

EVENTO: Audiência Pública ANAC

ARQUIVO: parte 2

TEMPO ÁUDIO: 00H 55M 40S

INÍCIO DA TRANSCRIÇÃO

ANA MOTA – Disponíveis no site da ANAC, junto com as outras informações que já estão lá. Convido agora o senhor Tiago de Souza Pereira para fazer o pronunciamento sobre as questões abordadas.

TIAGO SOUZA PEREIRA – É, na verdade são muitos... Isso, eu vou... foram vários questionamentos. A gente anotou aqui, fez uma divisão entre as competências dos membros da mesa e enfim, a gente vai abordando os assuntos, vai começar pelo Ronei, do Ministério, depois para mim, e aí eu passo para o restante da equipe. E assim, deixando claro que, como eu disse, é ressaltar a importância de se protocolar, de escrever também as contribuições no formulário da agência, porque aí coloca mais elementos, mais evidências para a gente responder. A gente vai responder todas, né. Talvez algumas aqui fiquem sem respostas em função do prazo, em função de não ter tanto elemento, e isso a gente vai explicando, mas ao final da audiência pública, documentalmente a gente vai responder todos os pontos tratados. Vamos lá, Ronei, por favor.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Isso, perfeito, só para vocês entenderem essa divisão. É porque assim, diretrizes de políticas públicas do setor de aviação, isso é dado pelo Ministério, então a gente vai falar do que tem, do que está relacionado à diretrizes de política pública e gestão dos recursos do Fundo

Nacional de Aviação Civil. Isso é com o Ministério. A parte regulatória propriamente dita, e gestão do contrato... ah, e os EVTEAs, né, os estudos de viabilidade também é responsabilidade nossa. A parte regulatória e a gestão do contrato propriamente dito, aí a gente já passa para a ANAC porque isso é competência da agência. Só para vocês entenderem assim, quem é quem lá em Brasília, para quem não está muito acostumado. Bom, vou fazer um comentário com relação ao comentário do representante da Kaytlyn do Brasil, que ele comentou com relação à participação de dinheiro público nessas concessões. Ele falou que o BNDS já colocou cerca de 10 bilhões de reais nas concessões até agora e a Infraero cerca de 5 bilhões, então o que é na verdade a concessão sendo feita com dinheiro pública. De fato, procede a informação que ele colocou, não sei se procede exatamente os valores, que eu não tenho aqui, mas assim, a ideia principal procede, há uma evolução no mecanismo de concessão, que a gente vem trabalhando até hoje, lembrando que a concessão começou em um governo e agora nós estamos na quinta rodada, a quarta e a quinta rodada já eram um outro governo, então primeira, segunda e terceira rodada foram no governo anterior. A quarta e a quinta já no governo novo, há uma evolução natural né, de qualquer processo, e de fato o objetivo tem sido cada vez menos depender do dinheiro público. É por isso, e somente por isso que a ANAC não participa mais com 49% como participou na segunda e na terceira rodada. Na primeira ela não participou, na segunda e terceira participou, Guarulhos, Brasília e Viracopos, Galeão e Confins, com 49%, e nós entendemos que isso demandou investimentos, porque como é sócia em 49%, eu falo que sócio é para o bem e para o mal, sócio na hora de receber o dividendo, mas sócio na hora de aportar os recursos necessários para execução das obras. O Governo Federal, por meio da Infraero, com recursos do FNAC, mas por meio da Infraero, aportou os recursos necessários, porque era sócio de 49%, então aportou na sua fatia de 49% os recursos necessários. A partir da quarta rodada já não há mais essa participação. Estamos trabalhando 100% com capital privado. Do mesmo modo, o BNDS tinha algumas condições para financiamento das concessões e cada vez mais a gente vem percebendo a não dependência dos recursos do BNDS.

Só para ter um exemplo, na última rodada de concessão, nós tivemos investidores... operadores estrangeiros que até o momento não tomaram recursos do BNDS. Estão fazendo obras ou com fundos e com recurso próprio, né, ou com recurso de outros bancos, enfim, ou, enfim, trazendo recursos do exterior, então assim, cada vez menos a gente percebe a não dependência dos recursos públicos na concessão, e isso nós entendemos, o Governo Federal entende que é uma evolução. Isso traz robustez ao modelo, isso traz maturidade ao processo. Cada vez mais o processo de concessão, ele é um processo menos dependente do dinheiro público, menos dependente do recurso público, e isso ganha a sociedade, ganha o Brasil que consegue que o capital privado entre de maneira autônoma, por conta e risco próprio, e potencialize o crescimento do país. Então, com relação a esse ponto, o comentário é esse. Com relação ao recolhimento em atraso de outorgas ao FNAC, aí eu queria só fazer uma correção, porque hoje nós não temos problemas de inadimplência com o FNAC, com exceção de uma concessionária que tem uma parcela um ano em atraso, mas todas as demais concessionárias, elas estão em dia com o FNAC, até... isso até foi mostrado aqui, em 2017, o FNAC arrecadou quase 10 bilhões de outorga e boa parte desse recurso veio do pagamento de outorgas atrasadas e de outorgas depositadas em juízo, então na verdade o FNAC hoje, as concessionárias que nós temos hoje, elas estão em dia com os seus pagamentos de outorga. Ele tinha falado um valor de não sei quantos bilhões em atraso. Não procede, o gestor... nós somos os gestores do FNAC, o Ministério dos Transportes, e nós só temos um único caso de uma concessionária que está com apenas o ano de 2017 em atraso e a ANAC está executando o seguro garantia, né, a seguradora tende a honrar esse compromisso da concessionária porque o valor estava assegurado, então não procede a informação dessa inadimplência junto ao FNAC. Bom, tenho algum outro ponto aqui... Ah, bom, com relação à participação da Secretaria de Desenvolvimento, a gente já conversou rapidamente ali nos bastidores, e reforço, novamente, teve uma falha de comunicação entre o Governo Federal e o Governo Estadual, nós estamos prontamente tentando corrigir essa falha, estamos já organizando reuniões

técnicas e políticas, tentando fazer já na próxima semana, apesar de que semana que vem nós temos três audiência públicas, mas vamos encaixar aí, talvez ali na quarta-feira, alguma conversa, ou aqui em Vitória ou lá em Brasília, para a gente endereçar todas essas questões e aprofundar nessa modelagem. Aqui a gente consegue trazer uma grande... uma noção do que é modelagem, mas nós temos o detalhamento disso, né. Com relação ao pedido de suspensão das próximas etapas, né, que foi um pedido feito pelo Secretário, vamos levar o assunto para o nosso Ministro, lembrando que nós temos uma diretriz muito clara do Governo Federal até liderada pelo próprio PPI, né, ou seja, um conselho de ministros, do próprio presidente da república, nós temos uma diretriz clara de fazer o leilão ainda esse ano, então isso é um desafio bastante pesado para a gente, a gente sabe que temos diversas etapas a cumprir. E assim, suspender o andamento das próximas etapas basicamente significa não fazer o leilão esse ano, então nós vamos levar esse assunto, é de uma sensibilidade política muito grande, a gente vai levar ao ministro e talvez a gente vai até deixar para o próprio ministro discutir esse tipo de assunto diretamente com o governador, porque realmente envolvem diretrizes maiores de política, do Governo Federal, do Governo Estadual. Com relação às contribuições relacionadas à demanda por voos regulares em Macaé, a gente corrobora o entendimento de que de fato, o número de 180 mil passageiros que foi mostrado ali, ele é reflexo de hoje, de uma interdição de pista, que vão alguns anos que a pista de Macaé não está operacional, mas de fato, o aeroporto de Macaé já chegou a movimentar anos atrás cerca de 500 mil passageiros, então de novo isso reforça a tese de que é um aeroporto com uma operação bastante robusta, é um aeroporto que tem um posicionamento estratégico, não só para o Estado do Rio de Janeiro, para a região do petróleo aqui de Campos, Vitória e Macaé, mas para todo o Brasil, porque ele está restritamente relacionado à exploração de petróleo na Baía de Campos, e isso é um polo de desenvolvimento nacional muito importante, né, operações do pré-sal, pós-sal, etc, e nós corroboramos que o Governo Federal entende que há um grande potencial de demanda a ser explorado em Macaé, e por isso que a gente vem com essa exigência... não de obrigatoriedade de se

construir a pista, mas uma obrigatoriedade de atender um determinado nível de serviço, né, nossos consultores estudaram bastante a situação do aeroporto de Macaé, a solução que foi encontrada até agora é a construção de uma nova pista, mas é claro, que o concessionário vai ter a liberdade de tentar achar uma outra solução para aquele aeroporto, em que pese a gente achar que é bastante difícil. Existem sondagens de mercado, a gente lê pela imprensa, nas conversas com as companhias aéreas informais, a gente percebe que há interesse sim na retomada dos voos em Macaé, e que nos parece que esses voos só não foram retomados pela questão da pista. No nosso estudo de viabilidade, nós consideramos a retomada de voos regulares em Macaé a partir do quinto ano, por que? Porque é o prazo de construção dessa nova pista. Todavia, depois que a gente fez os estudos, nós consideramos que a Infraero, como foi colocado aqui pelos representantes de Macaé, ela deu início ao processo de reforço da pista atual. Não resolve definitivamente o problema, porque o aeroporto continua sem operar por instrumento, mas pelo menos resolve o problema de capacidade de pavimento, né. O que já poderia, agora, talvez final desse ano, início do ano que vem, poderia viabilizar voos comerciais, a retomado dos voos comerciais, tão esperada pela população norte-fluminense, então assim, vai voltar, vai estar disponível para operação, ainda que nesse primeiro momento como operação visual, nós sabemos que isso não é o ideal, mas vai estar disponível, o PNC vai sair, para quem conhece essa codificação, ele sai de sete ou oito, que é um número muito baixo, e ele chega a dezenove, e isso viabiliza a retomada dos voos, ainda que sejam voos visuais, e por isso, estive até conversando com o tribunal de contas da união, nós vamos ajustar isso nos nossos estudos. Vamos pegar essa demanda de... que estava colocada a partir do quinto ano e vamos colocá-la já a partir do primeiro ano de concessão, porque a Infraero de fato está trabalhando fortemente lá para poder entregar, inclusive o engenheiro que entregou o aeroporto de Vitória, ele foi realocado para Macaé para poder fazer a entrega rápida desse reforço de pista lá. Então eu acho que demanda por voos regulares em Macaé está interessada e logicamente vai depender de mercado, se as companhias aéreas vão efetivamente colocar, mas a infraestrutura vai

estar disponível. Com relação a IPTU, eu acho que o que o Tiago vai comentar um pouco mais sobre isso, IPTU é um assunto que a gente acompanha no Supremo Tribunal Federal, a cobrança de IPTU em áreas da União que prestam serviço público, o Tiago vai explicar depois como é que isso fica colocado no contrato. É uma dúvida muito pertinente, é um assunto que o Governo Federal está realmente com olhos bastante abertos com relação a essa questão do IPTU. Com relação à participação do funcionário da Infraero que esteve aqui, eu queria reforçar o endereçamento das questões relativas a funcionários. Desde a primeira rodada de concessão, o Governo Federal tem uma preocupação especial com os funcionários da Infraero. A gente sabe que mexe na vida dos funcionários, é inevitável a gente estar mexendo no local de trabalho dos funcionários, e para isso algumas medidas mitigadoras, elas vêm sendo tomadas, e vem sendo tomadas com grande êxito, mas no final do dia, vai mexer na vida dos funcionários, isso é inevitável, ninguém está deixando de reconhecer esse tipo de coisa. Mas o importante é, o funcionário da Infraero hoje, ele tem a opção de migrar para a concessionária. Então migrando para concessionária, de acordo com o acordo coletivo que existe em vigor hoje, ele tem estabilidade na concessionária até 31 de dezembro de 2020, então pode haver essa migração e ele carrega todos os benefícios trabalhistas que tem hoje na Infraero, ele carrega para concessionária e tem estabilidade até 2020. Caso ele não opte por migrar para concessionária, alguns funcionários migram, outros não, a gente sabe que são poucos funcionários que migram, por uma série de questões, mas caso esse funcionário não migre, ele permanece na empresa, ele tem, ele sempre terá, independente do aeroporto estar concedido ou não, ele tem acesso aos programas de adequação de efetivos da Infraero, então funcionário de Vitória que está no programa de desestatização, o funcionário de Goiânia que não está no programa de desestatização, eles tem o mesmo acesso aos programas de adequação de efetivo. Além disso, existe também um movimento do Governo Federal no sentido de reaproveitamento dos funcionários aqui, na sua própria cidade de base, mediante seção para outros órgãos, e aí eu aconselho os funcionários a levarem essa demanda à própria empresa, né, à diretoria de

administração responsável pela... por esse assunto dentro da empresa, porque existe sim, tanto com a Polícia Federal, a gente tem funcionário cedido para o próprio ministério. A ANAC tem alguns funcionários da Infraero cedidos para ANAC. Enfim, tem coisa... tem servidores no DNIT, servidores na Valec, enfim, a gente tem como trabalhar dentro... o Governo Federal é bastante amplo, né, no... principalmente na capital, né, talvez nas cidades do interior um pouco menos, mas na capital, aqui a gente tem DNIT, aqui a gente tem Codesa, né, a gente tem companhias do... docas de... do Espírito Santo, que administra o porto, é uma estatal federal, então assim, existe possibilidade disso, isso está disponível, procurem o RH da Infraero, porque o Governo Federal incentiva e facilita esse tipo de coisa. E conforme eu já comentei, além disso tudo, existe aquele programa de se fomentar os programas de adequação de efetivos da Infraero, que a gente já comentou. No caso do aeroporto, o bloco de... o bloco do Sudeste, ele vai contribuir com 56 milhões, é um número estimado, isso ainda pode mudar, 56 milhões. O vencedor da concessão do bloco sudeste vai depositar na conta da Infraero. Isso também vai acontecer lá em Recife e também vai acontecer em Cuiabá. No total, nós estimamos algo em torno de 250 milhões depositados na conta da Infraero para que a Infraero possa utilizar esse dinheiro na condução dos seus programas de adequação de efetivo. Não é só desligamento, tem capacitação, tem remoção, realocação de funcionários, seção para outros órgãos públicos, a antecipação de aposentadoria, enfim, uma série de medidas que vem sendo construídas e aprimoradas ao longo dessas cinco rodadas de concessão. Então é isso. Não quero dizer aqui que não há impacto para o funcionário. É claro que há impacto para o funcionário, o Governo Federal reconhece isso, mas é aquela história, não dá para fazer o omelete sem quebrar o ovo, então assim, a gente precisa mexer nisso, não tem como, e a maneira que a gente tem de mexer nisso é mitigando os efeitos pros funcionários. Participação da Infraero em 49%, eu já comentei. A gente evoluiu, então a ideia é que a Infraero não tenha, não participe com 49% justamente para não ter que fazer os aportes e tomar aí esses... a gente até mostrou o número ali, cerca de 1 bilhão por ano que eram aportados na Infraero para que a Infraero aportasse

isso nas concessionárias. Como agora eu não tenho mais essa participação, não há necessidade mais desses aportes, né. E a última pergunta que eu vou levantar aqui. Foi questionado, se o FNAC é superavitário, por que conceder? E aí eu retomo lá aquela minha primeira apresentação, no Governo Federal não basta a gente ter o dinheiro, né. Quem trabalha no governo... governo, de maneira geral. Estadual, Federal, acho que é a mesma coisa, não basta ter o dinheiro, a gente tem que conseguir gastar o dinheiro, e gastar o dinheiro é muito difícil num regime público, e é por isso que a gente está tentando migrar cada dia do regime público para o regime privado, logicamente atendendo toda a legislação, atende todas as diretrizes do Tribunal de Contas da União, mas a gente está vendo, ano passado nós colocamos por exemplo no FNAC 10 milhões, tudo bem que foi um ano atípico, mas esses 10 milhões, aonde esse dinheiro ficou? No setor? 10 bilhões dos aeroportos foram para o caixa único do tesouro. E o que o tesouro fez com isso? Pagou o custeio, pagou a máquina pública, né. Pouco disso voltou realmente para o setor, então assim, o dinheiro o FNAC tem, o recurso o FNAC tem, a questão é gastar esse recurso, então dadas as dificuldades que nós estamos tendo de gastar, isso... é isso que justifica. Estamos abrindo mão de outorga, diminuindo os valores de outorga, um dinheiro que iria para Brasília, para pagar as contas do Governo Federal, o dinheiro fica aqui, na região, é investido, gera emprego, gera dinamismo na econômica, gera modernidade na gestão dos ativos, então a lógica toda é essa. Não basta o FNAC ser superavitário, porque isso ele já é. Ele já é, nos últimos trinta anos altamente superavitário, mas a gente precisa agora é de agilidade para o gasto desse dinheiro público. É uma decisão que está muito relacionada à maturidade, divisão do gasto público. Não adianta ter o dinheiro, problema do Brasil não é ter o dinheiro, nós temos o dinheiro, o problema do Brasil é gastar esse dinheiro. Gastar com qualidade, gastar com transparência, né, e dentro de um regime público, nós reconhecemos que é muito difícil gastar esse dinheiro. Exemplo claro disso, terminal hoje de Vitória, parabéns à sociedade capixaba pelo terminal que tem, mas quanto tempo nós esperamos por isso? Eu frequento o Estado aqui, sou mineiro, frequento as praias do Espírito Santo, como todo

bom mineiro faz, durante dez anos, quinze anos da minha vida, eu fui obrigado a embarcar e desembarcar naquele terminal horrível que nós tínhamos aqui. E por que? Porque estávamos gastando dinheiro público em gestão pública. Demoramos mais, talvez uma década, ou mais de década para chegar. Finalmente chegamos, com muito esforço dos funcionários da Infraero, dos funcionários do Governo Federal, parceria com o governo Estadual, mas conseguimos fazer. Teremos um novo ciclo de investimentos daqui a dez, quinze anos, será que nós teremos que passar de novo por mais dez, quinze anos sofrendo para poder fazer investimentos novamente? Né? A ideia é que o próximo ciclo de investimento que virá, ele seja um ciclo mais rápido, mais dinâmico, mais automático, de modo que o aeroporto possa continuar atendendo, porque hoje ele atende muito bem a sociedade, mas todo mundo sabe, vocês que moram aqui, vocês sofreram dez, quinze anos para ter o aeroporto que tem hoje. Graças a Deus, que bom que nós temos esse aeroporto hoje, mas foi de fato, realmente sofrido. Então isso eu estou tentando responder a pergunta, por que conceder? Por que, se o FNAC é superavitário, por que conceder? Em linhas gerais, é por isso. Eu acho que, dos meus pontos aqui, eu acho que fechou.

TIAGO SOUZA PEREIRA – Tá bom. Falando mais um pouquinho aqui, dos pontos da ANAC, eu vou responder alguns e vou deixar pros técnicos aqui responderem o restantes. O EVTEA, embora não seja da ANAC, é sempre bom ressaltar, e o pessoal vai abordar nos pontos específicos. EVTEA não é vinculante, é um estudo referencial para gente modelar a concessão e disciplinar o valor de outorga, etc, etc, e etc, mas não é vinculante. Então... e a própria regulação da ANAC está evoluindo para um modelo que a gente não cobra como fazer, mas o que fazer, o que entregar para sociedade, então a operação, a solução vai ser dada pelo concessionário. Obviamente a EVTEA tem que fazer um custo benefício de soluções agora e aí para uma linha ou outra e propor um valor para essa solução, mas não necessariamente aquelas soluções que estão no EVTEA, soluções de investimento são as soluções que o concessionário que vai tomar pé do aeroporto, etc, etc, etc, vai adotar, então isso é bem importante

deixar claro para todo mundo e eventuais descasamentos entre o que fizer com a EVTEA e tal não ensejam então reequilíbrio de contrato. E aí o pessoal vai pontualmente em cada ponto específico que foi falado de inconsistência de EVTEA. Apesar, só para fechar a questão do EVTEA. Apesar de não ser vinculante, melhorias do EVTEA a gente pretende colher com essa audiência pública, a audiência pública é dos documentos jurídicos e do EVTEA, então aquelas inconsistências que foram apontadas, por favor, entrem no site do agência, documentem, registrem, coloquem as fontes das informações para que a gente, que a equipe da SAC consulte os... mostre pros consultores e assim a gente possa fazer o melhor EVTEA possível. Enfim, ele não é vinculante, porém a gente quer o melhor EVTEA possível. Acho que é bom passar essa mensagem. IPTU. IPTU é difícil responder, é uma questão bem complicada. Existe uma questão do Supremo, do STF, AGU, Advocacia Geral da União, está tentando entender essa decisão, até onde eu sabia, a gente está nos embargos, dos embargos, né. Enfim, o que temos hoje? O que temos hoje é que o entendimento, até alguns pleitos de reequilíbrio que chegaram lá na agência não relacionados a IPTU, mas similares, mas é... IPTU, e o EVTEA considera essa hipótese, IPTU para área que explora receita não regulada pela agência, ou seja, não... receita não tarifária, ele já está na conta do EVTEA. Já foi considerado o custo de IPTU.

10

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Isso. Deixa eu só explicar, é importante isso. O critério do IPTU está em cima do tipo de receita. Receita regulada ou receita não regulada. As receitas comerciais, enfim, as receitas reguladas são as tarifárias, então o que tem de eventual incidência de IPTU em cima de áreas remuneradas por tarifas, por exemplo, por exemplo, IPTU da pista, isso não está considerado no EVTEA, que pese isso ainda estar em discussão lá no STF. Agora, da discussão do STF que nós já temos isso mais materializado, é o IPTU por exemplo sobre áreas comerciais. Esse daí já foi considerado nos EVTEAS. Nós temos uma linha de arrecadação de receita comercial e temos um ajuste a essa receita comercial já considerando os impactos do IPTU, então o que é em cima de receita comercial e receita não regulada, já considera IPTU. Agora, o

que está sobre a questão da tarifa, da receita tarifária, e portanto regulada, essa daí a gente não considerou no estudo de viabilidade.

TIAGO SOUZA PEREIRA – Mas isso é para o momento, né. Nesse momento atual que a gente tem essa dúvida, essa... a premissa do EVTEA foi justamente essa que o Ronei acabou de explicar aqui. Até a publicação dos documentos de... a versão final do edital, o contrato, pode ser que a dúvida seja sanada e aí a gente vai... uma vez sanada, a gente vai revisar o EVTEA para ver... ou não, né, dependendo da necessidade de revisão, e aí... por que eu estou falando isso? Porque o contrato fala como risco do poder concedente alteração na legislação tributária, superveniente ao contrato. Se o entendimento for firmado antes pelo... vamos supor que o entendimento do STF seja no sentido de que vai ter IPTU na pista, para citar o exemplo que o Ronei citou. Antes da gente publicar os documentos jurídicos, depois da assinatura do contrato isso não vai ser uma alteração tributária superveniente, então, enfim, então isso aí não, é esse o ponto, então assim, pode mudar. Eu estou até olhando para a Paula ali porque é uma situação muito complexa, a gente tem uma dúvida jurídica muito grande. A situação atual é essa que o Ronei explicou, de EVTEA, mas pode ser que a gente, dependendo se houver um entendimento antes da publicação dos documentos jurídicos, antes da assinatura do contrato, enfim, pode mudar. A Anatel, muito boa a sugestão, a gente pede para Anatel... Anael ou Anatel? Anatel, Anatel. A sugestão foi boa, só que a gente precisa entender melhor, então a gente vai procurar o pessoal da Anatel lá em Brasília para tentar entender e avaliar o que pode ser incluído, enfim, se pode gerar alguma repercussão aí nos documentos jurídicos. Outra boa sugestão que também a gente vai avaliar, e por isso eu peço que seja registrada também, inclusive com os elementos, com justificativas, etc, é a sugestão do percentual de integralização de capital. Havia nos processos anteriores uma diretriz governamental a respeito desse percentual, ela não aconteceu nesta rodada, mas a agência por prudência resolveu manter, mas enfim, a gente está aberto a sugestões, existe até uma certa discussão, a gente está flexibilizando alguns requisitos aí que permitem a capitalização da concessionária, e é como...

permissão de mútuo, etc, etc, então a gente está aberto a esse tipo de sugestão, é uma boa sugestão sim.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Esses 37% que existiam até a quarta rodada, eles foram suprimidos. Isso era uma diretriz de política pública, que era talvez um resquício ainda de uma participação muito ativa do BNDS no processo de concessão. Lembra que eu falei que a gente está cada vez mais se distanciando da dependência do BNDS, e uma das coisas, um dos distanciamentos é justamente esse. Esses 37% vinham de uma conta relacionada à financiabilidade do projeto, à bancabilidade do projeto, era um percentual que na época, lá na segunda rodada, primeira e segunda rodada, foi estabelecido pelo próprio banco, né. E aí agora, como a gente está caminhando cada vez mais para financiabilidade via mercado, quer dizer, o BNDS pode participar, mas ele é um player do mercado, e ele vai disputar com Banco do Brasil, com Bradesco, com Itaú, com banco alemão, com banco argentino, com banco americano, enfim, ele é um player no mercado, e a gente não está tão dependente, a ideia é que não seja tão dependente do próprio banco, apesar de que muito bom quando ele tem um produto que possa ser utilizado pelo setor, mas a gente acabou tirando esses 37% como diretriz de política pública e por isso que é importante que venha a contribuição, bastante técnica, aí, né, como é que deveria ser a integralização mínima de capital na concessionária, a ANAC replicou o modelo basicamente da última rodada, mas assim, estamos aí aceitando, sugestões são muito bem-vindas.

12

TIAGO SOUZA PEREIRA – Por fim, é o último ponto que eu vou falar, é sobre a pergunta, sobre a distribuição de combustíveis. Eu acho que é importante deixar claro o espírito da regulação do contrato. A agência sempre conversa com as concessionárias atuais e tentou colocar isso num contrato, que, enfim, as distribuidoras, elas têm que obedecer a legislação, a regulação técnica de segurança operacional da agência nacional do petróleo, né, e o que a gente coloca para as concessionárias é que as concessionárias... garantindo essa... que as distribuidoras. Uma vez que a distribuidoras atendam essa

regulamentação da ANP, a gente coloca que as concessionárias têm que dar na medida do possível o máximo acesso possível, então não existe... eu não vou, eu não vou aqui discorrer sobre as regras da ANP, porque enfim, não é competência da agência, eu até desconheço, porém a diretriz é: as concessionárias, na medida do possível, tem que dar acesso à entrada da maior... a maior quantidade possível de empresas distribuidoras de combustível. Por que isso? Por uma questão de concorrência, por uma questão do fato do insumo combustível, querosene de aviação impactar muito o custo das empresas aéreas e por conseguinte a passagem, o preço do bilhete ao passageiro, então o que o contrato coloca assim como nas outras rodadas, é que o aeroporto tem que tentar garantir sempre acesso a qualquer empresa que quiser entrar nessas atividades operacionais, atividades de exatas e entre elas a parte de combustível. Eu encerro aqui as minhas respostas e passo a palavra para o Adriano.

ADRIANO – Boa tarde. Bom, primeiro, respondendo a doutora Paula Damas, em relação à pista de Macaé, a eventual... a eventual encontro de uma solução que não seja a construção da pista, mas que atenda ao contrato, né. A gente não trouxe uma redação prescritiva de como tem que ser o atendimento, uma redação que obriga o atendimento de requisitos exclusivamente, então havendo o atendimento integral da cláusula, a gente tem o contrato por cumprido, então não teria que se falar em reequilíbrio. O que a gente quer ressaltar é que ele fala de atendimento sem restrição, então um atendimento full, então a gente não fala de isenção aqui, atendimento de requisitos, é o atendimento full aos requisitos estabelecidos na norma.

13

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Destacando o que é full. Aeronave 3C sem restrição, ou seja, no limite do seu peso máximo de decolagem, 100% do PMB, voos por instrumento sem qualquer tipo de restrição, isso é importante dizer também, porque tem algumas mitigações que são feitas por acordo comercial, não resolve.

ADRIANO – Eventualmente eu até mexo na redação da cláusula para deixar isso mais claro.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Para deixar isso mais claro. É. Em voos noturnos e diurnos também, sem instrumento. Então de novo, aquilo que eu comentei. Outras soluções podem aparecer, eu particularmente adianto que para Macaé especificamente é difícil. É difícil, mas é isso. Aeronave 3C, no seu peso máximo de decolagem, operando full, IFR, voo por instrumento, também full, sem qualquer tipo de restrição e qualquer tipo de mitigação, ou seja, tem que ser atendimento pleno às normas. Isso é muito importante porque foi a maneira que nós achamos de não prescrever esse investimento no edital. Não está prescrito o Escapex, mas ele está endereçado com detalhes no contrato. Então, em alguns casos é a mesma coisa, essas duas coisas é a mesma coisa. Mas é importante ter isso em mente.

ADRIANO – E a consultoria estudou isso, obviamente, e a solução inclui... e analisam todas as possibilidades e acredito que não foi encontrada outra que não a... a construção da pista, né. Mas é isso, tá, Paula? Em relação ao questionamento da garantia construtiva, esse a gente vai pedir para responder detalhadamente no relatório de contribuição, tá? Para a gente poder analisar com calma o contrato entre a construtora Infraero e ver como está tratada a garantia, ok? Mas no relatório a gente vai ter o compromisso de responder. Outro questionamento que eu vou pedir paciência para que a gente possa analisar com calma. E agradecendo desde já que são essas contribuições que ficam sem respostas, acho que são as mais construtivas, que nos forçam a estudar e encontrar soluções, é o da Luciana Matar, tá? A gente precisa avaliar com calma a situação jurídica desse contrato, da licitação da Infraero, como isso foi considerado nos estudos ou não, e até um eventual endereçamento no contrato para...

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Só para esclarecer, Adriano, é sobre os recintos alfandegários... o terminal de cargas, o TECA... como recinto alfandegado, a questão do contrato que eles têm com a Infraero...

ADRIANO – Isso, da licitação, perfeito.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – E a questão da tarifa de armazenagem e capatazia que tem o limite do... tem o teto, né? Teto de receita. É sobre isso que você está falando, né?

ADRIANO – Não, não, da licitação...

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Ah, da licitação com a Infraero.

ADRIANO – Da licitação com a Infraero com o outro terminal de cargas. Ok? Bom, passando para o Eduardo.

EDUARDO – Boa tarde. Vou abordar dois assuntos aqui. Primeiro uma breve complementação ao que o Tiago falou sobre distribuição de combustível. A concessionária... o operador do aeroporto, ele não... o operador do aeroporto, ele não tem obrigação de fornecer o combustível. Ele tem obrigação de fornecer a infraestrutura necessária para o distribuidor de combustível e, como o Tiago falou, de garantir acesso pras distribuidoras, para interessados em fornecer o serviço, mas ela não tem essa obrigação de fornecer por conta própria o combustível. Então o próximo assunto, também complementando o que o Adriano falou, sobre a exploração no terminal de cargas, independente de ser uma exploração pelo próprio aeroporto ou um contrato de terceirização, solicitação da Infraero, eu queria explicar um pouco melhor. O Tiago abortou resumidamente na apresentação inicial dele, mas entrar com um pouco mais de detalhe em quais são as regras que a gente está propondo para essa rodada. Nas concessões atuais e na Infraero também existe uma série de tabelas com preços tetos para diversas tarifas relacionadas à exploração do terminal de cargas. É uma regulação bastante complexa, detalhada demais, bom, inibe inovação, isso torna mais burocrático o processo e a gente já vinha há algum tempo querendo flexibilizar um pouco isso, até porque assim, a principal razão para ter uma tarifa regulada é não ter competição, e essa hipótese é um pouco questionável quando se trata de carga. Bom, a carga não, assim, diferente de

um passageiro que vai para um destino, não precisa necessariamente ir para aquele aeroporto sempre, porque às vezes uma parte do trajeto é feito pelo modal rodoviário, e além disso muito importante competição com outros recintos alfandegados, portos secos, até recintos alfandegários em outras zonas primárias. Isso é importantíssimo, e justamente por isso que a única tarifa que a gente está propondo que tem uma regulamentação direta a priori é por um preço teto é a tarifa de transito da carga... tarifa da carga em transito, né. Isso... a ideia é que a concessionária não tenha incentivo de subir demais essa tarifa para eventualmente dificultar uma competição com portos secos, etc. Pras demais tarifas, a ideia é assim como... como gera a lógica para preços específicos, gera as operacionais e a gente está propondo também para aviação geral, é deixar um pouco mais flexível, tem que seguir critérios de boas práticas, critérios objetivos, consulta aos usuários, mas a nossa atuação vai ser, mais como o Tiago também já destacou, uma regulação por ameaça, por monitoramento, então só para explicar um pouquinho melhor o que a gente está propondo para exploração da atividade de armazenagem e capatazia. Bom, o outro ponto é a questão da alteração relevante para revisão extraordinária. Então eu queria levantar um pouquinho aqui do histórico. Desde os primeiros contratos já está previsto que o reequilíbrio, a revisão extraordinária ocorre quando da efetivação de um risco alocado pelo poder concedente como relevante, mas na verdade nos primeiros contratos, a definição do que seria esse relevante ficou para regulamentação posterior. A resolução 355, de 2015, dispôs sobre isso, mas como eu acho que foi mencionado, permite que você some eventos para considerar essa relevância, para medir essa relevância. Mas enfim, na pratica, o que a gente observou é que isso significa que todos os eventos são relevantes, em algum momento, pelo menos, com o tempo eles vão se somar e acabam sendo relevantes. Então a ideia de colocar esse 1% da receita bruta é dar mais efetividade a essa ideia de relevância, esse conceito. Isso, além da questão, enfim, dos custos administrativos, que oneram tanto o governo, mas também as concessionárias, porque a partir do momento que o governo gasta muita energia com pleitos não tão relevantes, isso pode afetar a análise de outros mais

relevantes, mas também acho que é um conceito que está na própria ideia da alocação de riscos, a ideia não é que 100% dos riscos estejam perfeitamente alocados, é evitar que a concessionária esteja sujeito a riscos excessivos, e, enfim, que ela não tenha nenhuma condição de gerenciar, então a proposta aqui é só dar efetividade a esse conceito que já vinha sendo trazido desde o início. Vou passar aqui para a Juliana.

TIAGO SOUZA PEREIRA – Não funciona. Funciona desligado, mas não funciona. Bom, só, eu acho que é bem importante essa parte de reequilíbrio, assim, a gente, o Eduardo explicou muito bem que a gente, embora todos os contratos tivessem o quesito de relevância, de fato ele não está regulamentado, e aí a regulamentação específica que a agência fez por resolução prevê que a concessionária pode juntar os eventos. Ou seja, qualquer coisa, enfim, no final das contas um evento de dez reais ela pode juntar até que atinja lá o percentual mínimo, acho que é 5%, né? Enfim, e aí a gente pensa no instituto de reequilíbrio como um instituto necessário para dar segurança jurídica em função de mudanças bruscas das normas que o governo, enfim, de condições, de... iniciais de operação, o governo muda e aí, enfim, é um seguro que o governo dá para concessionária para ter uma alocação de riscos saudável, equilibrada no processo. E aí, então, o instituto ele tem muita essa filosofia, de mudanças bruscas, por isso que tem esse requisito de relevância. A gente sabe que no dia a dia de uma empresa qualquer, seja de uma venda na esquina ou um aeroporto tem alterações para baixo e para cima. Naturalmente, se todas as alterações para cima, no curso da empresa, mesmo da concessionária, ela chega... se não tem esse critério de relevância, só vai chegar para o poder público o que aumenta os custos da concessionária, ou seja, reequilíbrios a favor da concessionária. Então, é... e a agência não tem a capacidade de fiscalizar tudo e avaliar, o que reduz também para a gente reequilibrar em favor do poder concedente, por isso esse corte. E muito na linha do que o Eduardo falou, o que é muito gritante e que de fato desestrutura um plano de negócios e tal, e que é atribuído ao setor público, beleza, acho que a ideia do reequilíbrio, do instituto do reequilíbrio é essa. Agora, se a gente considerar tudo, na verdade o poder

público só vai reequilibrar a favor do poder concedente, porque a gente não tem capacidade de monitorar tudo, então é muito nessa linha assim, da gente tornar um pouco mais equilibrada essa divisão, esse compartilhamento de riscos do contrato. Por favor, Juliana.

JULIANA – Boa tarde. Inicialmente, completando o que o Tiago e o Ronei falaram, na parte de investimentos e obras, que são as perguntas que eu vou tratar, o aeroporto e toda a sua infraestrutura é um corpo vivo, né, dinâmico, em que aumentam passageiros, depois se diminui, depois surge uma inovação tecnológica que diminui alguma necessidade, ou enfim, aumenta alguma área, e por isso a nossa base contratual, agora com a evolução da nossa regulamentação é toda montada para que a gente permita que as concessionárias futuras proponham as suas alternativas e nós avaliemos da melhor forma possível, sempre mantendo e com foco no desempenho da edificação e da sua infraestrutura associada, vendo até na linha do que as próprias normas técnicas brasileiras de engenharia mesmo tem desenvolvido o conceito de desempenho, de performance, através da própria NBR 1575, da ABNT, então o nosso contrato vem muito para gente conseguir permitir que num setor extremamente dinâmico, inovador e tecnológico como a aviação, o concessionário mantenha os nossos níveis de serviço requeridos, que tratam da qualidade do atendimento ao passageiro, mas que também tenha através do diálogo conosco e com os usuários envolvidos no aeroporto a possibilidade de avaliar e nos propor quesitos de engenharia ou de projeto. Só que, claro, existem alguns quesitos de segurança operacional que nós não podemos abrir mão e aí a nossa área técnica acha importante tratar deles de maneira prescritiva. Foi feita uma pergunta aqui sobre a REZA, né, que é a área de segurança de fim de pista, então a nossa resposta é que em relação à REZA, o contrato, a minuta de contrato que tem disposta no seu plano de exploração aeroportuária dispõe lá especificamente para quais aeroportos ela tem que ser considerada, no 154.209 do RBAC 154, regulamento brasileiro de aviação civil, e para quais deve ser considerado a subparte G, é especificamente aqui já respondendo, são dois aeroportos que nós estamos admitindo a subparte G, que trata de noventa, no

mínimo de noventa por noventa metros, que são os aeroportos de Barra do Garças e Campina Grande. Nos demais, nós pedimos o 154.209. Frisando, isso é um requisito de segurança operacional, então a área técnica julga muito importante que seja cumprido o 154.209 a ainda que as distâncias mínimas de noventa possam ser estudadas no caso de ser alguma coisa maior que isso. Foi admitida essa subparte G, porque os EVTEAS, no caso desses dois aeroportos que eu citei, disse que por questões de impossibilidade, até por questões físicas do local, do sítio aeroportuário, a área de noventa por noventa atenderia a segurança requerida, sendo o mínimo que nós poderíamos exigir, mas caso seja possível, é noventa por noventa em Campina Grande e Barra do Garças e nos demais RBAC 154, 154.209. Agora, em relação a pontes de embarque, foi mencionado Campina Grande, mas Campina Grande, nós, pelos estudos, não há previsão de ponte de embarque em Campina Grande nos próximos trinta anos porque se mantém abaixo de 1 milhão de passageiros daqui a trinta anos, e as pontes de embarques são previstas para mais de... para aeroportos que tem movimentação anual de mais de 1 milhão de passageiros. Não sei se a pergunta era essa... Ok. (ininteligível[00:44:09]). Então, sobre Campina Grande, a pergunta foi específica, pelo que ele está nos dizendo, sobre uma estrutura que está sendo construída lá agora e se isso pode ser considerado ponte de embarque ou não. E aí a resposta que nós vamos... ele vai nos enviar, nós vamos verificar especificamente e aí no relatório da consulta a gente relata sobre essa obra específica.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Deixa eu só complementar sobre Campina Grande, acho que está fora um pouco do foco dessa audiência, mas é porque é provável que o terminal atual de Campina Grande, ele está ferindo faixa de trânsito e rampa de transição, ele está muito próximo da pista, e nossos estudos, eles apontam na verdade a construção de um novo terminal de passageiros, mais distante da pista, exatamente para que seja cumprido o requisito da operação full código 3C e voos por instrumentos, então é provável que esse terminal de Campina Grande, ele não se enquadre nesse requisito. Isso daí vai ficar a cargo da concessionária dar uma solução para isso. Ou constrói um novo

terminal, ou desloca um pouco a pista, muda a angulação da pista, enfim, vai ter que fazer alguma coisa para poder atender o voo por instrumento, categoria 3C full.

JULIANA – Ok. Então, né, independente da estrutura ser considerada como ponte de embarque ou não, um novo terminal possivelmente é necessário. Agora... agora específico sobre a metodologia do percentual da ponte de embarque. Como a gente falou aqui no começo, e o Tiago frisou bastante, o nosso contrato está como um avanço possibilitando que o concessionário nos apresente, então de fato a pergunta é se seria possível se vocês nos apresentassem a forma de complemento do percentual de ponte de embarque, a resposta é sim. Naturalmente a avaliação da ANAC, da área técnica vai levar em conta se a apresentação está bem justificada tecnicamente, se existem percentuais de comparação apresentados, se a proposta realmente está bem embasada tecnicamente, mas é aberta ao concessionário nos apresentar a forma de complemento desse percentual. Sobre o ar-condicionado nas áreas públicas, isso é medido através dos índices de qualidade de serviço, que tem lá conforto térmico, é um dos índices, né. E aí a gente está tratando de aeroportos bem quentes, né, em Cuiabá e na região do Mato Grosso, fica só um alerta que isso é medido através dos IQS, dos indicadores de qualidade de serviço da... do contrato.

20

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – No caso dos aeroportos regionais, na prática isso representa o que? Vai ser perguntado para o passageiro, né? Como é que está o conforto térmico desse terminal. E aí com base na resposta dos passageiros é que vai ser acompanhado esse índice de qualidade. Então assim, não é obrigado a instalar o ar-condicionado, mas é obrigado a dar um conforto térmico que faça o passageiro responder que está bom, então aí é calor ou frio, não tem muito como fugir disso. Eu acho que em Cuiabá vai ter que botar ar-condicionado, não vai ter jeito não.

TIAGO SOUZA PEREIRA – Para saúde dos próprios funcionários que trabalham lá.

JULIANA – É bem quente. Em relação ao plano diretor, foi perguntado se as ampliações previstas seguem o plano diretos, a gente gostaria de frisar que o plano diretor vinculado não é vinculativo aqui para implemento das cláusulas contratuais, então ele foi usado de forma orientativa nos estudos que embasaram a concessão agora, nos EVTEAS, mas sempre de maneira orientativa, os estudos inclusive verificaram se a proposta feita eram melhor ou não e se seria feita inclusive nos trinta anos ou se parte daquilo só seria necessário. Então se foi considerado o plano diretor, foi, mas ele não é vinculativo.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Lembrando que o plano diretor elaborado pela Infraero, ele é... ele tem conceitos distintos do que nós utilizamos em concessão. A Infraero tinha como plano diretor dela, o objeto do plano diretor da Infraero é ocupar todo o sítio aeroportuário ao longo de três fases de implantação do aeroporto, primeira fase, segunda fase, terceira fase, então de modo que todo o sítio aeroportuário, independente do seu tamanho, ele seria todo ocupado ao longo desse, da exploração do aeroporto, que no caso da Infraero não tem prazo, ela é por prazo indeterminado. Ao contrário disso, na concessão, nós temos uma vida de trinta anos para esse aeroporto e aí a gente abre mão do plano de ocupação do sítio aeroportuário da Infraero para um plano de exploração do aeroporto, então ele não precisa necessariamente ocupar todo o sítio aeroportuário, mas ele vai ocupar aquilo que for viável economicamente, o que for viável financeiramente. Foi falado aqui na audiência, não me lembro quem comentou, com relação à áreas nobres para exploração imobiliária que nós temos aqui no aeroporto de Vitória, na avenida Norte Sul, na Dante Michelini e em outras áreas. De fato, existem diversas áreas nobres que existem aqui no aeroporto de Vitória e que elas poderão e seguramente elas serão exploradas pelo concessionário. O contrato não dá nenhuma garantia para isso, se ele conseguir explorar isso, por iniciativa própria, ótimo, meus parabéns, se ele não conseguir também, não há qualquer tipo de reequilíbrio com relação a isso. Só lembrando que o concessionário privado, ele olha essa questão que nós chamamos do real state, da parte imobiliária, como um grande up side do projeto, como um grande atrativo do projeto. Existem vários projetos de implantação de

hospital, de hospital de centros de convenção, hotéis, e todo o negócio, dos mais variados possíveis, vinculados à exploração do aeroporto e são exatamente esses negócios que dão atratividade ao modelo de concessão. É por isso que... tem um slide que eu acabei não mostrando hoje, mas a gente teve nas nossas rodadas de concessão um ágil médio de mais de 200%. Nessas quatro rodadas que fizemos. De onde vem essa... o que o privado vê que nós não estamos colocando aqui? Ele vê isso. Potenciais do sítio aeroportuário. Por conta e risco dele. Pode fazer um hotel, pode fazer um contrato para fazer um hospital, pode fazer um centro de convenções, por conta e risco dele, e de fato Vitória tem muito esse requisito imobiliário. O aeroporto está muito bem localizado, em áreas nobres da cidade, áreas voltadas para o turismo, voltadas para o negócio, e com bons acessos, avenidas novas da cidade, e realmente a gente vislumbra que tem e seguramente terá muito interesse do bloco de Vitória. Isso endereça inclusive uma preocupação do governador, do governador do Estado de que o fato de estar em bloco poderia eventualmente desestimular investidores estrangeiros ou brasileiros, qualquer que seja, no bloco de Vitória. O que a gente percebe é o contrário, na verdade. A gente está percebendo que há bastante interesse pelo bloco. É claro que o bloco do Nordeste é o que salta mais os olhos porque tem um aeroporto como Recife de quase 8 milhões de passageiros, mas o bloco de Macaé e Vitória também parece, pelo menos o que temos ouvido dos operadores, dos investidores, é que ele parece ser muito interessante também, exatamente porque tem além da operação aeroportuária, você tem grande possibilidade e chances de prospecção de negócios imobiliários no entorno do sítio aeroportuário. Lembrando que a concessão é a concessão de todo o sítio portuário, não é só da área operacional do aeroporto, então todo o imóvel do sítio aeroportuário hoje ele vai passar para o concessionário e ele será explorado pelo concessionário da maneira mais viável possível.

JULIANA – Só para concluir então, eu só queria dizer também, frente ao que foi exposto aqui algumas vezes, na preocupação em relação ao terminal de Vitória, que o que foi apresentado aqui pelo Tiago, na apresentação e pelo Ronei, é uma garantia de que a ANAC olha pros investimentos e obras de Vitória e de todos

os aeroportos concedidos para verificar o implemento do nível de serviço do passageiro, independente do aeroporto ser em bloco ou não, é a aferição dos níveis, o acompanhamento das obras, fiscalização dos níveis de serviço, do índice de qualidade de serviço do passageiro, é de forma individual, pelo aeroportos, inclusive o acompanhamento, todos os relatórios são feitos de maneira individual e sempre o contrato tentando prover exatamente o que nós falamos aqui. Um avanço da regulação para que o futuro concessionário possa trazer para um setor extremamente tecnológico e inovador, possa trazer para o aeroporto de Vitória, mantê-lo da maneira como está, novinho e com tudo da maneira como está e ainda poder trazer ainda mais evolução para o nosso aeroporto. É isso.

ANA MOTA – Bom, são 17h37min, em nome da mesa, gostaria de agradecer a todos pela presença e pelas contribuições apresentadas. Tenham todos uma ótima noite.

FIM DA TRANSCRIÇÃO