoviária construir sua sede, ele pode fazer isso, inclusive por um período além da concessão, muitas vezes a Polícia Rodoviária nos pede, “Ah, eu preciso de uma cessão de área de 50 anos”, por exemplo. Vou dar um exemplo claro disso, em Goiânia que não é aeroporto concedido, mas o mecanismo vale para a Infraero também, tem uma área às margens da BR 060 de muito interesse da Polícia Rodoviária Federal e também de muito interesse

do aeroporto, porque controla o acesso ao aeroporto, endereça problemas de segurança para o aeroporto, questão de roubo de carga, questão de controle de acesso ao sítio aeroportuário, então é um interesse tanto da Infraero quanto da Polícia Rodoviária de que ela se instale ali, e aí eles conseguem fazer um contrato de longo prazo, geralmente eles pedem, por exemplo 50 anos, o contrato de concessão só é de 30, então essa nova portaria a gente consegue endereçar também essa questão, tem um mecanismo definido, é uma espécie de portaria 143, mas não comercial, não voltada para os contratos comerciais e sim voltada para os contratos com cessão de áreas para órgãos públicos que podem ser gratuitos ou não, dependendo da negociação da concessionária com os órgãos públicos envolvidos. O Ricardo eu não sei se... Você lembra do número da portaria, Ricardo? É porque saiu tem mais ou menos duas semanas ou três, não tem um mês ainda, daqui a pouco eu trago, é importante que vocês tomem conhecimento dessa portaria, porque a gente sabe desse movimento dos órgãos públicos e isso pode ser interessante para o concessionário. Tanto comercialmente, quanto em questões de segurança, você ter um Corpo de Bombeiros lá dentro do sítio muitas vezes é bom, você ter a Polícia Militar lá dentro muitas vezes é bom, então eu acho que é por aí. Já falo o número dela já-já aqui. Portaria 384 de 15 de maio de 2018, é uma portaria do Ministério dos Transportes, portaria 384 de 15 de maio de 2018. Obrigado.

34

ANA MOTTA – Obrigada, Ronei. O próximo é o Senhor João Virgílio da LaterSolo.

JOÃO VIRGÍLIO (LATERSOLO) – Boa tarde a todos. Eu tenho três perguntas, faço as três rapidamente. A primeira é com relação à RESA, parabéns à ANAC, tá? Só que tem alguns probleminhas, em fim de pista podemos ter a derrapagem do avião, *overrun*, e nos Estados Unidos o FA recomenda o uso do EMAS, que seria aquela engenharia de materiais para reter aeronaves que ultrapassam o fim de pista. ANAC está pensando nisto nesse momento para essas novas concessões? Segundo, nós temos um problema da irregularidade do pavimento que ela pode ser medida de acordo com a STM e a ANAC recomenda que se

faça a medição atualmente nos aeroportos. Só que tem duas formas de se medir o IRI, tem uma forma que a cada 30 centímetros e outra forma a cada 10 centímetros, e isso dá resultados muito diferentes da ordem do dobro um do outro. E eu não tenho observado que há um indicativo de usar um ou outro método. E por último, nós temos a deflexão do pavimento que reflete direto na vida útil do produto. E nós temos visto muitos colegas usarem o que se chama de *falling weight deflectometer* quando o próprio fabricante recomenda usar o *heavy weight deflectometer*, que diz que é mais direcionado a aeroportos. Há alguma indicação nesse sentido por parte da ANAC? São as minhas três questões, obrigado pela atenção.

JULIANA SALIM FARIA DANTAS – Boa tarde. A gente agradece a participação com as três perguntas. Em relação especificamente à RESAs, o regulamento que está previsto aqui no contrato de concessão é para atender o dispositivo no 154.209 do RBAC 154. Em relação a essa cláusula específica do RBAC, tem lá a previsão de EMAs, ele diz inclusive que as distâncias podem ser revistas ou estudadas, eu não me lembro exatamente o termo, mas em caso da instalação de EMAs já prevendo essa possibilidade de se discutir. A gente inclusive tem aqui dentro da Agência alguns processos que discutem e tratam desse assunto específico. Essa questão da RESA é uma questão sensível, porque é uma questão que vem prescrita no contrato, então isso realmente é, assim, tratado dessa maneira e a gente responde diretamente. Em específico ao IRI e sobre o pavimento, são questões mais específicas que no contrato de concessão nós não direcionamos questões técnicas tão específicas justamente para se propor para a concessionária que atenda a regulamentação de segurança operacional vigente, mas certamente essas contribuições, apesar de não estar no escopo do contrato e que audiências públicas sobre contratos e documentos podem ser feitas à Superintendência de Infraestrutura e de Segurança Operacional, creio que devem ser pertinentes a eles, isso pode ser feito sim. Só que infelizmente isso não é tratado justamente por isso, que nós deixamos aberto ao concessionário que se proponha a melhor forma possível inclusive dessa

maneira, só que tem que ser atendido o regulamento vigente. O regulamento da segurança operacional vigente.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Eu queria só complementar, essa questão da RESA versus EMAs, isso aí vai bem ao encontro da diretriz de política pública que a SAC, que o Ministério dos Transportes deu para a ANAC elaborar esses documentos. A ideia é que o CAPEX seja o menos prescritivo possível e que nós tenhamos a exigência do nível de serviço, o que o Poder Público quer que tenha o aeroporto, não exatamente o que deve ter lá, especificação do que deve ter, a solução de engenharia vai ser uma solução trazida pelo concessionário, a gente sabe que RESA de 240 x 240 muitas vezes vai exigir eventualmente em alguns aeroportos até uma desapropriação, por exemplo, alguns aeroportos já estão no limite do seu sítio, a pista, e se for colocar uma RESA de 240, que é, vamos dizer assim, o estado da arte, do que diz o RBAC 154, vai ser necessário uma aquisição de uma área, por exemplo. Exemplo disso, aeroporto de Maceió, aeroporto de Maceió se for implementar RESA de 240 x 240 nas duas cabeceiras sem recuo de pista e etc., é necessário desapropriação. Mas aí vai ficar a cargo do concessionário apresentar uma solução para a questão, pode ser uma implantação de uma EMAs por exemplo, fala, “Não vou comprar o imóvel do lado, para mim é mais barato contratar um EMAs e eu atendo o RBAC, porque EMAs está previsto no RBAC, eu atendo o RBAC, mas não com 240, eu atendo com 90 x 90, por exemplo, alternativamente. Isso é exatamente a essência do CAPEX não prescritivo, é isso que a gente quer, a gente quer dar o problema e falar concessionário, solucione da maneira que for mais conveniente para você, mais inteligente, mais criativo, etc. Obrigatoriamente atendendo às regras, então tem área de infraestrutura, Superintendência de Infraestrutura que vai receber a proposta e vai analisar e falar, “Ok, para esse caso aqui cabe EMAs, não é necessário desapropriação e vai o aeroporto vai ser certificado com EMAs”. Então assim, isso é, a solução de engenharia deve ser do concessionário. O governo ou qualquer tipo de Poder Público é muito ruim para resolver problemas de engenharia, quem sabe os problemas de engenharia são os engenheiros, de preferênci da iniciativa privada, porque aí você tem tecnologias novas, coisas

que estão sendo utilizadas mundo afora e é importante a gente abrir para isso. Então eu estou pegando o gancho, a pergunta é bem específica, é mais da área de infraestrutura aqui da ANAC, mas é porque ela está relacionada com a diretriz de política pública que foi dada. A solução de engenharia é dada pelo concessionário e logicamente acatada ou não, aceita ou não pela ANAC. A gente não vai prescrever isso lá no contrato, e EMAs, claro que é uma solução bastante interessante, tem que ver relação de custo, o que é mais barato implantar um EMAs ou desapropriar e fazer 240 x 240, isso quem vai fazer a conta é o próprio concessionário. Não é?

JULIANA SALIM FARIA DANTAS – Só complementando aqui o que o Ronei falou, também foi até uma evolução do nosso próprio contrato de concessão, que nos contratos anteriores tinha a distância já da RESA prescrita, dada, e agora no nosso contrato a gente está inclusive estabelecendo 154.209, porque dentro dele mesmo tem esse dispositivo de desaceleração que podem diminuir a distância mínima prevista.

TIAGO SOUSA PEREIRA – Só um ponto com relação à diretriz de governo e a estratégia regulatória de focar mais em performance e menos em prescrição do como fazer e sim o que o contrato estabelece. No caso da operação IFR, com precisão diurno e noturno, aeronave 3C, sem restrição, importante colocar isso, né, Ronei? Assim, é sem restrição. Se, por exemplo, a concessionária apresenta um determinado aeroporto que tem esse requisito contratual e ela consegue uma isenção da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, que apresenta qualquer restrição à operação, aí não...

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Não atende a diretriz.

TIAGO SOUSA PEREIRA – Não atende a diretriz e nem o contrato, eu acho é...

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Isso. Essa discussão a gente teve fortemente dentro do governo, PPI, ANAC e SAC. Nós estamos falando especificamente das pistas de Cuiabá e de Macaé. Os nossos consultores, os

engenheiros, estudaram profundamente a situação dos dois aeroportos e inclusive vários cenários de implantação, deslocamento de cabeceira e etc., e o cenário que foi eleito para esses dois aeroportos foi a construção de uma nova pista, tanto em Cuiabá quanto em Macaé. Agora, a discussão era, vamos colocar isso prescritivo no contrato? Ora, se tem que fazer essa pista, vamos colocar logo no contrato que tem que fazer ou não? Optamos em não deixar isso prescritivo, de modo que pode ser que haja alguma alternativa para isso. Alguns engenheiros pensaram, “Não, de repente Cuiabá a gente não desloca a pista na transversal, assim, a gente não faz uma nova pista paralela se não a gente alonga a pista atual, faz como se fosse uma nova pista mas não prolongamento da atual”. Enfim, coisas dessa natureza podem surgir. O mais importante é que a diretriz foi dada e ela vai ser cumprida à risca, quando a gente fala operação 3C no mínimo, inclusive Cuiabá é 4C, né? Tem uma especificidade porque lá já opera esse tipo de aeronave bastante robustamente. Então a gente está dando uma diretriz o 3C *full*, ou seja, operando com o máximo peso de decolagem das aeronaves. Qualquer acordo operacional que ele vai operar, vai operar com 80% do peso, vai operar com 90%, isso não atende a diretriz, a diretriz é 100% do PMD para aeronave crítica, que no caso é 3C para os aeroportos e nós temos acho que só 4C para Cuiabá e 4D, se não me engano, para Recife. Outro ponto, IFR, nós sabemos que alguns aeroportos já operam com IFR, voos por instrumento, Cuiabá é um deles, já tem IFR lá em Cuiabá implantado, só que é um IFR com várias restrições, não opera uma série de quesitos IFR porque tem obstáculo na faixa de pista, porque têm obstáculos na rampa de transição, tem obstáculos na rampa de aproximação e assim vai. Recife a mesma coisa, Recife inclusive nesse momento está acautelado, lá tem IFR, inclusive tem IFR precisão, tem ILS lá, mas ele não opera *full*, porque existem algumas inconformidades e isso acabou gerando um acautelamento. Então quando nós falamos em operação 3C *full*, diurno e noturno, IFR sem restrição *full*, nós estamos pegando realmente um aeroporto totalmente sem inconformidades, um aeroporto totalmente *compliant* com o que prescreve aí os RBACs, é importante deixar isso, porque esse é o grande ponto do CAPEX. A outra maneira seria a

gente colocar o CAPEX prescritivo no contrato e aí a gente não queria fazer isso para não tirar aí a criatividade dos operadores e não tirar a possibilidade de se trazer novas soluções para os problemas que existem nesses aeroportos. Mesma coisa o caso de Campina Grande, nós temos um terminal de passageiro que a Infraero está até implantando o sistema ELO lá me Campina Grande, mas a gente já sabe que esse terminal de passageiros está na faixa de pista, ele fere faixa de pista e fere rampa de transição. A solução dada pelos nossos engenheiros, deslocamento do pátio e deslocamento do terminal de passageiros, ou seja, novo pátio, novo terminal de passageiros. Isso porque mexer na pista lá era mais complexo, era mais complicado, então optou-se por deslocar terminal e deslocar pátio. Continua a diretriz, quer dizer, quem assumir Campina Grande vai ter que endereçar essa questão, a operação lá é 3C *full*, IFR *full*, não é necessário precisão, a gente não está exigindo ILS para nenhum aeroporto, isso aí fica a cargo do concessionário implantar ou não, de acordo com as demandas do mercado e as suas possibilidades de negócio que isso vai proporcionar, mas o IFR sem exigência e operação diurna e noturna. Então é mais ou menos por aí.

39

ANA MOTTA – Obrigada, Ronei. O próximo e último da lista, Senhor Rafael da Pac Logística.

RAFAEL (PAC LOGÍSTICA) – Boa tarde. Em relação ao que a colega da Inframerica perguntou. Eu também tenho uma dúvida referente aos contratos assinados pela Infraero, como os concessionários que têm um período mais prolongado, qual vai ser a tratativa para esses contratos e se houver alguma negociação de prorrogação desses contratos, se ele vai estar, vai haver influência dessa portaria onde delimita que esses novos contratos sejam assinados somente por dois anos.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Sim. A portaria 143 já endereça essa questão a partir do momento em que o aeroporto entrou no PND, ele está limitado aí à celebração de novos contratos por dois anos e eu acho que de aditivos contratuais também, não?

ORADOR DESCONHECIDO – Sim, também é dívida contratual, mas é importante destacar que os contratos que foram assinados antes de entrarem no PND continuam válidos, contratos assinados por 10 anos antes do PND ele continua válido e vai ser sub-rogado pela concessionária. Após a entrada do PND aí sim limitado a dois anos com possibilidade de cinco por aprovação do Ministério, inclusive aditivos contratuais e alterações.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Agora, existem, a gente sabe que têm contratos longos já em vigor, mas esses aí serão todos sub-rogados pelo concessionário, entram na repactuação, como já vinha ocorrendo até agora.

ORADOR DESCONHECIDO – Em particular, o decreto do PND é 24 de outubro de 17.

ANA MOTTA – Muito obrigada, Senhor Rafael. Concluídos os pronunciamentos, perguntamos aos senhores se alguém possui mais algum questionamento para apresentar neste momento. Algum membro da mesa, alguma coisa para complementar? Bem, então são...

40

TIAGO SOUSA PEREIRA – Bom, complementar sempre vale reforçar, novamente é muito importante para a gente receber e receber as manifestações, então eu reitero o pedido de encaminhar, consultarem o site da Agência e participarem da audiência pública, sobretudo do ponto de vista documental, trazerem as informações, as fontes de informação, para que a gente consiga fazer o melhor processo de concessão possível e fazer o edital e contrato e estudos com a maior qualidade possível. Só isso.

ANA MOTTA – Obrigada, Tiago. São 16h, em nome da mesa gostaria de agradecer à presença de todos e todas as contribuições aqui apresentadas. Tenham uma ótima tarde, obrigada.

FIM DA TRANSCRIÇÃO