

Audiência Pública - Projeto de Concessão para a exploração, ampliação e manutenção dos aeroportos Comandante Rolim Adolfo Amaro, em Jundiá; Arthur Siqueira, em Bragança Paulista; Campinas/Amarais, em Campinas; Gastão Madeira, em Ubatuba e o Aeroporto de Itanhaém.

Abertura

Mestre de cerimônias: Senhoras e senhores, bom dia. É com satisfação que a ARTESP e o DAESP recebem os senhores para a audiência pública número 1 de 2013. As audiências públicas destinam-se a dar oportunidades aos interessados de se manifestarem em sessão presencial nos processos decisórios da Agência. Esta audiência foi convocada pela ARTESP e pelo DAESP com a finalidade de obter os subsídios e informações adicionais para o aprimoramento do projeto de concessão para exploração, ampliação e manutenção dos aeroportos Comandante Rolim Adolfo Amaro, em Jundiá; Artur Siqueira, em Bragança Paulista; Campinas Amarais, em Campinas; Gastão Madeira, em Ubatuba; e o aeroporto de Itanhaém.

Na programação nós teremos aproximadamente 45 minutos para apresentação do tema, seguiremos com a exposição de um inscrito e depois abriremos para as perguntas. As perguntas serão feitas por escrito no formulário que vocês encontram na cadeira, nos assentos de vocês, e todas as questões serão respondidas, as que não nessa audiência pública, ficarão a resposta no nosso site.

O presidente dessa Audiência e demais integrantes da mesa poderão fazer perguntas aos depoentes para obtenção de esclarecimentos adicionais. O senhor Paulo Vargas, Diretor de Assuntos Institucionais da ARTESP, presidirá essa audiência, cabendo-lhe decidir conclusivamente as questões de ordem e as reclamações sobre os procedimentos adotados nesta audiência.

Todos os depoimentos estão sendo registrados por meio eletrônico, de forma a preservar a integridade de seus conteúdos e permitir o máximo aproveitamento com subsídios a conclusão do processo de regulamentação.

Pedimos a todos a gentileza de desligarem os celulares e de não fumar nesse auditório para conforto e segurança de todos.

Convido agora o Doutor Paulo Vargas para compor a mesa e também o senhor Ricardo Volpi, superintendente do DAESP, para apresentação.

Paulo Vargas: Bom dia a todos. É uma satisfação poder fazer a abertura desta Audiência Pública. Eu quero agradecer a presença de todos e dos meus colegas aqui da ARTESP, meus colegas do Conselho Diretor da ARTESP, meus companheiros da Diretoria de Assuntos Institucionais, ali no fundo, e também é um prazer poder apresentar o superintendente do Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo, o DAESP, senhor Ricardo Volpi, quem conduzirá, de fato, os trabalhos desta Audiência Pública. Eu aqui sou meramente figurante, o superintendente Volpi conhece muito bem o assunto e vocês vão perceber isso por meio da apresentação que ele dá início agora. Muito obrigado. Está aberta essa Audiência Pública.

Ricardo Volpi: Bem, bom dia a todos os participantes. Queria agradecer a presença de todos. Bom dia aos colegas do Governo do Estado. O objetivo é fazer uma apresentação do modelo de concessão de cinco aeroportos em um único lote, que serão concedidos em um único lote. Aeroportos esses com vocação à aviação geral, aviação executiva e táxi aéreo.

Bom, na nossa agenda nós temos o histórico do projeto, a estrutura do projeto, um cronograma e finalmente as questões que foram...as demandas que foram nos enviadas pela oportunidade da Consulta Pública que ficou à disposição do público de primeiro de setembro a 18 de outubro. Encerrou-se então a Consulta na sexta-feira e hoje, conforme nosso cronograma iniciamos a nossa sessão dessa Audiência Pública para dar conhecimento a todos desse projeto.

Na verdade, o DAESP, por força de um decreto ele foi criado em 1970 - só pra dar um histórico do nosso departamento - e desde 1980 foi celebrado um convênio entre o Governo Federal, o então Ministério da Aeronáutica, e o Governo do Estado, através do DAESP, para administração de 31

São Paulo, 21 de outubro de 2013.

Audiência Pública - Projeto de Concessão para a exploração, ampliação e manutenção dos aeroportos Comandante Rolim Adolfo Amaro, em Jundiaí; Arthur Siqueira, em Bragança Paulista; Campinas/Amarais, em Campinas; Gastão Madeira, em Ubatuba e o Aeroporto de Itanhaém.

aeroportos. Esse convênio teve vigência até o final de 2011 e ele era um convênio guarda-chuva, vamos dizer assim. Nós administrávamos todos os aeroportos com apenas um convênio. Em 2012, nós conseguimos junto à Secretaria da Aviação Civil renovar esse convênio, mas agora individualmente para cada aeroporto e por um período de 35 anos, o que viabilizou, na verdade, esse projeto de concessão. Porque lá em 2011 falávamos em 13 anos, 12 anos de convênio, o que não era atrativo pro mercado.

Embora os convênios tivessem sido renovados por 35 anos, nós decidimos que a concessão será por 30 anos. Esse estudo, na verdade, contemplou outros aeroportos. Mas nós chegamos a uma conclusão, foi todo um trabalho de equipe entre a Agência Reguladora de Transportes do estado de São Paulo – ARTESP e o próprio DAESP e chegou-se então a conclusão que o mais viável seria um lote de uma concessão comum para esses cinco aeroportos, ou seja, Jundiaí, Campinas Amarais, Bragança Paulista, Itanhaém e Ubatuba.

Então, em janeiro e março nós finalizamos essa modelagem. Em maio, nós encaminhamos a submissão de pedido à anuência a Secretaria da Aviação Civil, porque por força do nosso convenio, nós temos que pedir uma anuência a Secretaria da Aviação Civil e isso tá tramitando ainda. Em agosto, nós fizemos a apresentação desse projeto ao Programa Gestor Estadual de Desestatização. Foi aprovado pelo conselho gestor e autorizado pelo Governador do Estado, Geraldo Alckmin, a prosseguir nessas providências. Em setembro e outubro, como eu disse, nós abrimos para Consulta Pública e chegamos na data de hoje, 21/10, para a Audiência Pública.

Os benefícios da concessão que espera o estado.

Na verdade, a desoneração do estado, principalmente no tocante aos contratos de serviços, as despesas, o custeio de uma forma geral.

Investimentos -

O estado ainda investe alguma coisa nesse processo, mas passará os investimentos ao longo dos 30 anos para a iniciativa privada. Uma geração de recursos que não é muito, mas vai ajudar na administração dos aeroportos remanescentes com o DAESP. A melhoria dos serviços e esse é o nosso grande objetivo, na verdade, é trazer o investimento privado e o dinamismo na gestão, a governança desses aeroportos com mais dinamismo, acompanhando melhor o aumento da demanda da aviação, principalmente da aviação executiva.

Aprimoramento das práticas de gestão aeroportuária, que o privado, sem duvidas, tem condições melhores. O foco na gestão e eficiência melhoria dos serviços oferecidos aos usuários, agrupamento em lotes, com base nos números vocação, mitigação de risco de demanda. Na verdade, por que um lote só de cinco aeroportos? Porque esses aeroportos individualmente são inviáveis economicamente. Então, reuniu-se cinco aeroportos em um único lote e aí houve um resultado positivo, então, essa é a premissa, vamos dizer assim, do lote. Também pela sua localidade, a gente até brinca, porque nós criamos o "Aeroanel", né?! Porque se pega Jundiaí, Campinas Amaral, Bragança, Ubatuba e Itanhaém. Fizemos quase que um "Aeroanel".

Estrutura do projeto

Objeto: procedimento licitatório para contratação e concessão comum para realização de obras e investimentos, bem como adequação e melhoria da infraestrutura existente - equipagem, operação, manutenção e gestão dos seguintes aeroportos: aeroporto de Jundiaí, aeroporto de Bragança Paulista, Campinas Amarais, Ubatuba e Itanhaém.

Quais os serviços incluídos, né? Adequação da infraestrutura existente, operação e manutenção, investimentos de obras necessárias (já definidos no programa), estudos para levantamento da

Audiência Pública - Projeto de Concessão para a exploração, ampliação e manutenção dos aeroportos Comandante Rolim Adolfo Amaro, em Jundiaí; Arthur Siqueira, em Bragança Paulista; Campinas/Amarais, em Campinas; Gastão Madeira, em Ubatuba e o Aeroporto de Itanhaém.

necessidade condição, melhorias, aparelhamentos, reformas e ampliação dos aeroportos e também os serviços de navegação aérea nos aeroportos de Jundiaí e Bragança já existentes.

Uma concessão comum, por trinta anos, dos cinco aeroportos. Ali a localização dos aeroportos. Aqui um resumo da infraestrutura instalada, a parte física operacional dos aeroportos. No caso de Bragança, nós temos lá uma pista de 1.200 por 30, um PCN de 16 FBXT, ele está equipado para operação visual noturna, porém, ainda não está homologado pela ANAC, estamos num processo de homologação ainda. Um pátio de 3.900 m², um terminal de passageiros de 225 mil m², 76 vagas de estacionamento, sete hangares e um parque de abastecimento de combustível.

Na verdade a gente fala esses aeroportos com vocação aviação geral e aviação executiva, os terminais realmente são pequenos porque não há uma grande demanda de passageiros, nesses terminais há uma demanda grande de aeronaves.

Campinas Amarais, uma pista de 1.650 m x 30, ela foi recém-ampliada em 450 metros com a resistência de pavimento de 25 FAXT. Desculpe, é um termo meio técnico, mas depois qualquer esclarecimento. Operação, ela opera hoje visual diurno e noturno. O pátio recém-ampliado de 10.100 m², terminal de 230 m², estacionamento de 50 vagas, 35 hangares e também parque de abastecimento de aeronaves.

Itanhaém, uma pista de 1.350 metros por 30, 31 FCXT, é uma resistência muito boa. Também opera visual diurno e noturno, um pátio também recém-ampliado de 18 mil m², um terminal de 300 m², na verdade, é do DAESP esse terminal da administração. 50 vagas de estacionamento, sete hangares, e também parque de combustível, de abastecimento.

Jundiaí. uma pista de 1400 por 30, opera também diurno e noturno, tem uma torre de controle, pátio de 12 mil m², terminal de 500 metros, 50 vagas, 26 hangares e também conta com parque de abastecimento.

Ubatuba, uma pista de 940 metros x 30, opera somente diurno, visual diurno, um pátio de 6 mil metros quadrados, terminal pequeno, 70 metros quadrados, 15 vagas de estacionamento, três hangares e também tem um parque de abastecimento de aeronaves.

Características técnicas dos aeroportos

Vocação para aviação executiva, aviação geral e taxis aéreos.

Investimentos planejados do ano um ao ano 30 - esses investimentos são distribuídos para a iniciativa privada, para o concessionário, ao longo dos 30 anos de concessão. O investimento que o estado ainda está em andamento nos aeroportos tem total de R\$ 10,7 milhões. Investimentos planejados a cargo da concessionária, R\$69,8 milhões, isso ao longo dos trinta anos.

O movimento dos aeroportos, só pra ter uma ideia, aqui a estatística em 2012, pouso mais decolagem, a soma, nós tivemos Jundiaí com 99 mil movimentos, Bragança com 43 mil, Campinas Amarais 33 mil, Ubatuba, 6 mil movimentos e Itanhaém, 24 mil. Importante, a qualificação técnica para participação na concessão, na verdade, a qualificação nós definimos apenas a necessidade e não uma operadora, a necessidade de especialistas profissionais com experiência comprovada nas áreas de gestão de aeroportos, gerenciamento de segurança operacional, operação e segurança aeroportuária, manutenção de aeroportos e resposta emergência aeronáutica. Na verdade, nós não inventamos isso, isso tá previsto nas resoluções da ANAC e com experiência comprovada em aeródromo de aviação geral ou comercial, com, no mínimo, 60 mil movimentos anuais. Funções que podem ser cumulativas e só um esclarecimento, esses profissionais eles podem atender ao lote todo, não precisa ser para cada aeroporto e sim para os cinco aeroportos. Funções que podem ser cumulativas: gestor de aeródromo e

Audiência Pública - Projeto de Concessão para a exploração, ampliação e manutenção dos aeroportos Comandante Rolim Adolfo Amaro, em Jundiá; Arthur Siqueira, em Bragança Paulista; Campinas/Amarais, em Campinas; Gastão Madeira, em Ubatuba e o Aeroporto de Itanhaém.

manutenção, e a segunda, gestor de operações, segurança, segurança operacional, e resposta a atendimento a emergência.

Premissas da modelagem financeira

Nós temos a contribuição fixa paga pela concessionária integralmente no momento da assinatura do contrato da concessão. O valor da outorga será fixo em uma parcela, uma única parcela. A contribuição variável paga mensalmente em função da receita bruta, auferida e da receita não tarifaria, ou seja, do total da receita.

O prazo de concessão, trinta anos.

Aspectos jurídicos, aí tem toda a legislação aplicável e correspondente a questão dos aeroportos, tanto da lei federal, como da lei estadual.

Diretrizes. A aqui são a dinâmica do processo de licitação.

Modalidade: leilão. Julgamento: o maior valor de contribuição fixa.

Participação: empresas brasileiras e estrangeiras.

Fundo de investimento: entidades de previdência complementar.

Participação: isolada ou em consórcio desnecessário a constituição.

Qualificação técnica: administração, gestão administrativa, restrita a participação de companhias aéreas e gestoras de frotas.

Liderança do consórcio: Não há restrições, a não ser as decorrentes de lei de liderança de empresa brasileira em consórcio formado por brasileiros e estrangeiros.

Credenciamento e dinâmica da licitação: credenciamento e garantia de proposta, proposta de preços e lances e habilitação, processo invertido, inverso.

Condições para assinatura do contrato: constituição da SPE, prestação de garantia e execução, contratação do seguro constituída sob as leis brasileiras, participação do vencedor do certame na proporção apresentada, a sociedade anônima, padrões de governança corporativa, capital social mínimo.

Aqui a remuneração do concessionário

Fluxograma de apresentação, tarifas atividades aeroportuárias, as tarifas aeronáuticas elas são geridas pela Resolução 180 da ANAC. Receitas e, portanto, sujeitas ao reajuste pela própria ANAC. Receitas não-tarifárias advindas de exploração da infraestrutura, como cafés, hotéis, restaurantes, lojas, enfim, aí há uma liberdade para o concessionário desenvolver qualquer nova atividade comercial, não há restrição.

Modelo de revisão e reajuste

O reajuste da tarifa, como eu disse anteriormente, ele é regulado pela ANAC, pela Resolução 180, portanto continuará dessa forma, quer dizer, todo reajuste de tarifa será regulado pela Agência, através da Resolução 180. A revisão de parâmetros de concessão ordinária será feita a cada cinco anos. Utilização de metodologia do fluxo de caixa marginal, aplicável a novos investimentos. A revisão extraordinária, ela se dará em qualquer das seguintes modalidades:

Alteração no prazo de concessão - limitada a cinco anos. Isso é previsto no decreto federal; alteração nas obrigações contratuais do concessionário; revisão de contribuição variável devida pelo concessionário.

As fases de implantação do projeto - Investimentos realizados pelo parceiro, objeto conta com ampliação manutenção, exploração, infraestrutura, aeroportos e seria implantado em quatro fases:

A primeira fase, no período de seis a nove meses. Nós temos as transferências das operações dos aeroportos do DAESP para a concessionária, por meio de uma constituição de um comitê de transição

São Paulo, 21 de outubro de 2013.

Audiência Pública - Projeto de Concessão para a exploração, ampliação e manutenção dos aeroportos Comandante Rolim Adolfo Amaro, em Jundiaí; Arthur Siqueira, em Bragança Paulista; Campinas/Amarais, em Campinas; Gastão Madeira, em Ubatuba e o Aeroporto de Itanhaém.

entre a concessionária e o DAESP. Segunda fase, primeiro ano da concessão. Haverá a ampliação e reforma dos aeroportos pela concessionária para adequação da infraestrutura e melhoria no nível de serviço. A fase três, quatro anos, demais fases da ampliação e manutenção, são os investimentos. E a fase quatro, que vai até o final do período de concessão, que é implementação, ampliação, enfim, todos os investimentos necessários.

Investimento da concessionária

Investimento total necessário para todo o período de concessão: R\$ 69,8 milhões, distribuídos em: Bragança R\$ 10 milhões e 790 mil. Campinas Amarais, R\$ 14 milhões e 600 mil. Jundiaí, R\$ 22 milhões e 640 mil. Ubatuba R\$12 milhões e 700 mil e Itanhaém R\$ 9 milhões e 150 mil. Esses são os investimentos obrigatórios para a concessionária.

Investimentos do DAESP, na ordem de R\$ 10 milhões 700 mil, esses todos estão em andamento, e as previsões: Jundiaí, dezembro de 2014; Bragança Paulista, também dezembro; Campinas, julho de 2014; Itanhaém, junho de 2014; e Ubatuba, junho de 2014. Portanto, todos esses investimentos serão concluídos no primeiro ano de concessão.

Finalmente, o nosso cronograma proposto. Temos conseguido cumpri-lo. A anuência previa da SAC, que tá em andamento desde maio/junho. Consulta Pública que se encerrou no dia 18. Hoje, finalmente, a Audiência Pública. A publicação do edital, estimamos aí com a anuência da Secretaria da Aviação Civil, meados de novembro, nós soltamos o edital com um período de 45 dias de publicação. E, finalmente a abertura das propostas entre janeiro e fevereiro de 2014.

Bom, finalmente aqui, algumas questões que foram levantadas em consulta pública, que estão em análise, tanto na ARTESP, quanto no DAESP. Primeiro a questão da sub-rogação dos contratos em vigor, sejam contratos comerciais ou contratos administrativos. A dilação do prazo de investimentos, quer dizer, ao longo de toda a concessão. Capital social da concessionária, a qualificação técnica, divulgação do cronograma de investimentos e obras a cargo DAESP e questões ambientais. Então, todas essas questões foram levantadas nas contribuições da Consulta Pública, e, encontram-se em análise tanto na ARTESP quanto no DAESP.

Bom, resumidamente então, isso é uma concessão de um lote que compõe 5 aeroportos da aviação executiva, por um período de 30 anos, com um investimentos da ordem de R\$70 milhões, previstas para o concessionário, e R\$10 milhões em andamento ainda pelo DAESP, com conclusão no primeiro ano de concessão.

Basicamente eram essas as informações, queria agradecer a todos pela atenção, muito obrigado! Estamos à disposição.

Mestre de cerimônias: Agora conforme o regulamento da Consulta Pública, chamamos o senhor Alberto Quirali, da Aeropart, pra fazer a exposição. Senhor Alberto está no auditório?

Então temos mais duas participações: Do senhor Assunção Santos, da Carname (Câmaras Nacionais de Arbitragem e Mediação) e na sequência, o senhor Frank Iapicca, da Iapicca Combustíveis.

Segundo regulamento, eles terão 10 minutos para a exposição.

Franco Iapicca: Bom dia a todos! Meu nome é Francisco Augusto Iapicca, sou de Bragança Paulista. Já peço desculpas pelo meu português, que eu sou italiano. Vim aqui para o Brasil há cinco anos, acreditando na estrutura do DAESP, nos aeroportos. Achei que o aeroporto de Bragança Paulista, com a sua vizinhança à São Paulo, poderia e pode ser uma alternativa natural a Campo de Marte hoje lotado. Investi no aeroporto de Bragança Paulista. Hoje tenho quatro hangares, dois em construções, três - ah já são 5-, três terminados e o posto de abastecimento. Foi feito um acordo com o presidente, superintendente que eu ia fazer os hangares em Bragança Paulista e o DAESP ia participar com os

São Paulo, 21 de outubro de 2013.

Audiência Pública - Projeto de Concessão para a exploração, ampliação e manutenção dos aeroportos Comandante Rolim Adolfo Amaro, em Jundiá; Arthur Siqueira, em Bragança Paulista; Campinas/Amarais, em Campinas; Gastão Madeira, em Ubatuba e o Aeroporto de Itanhaém.

investimentos do tipo balizamento, "taxiway", coisa que eles fizeram. Hoje, o balizamento a um ano da conclusão dele, ainda não está funcionando. Nós, concessionária do aeroporto de Bragança tivemos que adquirir, comprar as balizas dos prédios que estavam faltando em volta do aeroporto, nós tivemos que ir lá, nós tivemos que contratar eletricitista para colocar e muitas outras coisas.

Hoje tá faltando muito no aeroporto de Bragança Paulista, mas muito mesmo. O pátio para estacionamento cabe três aeronaves. Eu queria perguntar como é que vai desenvolver um aeroporto onde cabem três aeronaves no pátio, só? Não tem mais condições, não se fala de ampliação de pátio, absolutamente, vamos gastar dinheiro pra outras coisas que nós não achamos necessário. Tem uma calçada da entrada do aeroporto que faz cinco anos que não dá para o pedestre caminhar; cresce a grama, fizeram a guia e não concluíram a calçada. A entrada do aeroporto não tem portão, tem um portão velho, caído. Não tem iluminação no estacionamento e tem muitas outras coisas, a quadriculação das cabeceiras, do que eu lembro né?

Mas isso daí é uma coisa que eu espero que o DAESP ou quem, eventualmente, venha a administrar esses aeroportos irá fazer, mas não tem no cronograma de obra. Mais uma pergunta é porque só em 2019 vão ter que ser feitos os investimentos? De 2014 para 2019 não vai se fazer nada? E todas as obras que necessitam? Os concessionários que nem eu, que hoje tem contrato com o DAESP, de mediamente 25 anos, e não entendo que o concessionário que vai ganhar esse leilão é 30 anos e pra nós é 25. Quando tem um Decreto Federal que se sobrepõe a uma lei, que isso não é regular. A lei prevê que os investimentos terão que ser amortizados em todos os anos necessários, não 25 como hoje o DAESP tá fazendo. Se eu gastei R\$ 2 milhões e faço um exemplo, e necessita de 35 anos, o DAESP tem que me dar 35 anos. O quanto menos ele tem que arrecadar menos em porcentagem. Mas essa é uma outra questão.

Eu quero saber quem ganhar, vai ganhar essa licitação, vai manter a mesma tipologia de licitação dos lotes? Vai construir hangar e vai praticar que preço, relativamente ao que existe? Eu investi acreditando no DAESP, acreditando no Governo, hoje eu não sei quem vai ganhar. Quem vai me garantir que quem ganha tem realmente condições estrutural e econômica para administrar os aeroportos? E se fechar o aeroporto? E se por causa de incompetência ou qualquer motivo fechar o aeroporto de Bragança, quem vai me ressarcir? Então, essas e outras dúvidas, nós concessionário, pelo ao menos de Bragança, eu não falei com os outros, nós temos e não foram esclarecidas no edital. Eu acho, e nunca deixei de falar que pra Bragança Paulista, pelo ao menos que eu conheço, foi mal administrada, as coisas que foram feitas até hoje foram mal feitas e tá lá pra ver; gastaram dinheiro público com o balizamento há um ano pronto, e ninguém se mexe pra que entre a funcionar o balizamento. É culpa do DAESP, é culpa da ANAC, é culpa do governador, tem sempre alguém que tem uma culpa, mas ninguém resolve. Gastos R\$ 2 milhões, aproximadamente, e se continuar ainda desse jeito, todo o material que foi utilizado vai se deteriorando com o tempo e não dá serviço.

Qual é o desenvolvimento do aeroporto de Bragança Paulista com um estacionamento de três aeronaves? Eu gostaria de saber. Não tem desenvolvimento porque não tem infraestrutura, essa é a verdade. Como pode se desenvolver um aeroporto se não tem infraestrutura? Como pode crescer um aeroporto com um estacionamento para três aeronaves? É isso que eu quero perguntar ao doutor Volpi e as pessoas que decidiram, resolveram fazer esse edital. O aeroporto passou para a (sala ou fase) um né, de Sorocaba, onde foi recentemente asfaltado, eu não sei se o doutor Volpi foi lá ver, mas é uma porcaria, mal feito, malfeito, já cheio de buraco. Sorocaba. Então, eu gostaria que antes de fazer esse leilão, se tomasse providência para, realmente, arrumar esses aeroportos, para que seja uma parceria, porque hoje já é uma parceria pública e privada, e eu sou privado. Eu investi 6, 7 milhões no aeroporto de Bragança Paulista. Eu não estou entendendo por que...nós somos uma parceria com o DAESP, só que o DAESP não quer saber, o DAESP, ele só quer o que ele acha de seus direitos...os direitos nossos de concessionários vem depois. Para ser atendido do doutor Volpi, precisa ligar três meses antes, pra vê se ele "dá" um tempinho pra nos atender. Essa é a realidade.

Audiência Pública - Projeto de Concessão para a exploração, ampliação e manutenção dos aeroportos Comandante Rolim Adolfo Amaro, em Jundiá; Arthur Siqueira, em Bragança Paulista; Campinas/Amarais, em Campinas; Gastão Madeira, em Ubatuba e o Aeroporto de Itanhaém.

Bom, eu não quero mais tomar o tempo de vocês, os problemas são muitos em Bragança e acredito que também nos outros aeroportos. Obrigado e desculpe.

Mestre de cerimônias: Senhorita Assunção?!

Assunção: Bom dia a todos... Ah, na verdade minha contribuição eu havia feito como todos vocês ou a maioria de vocês, pela própria internet, pelo formulário né? Lá atrás... é, porém, no momento da inscrição como expositora, não sei se alguém teve essa dificuldade, mas estava riscadinho a palavra ouvinte, ou o expositor, não sei quem fez a inscrição de vocês, mas tinha essa dificuldade de travamento na hora de fazer a inscrição. Daí como eu gosto muito de desafios e acho muito interessante esses conflitos conforme o senhor Franco acabou de mencionar aqui né, entre órgão público, e só não é parceria publica privada porque contrato de PPP são acima de, no caso, de R\$20 milhões né? Teoricamente, então no aeroporto de Bragança DAESP e iniciativa privada, ainda não é formalizado como PPP né? É pode ser, pode colocar essa na verdade, como eu não consegui me inscrever como expositora anteriormente, eu não estou com essa apresentação pronta, mas como eu vim plantar uma sementinha e uma idéia, fiz primeiro no sexto andar e desci pro quinto andar, além da contribuição por escrito, então gostaria de manter essa idéia, plantar, porque desde 1993 eu comecei a plantar a idéia de que sociedade civil organizada é muito mais forte do que órgão público e do que governo e que nós podemos direcionar da melhor maneira possível para a comunidade, para a sociedade né, todo o futuro de uma região, das localizações e eu defendo isso a muito tempo, então eu queria só pedir pra saber com quem eu to falando, em primeiro lugar por favor, advogados que contribuíram, empresas e advogados - se não quiser levantar a mão, só faz assim na frente, por favor... Não precisa levantar a mão, quem são os advogados presentes aqui, por favor? Os outros não estão querendo se apresentar como advogados para ouvir o que eu tenho pra falar primeiro né? Tudo bem. Bacharéis em direito então? Ok. Concessionários e usuários? Ok.

E os outros são todos do DAESP, não, né? O DAESP lotou esse auditório? DAESP, por favor... Associações de bairro, que legal! Das associações de aeroportos, os concessionários dos aeroportos, por favor? Ok. Tá bom.

Até que a audiência pública está assim... É, vamos dizer homogenia em termos de público, e graças a Deus então que os advogados não estão em maioria, porque o que eu defendo... Não consegui abrir? Não entendi... Tá em PowerPoint. Tá na última... Não tem importância! Se você conseguisse seria interessante pelo ao menos o "comecinho" da parte, bom isso na verdade seria mais até para os advogados né? Pra saberem da intenção. Eu coloquei no 17.5.

Primeiro lugar, eu não sou advogada, minha formação é comunicação social, eu sou relações públicas. E quando eu estudei Relações Públicas em comunicação social, nós não tínhamos gestão de crises corporativas como pós-graduação, como MBA nessa atividade, e eu gostamos muito, à época, de estudar as crises corporativas.

E né, nada mais do que ta acontecendo nessa audiência pública, ainda não estamos em crise, mas, na verdade, existem os conflitos já instalados né? Por parte tanto dos concessionários, mencionando alguma coisa que o senhor Franco falou antes, por parte do DAESP também, que não cumpriu ainda sua parte que era dos investimentos. Então existem aí, realmente, conflitos de interesses, e a boa vontade dos interessados na concessão dos cinco aeroportos, né? Então, qual é a ideia? Consta como clausula contratual, que sejam diminuídos os conflitos através do Fórum da comarca de São Paulo, né?

Isso é normal em todos os contratos do Brasil há muito tempo né? E realmente não foi colocado... (falando com a pessoa que está mexendo no equipamento) Aí não tá, o arquivo é só... Podia ser só a palestra mesmo. Outros arquivos você não precisa abrir... É só esse mesmo. Tá em PowerPoint, se você não tem aí, mais um motivo pra... Ah ta, eu salvei?!

A Canarme é só uma... É institucional... É uma rede de câmaras de mediação e arbitragem para "dirimir" conflitos, e, na verdade, a idéia é propor para vocês, que ao invés de utilizar para esses

São Paulo, 21 de outubro de 2013.

Audiência Pública - Projeto de Concessão para a exploração, ampliação e manutenção dos aeroportos Comandante Rolim Adolfo Amaro, em Jundiá; Arthur Siqueira, em Bragança Paulista; Campinas/Amarais, em Campinas; Gastão Madeira, em Ubatuba e o Aeroporto de Itanhaém.

conflitos a câmara ou fórum da Comarca de Bragança Paulista, utilizar... (pausa para falar com a pessoa que está arrumando a apresentação).

Ah, então tá no note, não tem importância, também eu só tenho 10 minutos e a apresentação é maior, não tem problema nenhum, mesmo porque a idéia é apresentar separadamente para os interessados ok? Então não tem problema, eu não esperava fazer essa apresentação.

A ideia é, hoje, ao invés de ficar nas lamurias que o senhor Franco falou aqui, a apresentação bonita que o senhor Ricardo Volpi fez aqui, e ao invés de ficar os concessionários na dúvida do que daqui pra frente vai acontecer, e também os investidores que estão pretendendo participar da aquisição, de ser realmente um vencedor. Como nós temos eleição o ano que vem, e a gente sempre diz como sociedade civil organizada, todo ano eleitoral, pré-eleitoral, não se deve mexer com o que está funcionando, com o que está adequadamente correto ou não ainda, né, porque tudo pode acontecer após uma eleição. E antes de uma eleição, nesse momento nós conseguimos lá atrás não deixar renovar o contrato de 30 anos com a SABESP, por exemplo. Sabesp, DAESP e todos os "esps". Nós sabemos que envolve essa parte né? Político partidária, né? Envolve os investimentos mesmo sendo autarquia, a Sabesp. E nós não deixamos como sociedade civil organizada com que acontecesse uma renovação de contrato, como sociedade civil, ok?

Representando sociedade civil no fórum de desenvolvimento sustentável, planos entre serras e águas dos impactos da rodovia Fernão Dias, participando e representando o Ciesp e os empresários da região, e formando posteriormente uma ONG ambiental lá na região, qual é a região...? A região do Circuito das Águas e Serras, ok? Quem não sabe daí procura lá pra saber quais são as cidades que contemplam e conheçam lá, que é muito lindo.

Então nós simplesmente tivemos muitos conflitos, e eu como empresária e posteriormente como ambientalista, assinei a duplicação da Fernão Dias sempre com ressalvas. Eu deixei a Fernão Dias acontecer e concluir sempre com ressalvas. Hoje a OHL que é a concessionária está reinvestindo milhões de lá de trás, coisa que era pra ter sido feita lá atrás. Reinvestindo milhões em conserto daquilo que lá atrás eu havia colocado como ressalva. Ou seja, a preocupação com relação de agora pra frente, da mesma maneira, é exatamente essa. Os investimentos dos documentos que tem que ser liberados, o último item foi questões ambientais, né? Poderia até colocar como primeiro item, porque é dependência, eu vim pessoalmente antes até o sexto andar, pra ver resposta da Cetesb com relação ao licenciamento ambiental. E foi pedido documentos que envolvem SABESP, por exemplo. E nós não renovamos contrato com a SABESP, por exemplo.

E então, numa dessas, gente, os conflitos estão instalados já, não estão à flor da pele por enquanto, mas eu acho que DAESP junto aos concessionários e nessa audiência pública gostaria de propor e para um seqüência, uma capacitação de conciliadores e quem quiser participar da arbitragem posteriormente, são procedimentos diferentes, mas a minha intenção é...gostaria muito que fosse colocado na clausula 17.5 do contrato, na verdade bem antes se vocês quiserem né, começar desde agora dirimir conflitos, mesa redonda, diálogos né? E pontualmente monitoramento sistemático desse processo como um todo, até se chegar lá na frente e precisar impugnar né, infelizmente, se não houver um consenso, um cumprimento de todos os participantes, todos os atores sociais e não sociais, se não houver um cumprimento dos acordos, do que houve confiança mutua desse contrato feito de 30 anos, que na verdade não vem sendo cumprido, está muito a passos de tartaruga e parece que a concessão está andando mais rápido do que o compromisso com a sociedade, né?

Então, não faço parte de quem é contra a concessão de aeroportos, ao contrário, se a privatização realmente for cumprida com os melhores investimentos possíveis e vir a desenvolver, melhor que se tenha a colher de frutos daquilo que foi plantado lá atrás. Então, gostaria de ter a concordância dos concessionários, dos usuários, das associações, principalmente, por favor, dos advogados um a um das associações, para que possamos os próprios advogados que já defendem as associações, participarem das reuniões de conciliação e arbitragem.

Audiência Pública - Projeto de Concessão para a exploração, ampliação e manutenção dos aeroportos Comandante Rolim Adolfo Amaro, em Jundiá; Arthur Siqueira, em Bragança Paulista; Campinas/Amarais, em Campinas; Gastão Madeira, em Ubatuba e o Aeroporto de Itanhaém.

Tive o prazer de ter o programa O conciliador na Globo, né? No Fantástico, então eu me sinto meio poderosa, mesmo que tendo doado para o Tribunal de Justiça aqui de São Paulo, o programa o conciliador, que foi como uma cápsula do fantástico, e tirei do ar também porque eles focaram de maneira errada os procedimentos e ainda foca na novela agora, com relação a conciliação... Então eu gostaria muito, muito, muito que esse contrato tivesse a previsão de cláusula com promissória, não precisa nesse momento instituir qual seria a instituição arbitral, não temos necessidade de nesse momento colocar qual seria, mesmo porque, como eu falei a minha parte é ideologia, então não precisa ter uma instituição já constando em contrato. A idéia é primeiramente plantar a semente de que devemos sempre dialogar, ter resultados desses diálogos né, formais, são investimentos altos e são impactos ambientais também diferenciados e são muitas vezes números mostrados de forma equivocada. E, também a sociedade civil pleiteia que isso seja o mais transparente possível e pra isso que existe audiência pública, que eu pude participar. Porque se não fosse a audiência pública, realmente eu não poderia estar falando com vocês.

Eu agradeço de poder participar, fui muito bem recebida no sexto andar para poder... É uma pena que eu tenho que formalizar e fazer requerimento pra poder dar vista ao... A resposta da Cetesb... Achei que não era necessário. Eu espero ainda até a parte da tarde poder ver esse processo in loco que eu solicitei dessa maneira, como cidadã, por ser uma audiência pública. Ok? Muito obrigada pela atenção de vocês.

Mestre de Cerimônias: Agora abriremos para a fase de perguntas. Todos vocês tem nos assentos, o formulário para preencher e a gente vai passar recolhendo. Faremos uma pausa de até 30 minutos, ok?

PAUSA

Mestre de Cerimônias – Retornamos da Pausa. Convido o Dr Paulo e o Dr. Volpi a recompor a mesa. O Dr. Paulo fará as perguntas e depois o Dr. Volpi responderá, e ao final das respostas a sessão estará encerrada.

Paulo Vargas - As perguntas serão lidas em ordem da número 01 à número 21, e o Dr. Volpi seguirá com a resposta ao questionamento.

A pergunta é do Douglas Del Nero, da TEADI BRASIL: Segundo consta na Seção V – Subseção I. A Concessionária poderá optar por não sub-rogar os contratos, tendo responsável por indenização os valores em decorrência do risco da rescisão. Qual será o critério usado para indenizar as atuais concessionárias uma vez que até hoje em todas as reuniões, mantidas com o DAESP, sempre nos foi dito que as condições dos contratos atuais seriam preservadas?

Ricardo Volpi – Esse assunto inclusive faz parte da contribuição da Consulta Pública, e, como mostrei no último slide, é um assunto que está em análise e revisão do DAESP e da ARTESP. Mas, de qualquer forma, a sub-rogação atual não implica em rescisão dos contratos atualmente vigentes. Caso haja rescisão contratual, eventuais direitos das partes obedecerão ao contrato vigente, e a legislação pertinente.

Paulo Vargas - Muito da pergunta número dois tem relação com objeto da pergunta número um. A pergunta é da Tânia de Carvalho, de Bragança Paulista: Quais as garantias de que os contratos de concessão já celebrados com o DAESP serão inteiramente respeitados pelo futuro concessionário?

Ricardo Volpi – O futuro concessionário deverá respeitar todos os contratos, conforme legislação vigente e os dispositivos contratuais. Caso haja rescisão contratual, eventuais direitos da parte obedecerão à legislação vigente e o contrato em vigor.

Audiência Pública - Projeto de Concessão para a exploração, ampliação e manutenção dos aeroportos Comandante Rolim Adolfo Amaro, em Jundiá; Arthur Siqueira, em Bragança Paulista; Campinas/Amarais, em Campinas; Gastão Madeira, em Ubatuba e o Aeroporto de Itanhaém.

Paulo Vargas – O novo concessionário poderá não sub-rogar. Caso ocorra, quem se responsabilizará pelas indenizações? De que forma? Quais os parâmetros?

Ricardo Volpi – Na verdade essa pergunta se repete, eu sei que é uma preocupação, mas como eu falei na apresentação o assunto de sub-rogação está em análise e revisão junto à ARTESP e o DAESP. Conforme informado no início.

Paulo Vargas – A próxima pergunta é do Milton Waisman, da Visual Propaganda Aérea: Como será a relação comercial dos outros concessionários com as empresas que tem contrato em vigor? E a sua renovação?

Ricardo Volpi – A relação comercial continua sendo no contrato em vigor, no contrato de concessão de uso de área ou outra atividade pertinente. Vale o contrato em vigor.

Paulo Vargas – Serão mantidas as atuais taxas aeroportuárias como pouso, decolagem, aluguéis e etc?

Ricardo Volpi – Sim. Conforme explanado, as tarifas aeroportuárias serão mantidas conforme prevê a Resolução 180 da ANAC. Os contratos comerciais serão respeitados, o que consta nos contratos, até a sua renovação e reajuste.

Paulo Vargas – Pergunta do Milton Waisman, da Visual Propaganda Aérea: Como ficarão as operações já existentes em cada aeroporto?

Ricardo Volpi – As operações serão feitas respeitando a legislação vigente. Não há alteração nenhuma nos aeroportos em termos de operações.

Paulo Vargas – Gilberto Marcos Garcia, da Associação de moradores do Jardim Santa Helena: O aeroporto de Bragança Paulista opera sem licenciamento ambiental desde sempre. O DAESP assumiu a sua administração em 2000 e nunca providenciou o licenciamento ambiental corretivo. A CETESB nunca fiscalizou nunca exigiu licenciamento quando tal ônus lhe competia. É essa a agência ambiental que somente agora irá fazer o licenciamento? Apenas para lembrar, operar atividade aeroportuária sem licenciamento ambiental é ilícito, civil e criminal.

Aqui como presidente da mesa eu também tenho que alertar, se isso é uma acusação eventualmente nós podemos tomar outras providências. Muito obrigado.

Ricardo Volpi – A questão é o seguinte, a CETESB é a autoridade competente para proceder os licenciamentos de atividades previstas na resolução CONAMA 237/97, dentro do Estado de São Paulo. O aeroporto está em processo de regularização ambiental para obtenção da licença de operação de regularização ALOR.

Paulo Vargas- Questão oitava, do André Lacinti, da entidade Icipar Empreendimentos e Participações Ilimitadas: De que ordem será a responsabilidade pela regularização das áreas do aeroporto de Itanhaém, do pagamento por terrenos e de mudança do plano diretor municipal, uma vez que hoje o zoneamento é de uso estritamente industrial?

Ricardo Volpi - A regularização das áreas aeroportuárias é de responsabilidade do DAESP todos os aeroportos contemplados nesse lote estão sendo regularizados pelo DAESP que fará até a conclusão dos trabalhos.

Paulo Vargas - Pergunta nona é da Ana Beatriz Monteiro, da entidade/empresa CALT: Pelos dois arquivos de informações financeiras disponíveis a receita comercial de Itanhaém/2012 (R\$1,3 milhão) foi praticamente o dobro da respectiva receita em 2011 e representou 90% da receita total nos dois

São Paulo, 21 de outubro de 2013.

Audiência Pública - Projeto de Concessão para a exploração, ampliação e manutenção dos aeroportos Comandante Rolim Adolfo Amaro, em Jundiá; Arthur Siqueira, em Bragança Paulista; Campinas/Amarais, em Campinas; Gastão Madeira, em Ubatuba e o Aeroporto de Itanhaém.

anos. Quantos contratos foram ajustados? Mais de um? O futuro concessionário do aeroporto ainda tem espaço para algum ajuste no contrato?

Ricardo Volpi - Na verdade isso não foi um ajuste de contrato, isso na verdade aconteceu, esse acréscimo de receita, em função dos novos contratos. Não se trata de ajuste e sim de novos contratos.

Paulo Vargas - Décima pergunta - Francisco Iapicca - Existe um plano diretor de desenvolvimento dos aeroportos?

Ricardo Volpi - Sim, existe um plano de desenvolvimento para todos os aeroportos, inclusive o de Bragança Paulista.

Paulo Vargas - Décima primeira - Quais as garantias de que quem ganhou a licitação dará aos atuais concessionários em termos econômicos, em caso de falência ou fechamento dos aeroportos em caso de incompetência ou outros?

Ricardo Volpi - O vencedor da licitação observará os termos e condições dos contratos firmados. Há mecanismos contratuais para garantia dos direitos dos atuais concessionários.

Paulo Vargas - Novamente Franco Tapicca. Iapicca, perdão. Décima segunda questão. O pátio de Bragança Paulista será ampliado?

Ricardo Volpi - Em princípio não. Isso ficará a critério do futuro concessionário, de acordo com o plano de desenvolvimento do aeroporto.

Paulo Vargas - Décima terceira questão, ainda o mesmo subscritor. O ganhador da licitação irá licitar no mesmo padrão do DAESP? Se sim, ok. Se não, de que forma?

Ricardo Volpi - O regime aplicável à concessionária é de direito privado, de modo que não está obrigado a licitar. A estratégia comercial será por ele definida.

Paulo Vargas - Continuamos o mesmo subscritor Franco Iapicca. Décima quinta questão. Os aeroportos não estão dando lucro, sendo assim qual será o interesse dos participantes nessa licitação?

Ricardo Volpi - O interesse comercial depende do interesse de cada licitante privado.

Paulo Vargas - Décima sexta, mesmo subscritor. Se os aeroportos estão em déficit de pouso e decolagem em Bragança Paulista, são 90% do aeroclube e é isento de taxas, como vai desenvolver o aeroporto?

Ricardo Volpi - Eu repito a resposta anterior, aí é estratégia do concessionário.

Paulo Vargas - Continuamos com o mesmo subscritor. Décima sétima questão. Existe um plano diretor de expansão do aeroporto? Se existe, qual é? Quem irá arcar com os investimentos?

Ricardo Volpi - Isso já foi respondido, né? É porque tem duas perguntas repetidas.

Paulo Vargas - Exato. Novamente mesmo subscritor. Uma questão também cujo objeto já foi tratado. Os contratos já existentes dos concessionários serão respeitados?

Ricardo Volpi - Sim.

Audiência Pública - Projeto de Concessão para a exploração, ampliação e manutenção dos aeroportos Comandante Rolim Adolfo Amaro, em Jundiaí; Arthur Siqueira, em Bragança Paulista; Campinas/Amarais, em Campinas; Gastão Madeira, em Ubatuba e o Aeroporto de Itanhaém.

Paulo Vargas - Os lotes existentes para construção de hangares serão licitados no mesmo modelo do DAESP? Se sim, quanto tempo demorará para que essas licitações ocorram? Décima nona pergunta que também é do mesmo subscritor.

Ricardo Volpi - O futuro concessionário poderá explorar a infraestrutura portuária diretamente ou mediante contratos com terceiros. É essa? Obedecido o regime contratual dos contratos atualmente vigentes. Eventual exploração que viole regras concorrenciais ou regulação vigente estará sujeito a sanções legais cabíveis.

Paulo Vargas - E agora, por fim, vigésima primeira pergunta. Continuando com o mesmo subscritor, Franco Iapicca. O vencedor da licitação dos aeroportos pode construir por ele próprio PAAs e explorá-los economicamente com venda de combustíveis? Como ficam os concessionários que já possuem PAA nesses aeroportos e ainda aguardam o retorno do investimento?

Ricardo Volpi - A resposta é sim, poderá. E repito: eventual exploração que viole regras concorrenciais ou regulação vigente estará sujeita a sanções legais cabíveis.

Paulo Vargas - Muito obrigado, senhoras e senhores. Aqui nós encerramos essa audiência. As perguntas e respostas já foram lidas. Eventualmente, sigam o cronograma da apresentação para maiores informações dos demais eventos que são prévios ao leilão.