



PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL das sociedades

AEROPORTOS BRASIL S.A. – em Recuperação Judicial;
AEROPORTOS BRASIL – VIRACOPOS S.A. – em Recuperação Judicial; e
VIRACOPOS ESTACIONAMENTOS S.A. – em Recuperação Judicial.

(Processo nº 1019551-68.2018.8.26.0114)

Campinas, 27 de julho de 2018.

PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL DE
AEROPORTOS BRASIL S.A. – em Recuperação Judicial;
AEROPORTOS BRASIL – VIRACOPOS S.A. – em Recuperação Judicial; e
VIRACOPOS ESTACIONAMENTOS S.A. – em Recuperação Judicial.

AEROPORTOS BRASIL S.A. – em Recuperação Judicial, sociedade anônima inscrita no CNPJ/MF sob o nº 14.522.206/0001-96, com sede na Rodovia Santos Dumont, km 66, s/nº, sala 356, Prédio Administrativo, Viracopos, Campinas/SP, CEP 13052-901; **AEROPORTOS BRASIL – VIRACOPOS S.A. – em Recuperação Judicial**, sociedade anônima inscrita no CNPJ/MF sob o nº 14.522.178/0001-07, com sede na Rodovia Santos Dumont, Km 66, s/nº, sala 357, Prédio Administrativo, Viracopos, Campinas/SP, CEP 13052-901; e **VIRACOPOS ESTACIONAMENTOS S.A. – em Recuperação Judicial**, sociedade anônima inscrita no CNPJ/MF sob o nº 17.235.766/0001-58, com sede na Rodovia Santos Dumont, km 66, s/nº, Prédio Administrativo, Viracopos, Campinas/SP, CEP 13052-901 apresentam, nos autos do seu processo de recuperação judicial, autuado sob nº 1019551-68.2018.8.26.0114, em curso perante o d. Juízo da 8ª Vara Cível do Foro de Campinas, Estado de São Paulo, o seu Plano de Recuperação Judicial, em cumprimento ao disposto no artigo 53 da Lei nº 11.101/2005 (“LRJ”).

Sumário

1.	INTRODUÇÃO	4
1.1.	Histórico	4
1.2.	Estrutura societária e operacional.	7
1.3.	Razões da crise	8
1.4.	Viabilidade econômica e operacional.	14
2.	DEFINIÇÕES E REGRAS DE INTERPRETAÇÃO	15
2.1.	Definições	15
2.2.	Cláusulas e Anexos.	23
2.3.	Títulos	23
2.4.	Termos	23
2.5.	Referências.	23
2.6.	Disposições Legais	23
2.7.	Prazos.	24
3.	VISÃO GERAL DAS MEDIDAS DE RECUPERAÇÃO	24
3.1.	Objetivo do Plano.	24
3.2.	Reestruturação dos Créditos	24
4.	REESTRUTURAÇÃO E LIQUIDAÇÃO DAS DÍVIDAS	25
4.1.	Reestruturação de obrigações e créditos do Contrato de Concessão	25
4.2.	Pagamento dos Credores Trabalhistas.	30
4.3.	Pagamento dos Credores com Garantia Real	31
4.4.	Pagamento dos Credores Quirografários.	31
4.5.	Pagamento dos Credores ME e EPP	34
4.6.	Credores de Multa	35
4.7.	Pagamento dos Credores Retardatários	35
4.8.	Inexistência de recurso ao qual tenha sido atribuído efeito suspensivo ... 35	
4.9.	Forma de cálculo das parcelas e prazo de pagamento	36
4.10.	Forma de Pagamento.	36
4.11.	Contas bancárias dos Credores	36
4.12.	Alteração nos valores dos Créditos	37
4.13.	Direito de compensação	37
4.14.	Readequação dos Fluxos de Caixa Sob a Estrutura da Cascata de Contas .. 37	
5.	EFEITOS DO PLANO	38

5.1.	Vinculação do Plano	38
5.2.	Novação	38
5.3.	Reconstituição de Direitos	38
5.4.	Ratificação de Atos	39
5.5.	Extinção de Ações	39
5.6.	Quitação	39
5.7.	Formalização de documentos e outras providências	40
5.8.	Descumprimento do Plano	40
5.9.	Aditamentos, alterações ou modificações do Plano	40
6.	DISPOSIÇÕES GERAIS	41
6.1.	Contratos existentes e conflitos	41
6.2.	Anexos	41
6.3.	Comunicações	41
6.4.	Data do Pagamento	42
6.5.	Encargos Financeiros	42
6.6.	Créditos em moeda estrangeira	42
6.7.	Divisibilidade das previsões do plano	42
6.8.	Manutenção do direito de petição, voz e voto em Assembleia	43
6.9.	Lei Aplicável	43
6.10.	Eleição de Foro	43
	ANEXO 1 - LAUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA	
	ANEXO 2 - LAUDO DE AVALIAÇÃO DE BENS E ATIVOS DAS RECUPERANDAS	
	ANEXO 3 – FORMULÁRIO CREDORES FORNECEDORES COLABORADORES	

1. INTRODUÇÃO

1.1. Histórico

A partir do ano de 2011, a União Federal deu início a um programa de desestatização de certos aeroportos até então explorados exclusivamente pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO (“INFRAERO”), visando melhorar a qualidade de serviços desses aeroportos e acelerar a execução das obras necessárias ao atendimento da demanda pelo transporte aéreo de passageiros e de cargas, adequando-os ao crescimento do setor no país e à realização de grandes eventos, como a Copa do Mundo em 2014 e os Jogos Olímpicos em 2016¹.

Nesse contexto, por meio do Decreto Federal nº 7.531/11, os aeroportos internacionais de Brasília, Campinas e Guarulhos foram incluídos no Programa Nacional de Desestatização – PND, tendo sido delegadas à Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC as funções de execução e acompanhamento do processo de concessão dos referidos aeroportos, sob supervisão da Secretaria Nacional de Aviação Civil.

Foi, então, divulgado pela ANAC o Edital do Leilão nº 2/2011, tendo por objeto a concessão para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos internacionais de Brasília, Campinas e Guarulhos. Conforme previsto no Edital, a licitação ocorreria na modalidade de leilão com inversão de fases, com critério de julgamento pelo maior Valor Global de Contribuição Fixa ofertado.

¹ Esta iniciativa está alinhada com a Política Nacional de Aviação Civil (“PNAC”), instituída por meio do Decreto Federal nº 6.780/09, que elenca como um dos objetivos da PNAC a eficiência das operações da aviação civil e destaca as seguintes ações para tanto (entre outras): *“promover o crescimento do setor por meio da regulação eficiente do mercado, de estímulos a investimentos privados e do incentivo à concorrência, visando coibir práticas anticoncorrenciais e assegurar a prestação adequada de serviços, a modicidade dos preços e a garantia dos direitos dos usuários”* e *“promover a participação da iniciativa privada na construção, operação e exploração de aeroportos, no todo ou em partes”*. (grifou-se)

Aquele leilão foi considerado um sucesso sem precedentes e comemorado intensamente, já que os três aeroportos foram arrematados pelo valor total de R\$ 24,5 bilhões, quase cinco vezes o valor mínimo total de R\$ 5,477 bilhões, representando um ágio médio de 347%.

O Consórcio Aeroportos Brasil, formado pelas empresas TPI - Triunfo Participações e Investimentos S.A. ("TPI"), UTC Participações S.A. ("UTC") e pela francesa EGIS Airport Operation ("EGIS"), foi o vencedor da disputa pelo aeroporto de Viracopos, com oferta de R\$ 3,821 bilhões, por 51% de participação, representando um ágio de 159,75% sobre o preço mínimo.

Os mesmos integrantes do consórcio vencedor (TPI, UTC e EGIS) constituíram a sociedade ABSA, para atuar como acionista privado da sociedade titular da futura concessão do aeroporto de Viracopos, a ABV. O contrato de concessão foi celebrado por ABV com o Poder Concedente em 14.06.2012, tendo por objeto a concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura do Complexo Aeroportuário de Viracopos, pelo prazo de 30 (trinta) anos, a contar de 11.07.2012, data do início da concessão.

Em seguida, foram investidos **R\$ 3,5 Bilhões** em equipamentos e em obras, principalmente as da Fase 1-B, para atingir um nível de excelência na operação aeroportuária de Viracopos. Foram obtidos cerca de R\$ 2,3 Bilhões em financiamentos e foram realizados aportes de capital de R\$ 809.115.000,00, por ABSA, e, R\$ 777.385.000,00, pela Infraero. O saldo de R\$ 0,4 Bilhão foi aportado para capital de giro e outras obrigações da concessão.

Passados pouco mais de 5 anos do início de sua exploração privada, os vultosos investimentos realizados por ABV, associados às melhorias dos processos operacionais e administrativos, transformam Viracopos em referência no setor de aviação, reconhecido por diversos prêmios, no Brasil e ao redor do mundo.

Desde que a operação do aeroporto de Viracopos foi transferida da Infraero para ABV, Viracopos foi eleito por 7 (sete) vezes o melhor terminal aéreo do país na

pesquisa de satisfação de passageiros realizada pela SAC². Foi eleito, ainda, o melhor aeroporto de cargas do mundo, na categoria de até 400.000 ton./ano, no *Air Cargo Excellence Awards 2018*, premiação realizada anualmente pela *Air Cargo World*, uma das principais publicações do setor, que premia os melhores aeroportos na área de transporte aéreo mundial.³

Mais recentemente, no mês de junho corrente, Viracopos foi considerado o 7º (sétimo) melhor aeroporto do mundo e o melhor entre todos os aeroportos brasileiros, de acordo com a pesquisa independente conduzida pela **AIRHELP**, uma empresa com atuação mundial, que assessora passageiros a obterem indenizações por atrasos, cancelamentos, *overbookings* ou outras falhas na prestação do serviço por parte das companhias aéreas⁴.

Além destas premiações, Viracopos (i) foi o primeiro aeroporto concedido do País a obter a certificação ISO 9001:2015, no escopo “gestão da infraestrutura e serviços aeroportuários para a logística de carga e embarque e desembarque de passageiros”, para os dois terminais do complexo aeroportuário (terminal de cargas e terminal de passageiros), e (ii) foi o primeiro e por enquanto é o único aeroporto no País certificado pela Receita Federal no Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado,⁵ programa objeto da Instrução Normativa RFB nº 1.598/15, que

² Viracopos foi eleito o melhor aeroporto do Brasil de acordo com a pesquisa de satisfação conduzida pela SAC no 4º trimestre de 2013, no 4º trimestre de 2014, no 1º trimestre de 2015, no 1º trimestre de 2016, no 2º trimestre de 2017, no 3º trimestre de 2017 e no 1º trimestre de 2018 (Disponível em <http://www.aviacao.gov.br/assuntos/pesquisa-satisfacao>).

³ No período de 2014 a 2017 Viracopos conquistou outros prêmios *Air Cargo Excellence*, da mesma *Air Cargo World*: 2º melhor aeroporto de carga do mundo em 2017; melhor aeroporto de carga da América Latina em 2016; e melhor aeroporto do Brasil, melhor aeroporto da América Latina no quesito Operação de Carga e 2º melhor aeroporto de carga da América Latina em 2014.

⁴ <https://www.airhelp.com/pt-br/airhelp-score/avaliacao-aeroportos/>, <https://www1.folha.uol.com.br/turismo/2018/06/dois-aeroportos-brasileiros-aparecem-em-lista-de-10-melhores-do-mundo.shtml> e <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-06-06/the-best-and-worst-airlines-and-airports-of-2018>. Consultas nesta data.

⁵ A lista completa dos operadores já certificados pela Receita Federal no Programa OEA pode ser conferida no link: <http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/operadores-ja-certificados>.

disciplina a concessão de benefícios voltados à facilitação dos procedimentos aduaneiros, tanto no Brasil, quanto no exterior.

Além de todos prêmios corroborando a excelente prestação de serviços, a relevância de Viracopos deve ser reconhecida pelos empregos gerados – cerca de 1.000 diretos e 5.000 indiretos – e pelas expressivas contribuições fiscais, trabalhistas e de seguridade social que são geradas aos cofres públicos – somente de ISS, Viracopos recolhe ao Município de Campinas cerca de R\$ 30 milhões por ano, o que não era gerado na época em que o aeroporto era operado pela Infraero.

Assim, como restará demonstrado neste Plano e no laudo de viabilidade que integra o **Anexo 1**, as Recuperandas são sociedades plenamente viáveis e que apesar da momentânea crise econômico-financeira, devem ser preservadas em prol da manutenção dos postos de trabalho; da sua importância para o setor de transporte aéreo e do estímulo da economia, em todo território nacional, os quais representam, inquestionavelmente, os objetivos maiores da LRJ.

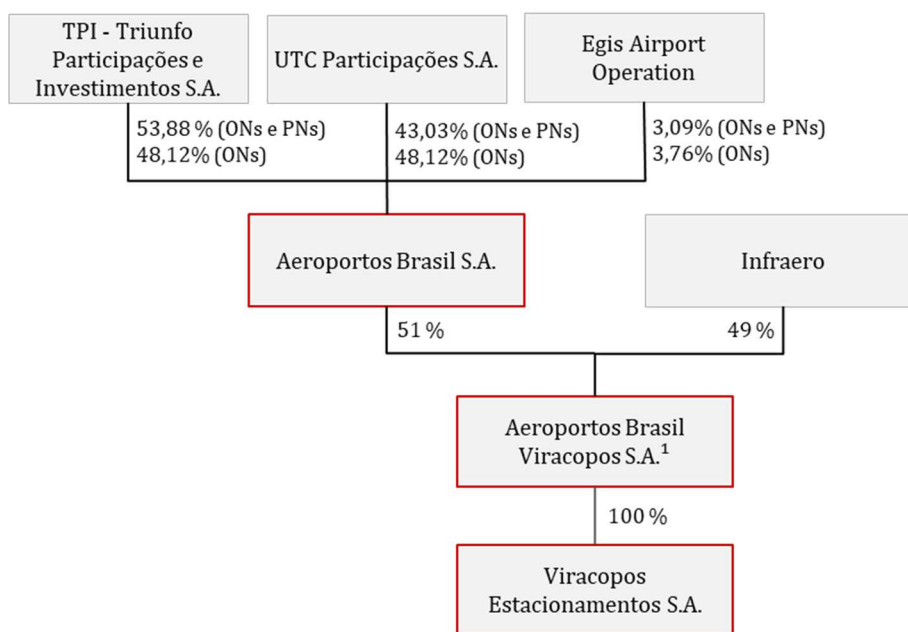
1.2. Estrutura societária e operacional.

Do ponto de vista societário, a ABV está constituída como uma sociedade (anônima) de propósito específico, que tem por objeto social: (i) a prestação de serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura do Aeroporto Internacional de Viracopos; (ii) a constituição de subsidiárias integrais para a execução de atividades econômicas que gerem receitas não tarifárias compreendidas no seu objeto; (iii) a importação de bens e serviços necessários à execução das atividades compreendidas no seu objeto; e (iv) o exercício de outras atividades afins ou correlatas ao seu objeto social.

A ABV possui como acionistas (i) a ABSA, veículo constituído pelos acionistas privados TPI, UTC e EGIS, e (ii) INFRAERO, titulares, respectivamente, de 51% (cinquenta e um por cento) e 49% (quarenta e nove por cento) do capital social da ABV.

A ABV, por sua vez, é controladora da sociedade VESA, uma subsidiária integral que tem por objeto a exploração de estacionamentos de veículos e afins, especialmente no complexo aeroportuário de Viracopos.

Atualmente, esta é a estrutura societária das Recuperandas:



Impetrantes da Recuperação Judicial

¹ Titular da concessão do aeroporto de Viracopos

Em termos operacionais, Viracopos é o 6º (sexto) maior aeroporto do Brasil em número de passageiros transportados e o 2º (segundo) maior em volume de cargas totais, sendo o 1º (primeiro) em volume de cargas importadas – cerca de 40% (quarenta por cento) de toda a carga aeroportuária importada ingressa no Brasil através de Viracopos. Sua contribuição para a malha aérea brasileira compreende cerca de 1.100 voos semanais para mais de 50 localidades no Brasil, além de 25 voos internacionais semanais para 3 localidades.

1.3. Razões da crise.

As razões que culminaram na crise experimentada pelas Recuperandas são os eventos que impactaram diretamente seu fluxo de caixa, com origem tanto externa

quanto interna, conforme pormenorizadamente exposto na petição inicial da Recuperação Judicial e no laudo de viabilidade econômico-financeira que integra o **Anexo 1** deste Plano, elaborado pela renomada consultoria Alvarez & Marsal.

Resumidamente, a crise de liquidez enfrentada pelas Recuperandas está associada a três frentes:

- (i) descompasso entre a demanda projetada e a demanda efetiva do transporte de passageiros e de cargas, em níveis absolutamente exorbitantes e imprevisíveis (configurando hipótese de caso fortuito que, de acordo com o Contrato de Concessão, deve ensejar o imediato reequilíbrio da concessão);
- (ii) ocorrência de diversos eventos ensejadores de desequilíbrio econômico-financeiro da concessão (alguns dos quais causados pela própria ANAC), que não foram objeto de recomposição tempestiva e integral; e
- (iii) grave crise macroeconômica, que empurrou o País para a maior e mais longa recessão de sua história recente e contribuiu para o agravamento dos efeitos dos dois itens anteriores.

(I) DESCOMPASSO ENTRE A DEMANDA PROJETADA E A DEMANDA EFETIVA

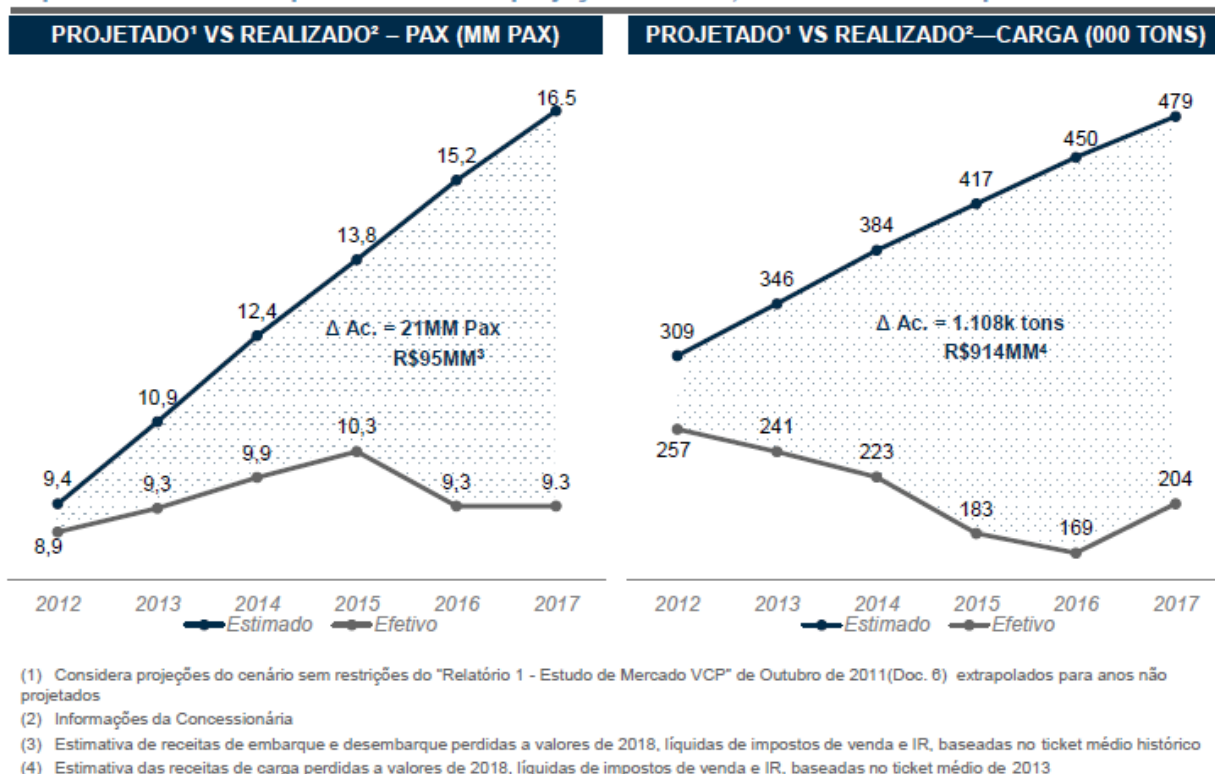
Desde fevereiro/2013, quando o aeroporto de Viracopos passou a ser administrado pela iniciativa privada, a demanda efetiva do transporte de passageiros e de cargas ficou, ano após ano, muito aquém daquela constante do Estudo de Demanda divulgado pela ANAC durante a fase de licitação.

Nesse sentido, no período de 2012 a 2017, a diferença entre a quantidade de passageiros transportada e a projetada foi superior a 21 milhões de pessoas (apenas no ano de 2017, a diferença foi de mais de 7 milhões de passageiros: projeção de 16,5 milhões, ante resultado de 9,3 milhões). No mesmo período, ocorreu algo similar com a quantidade de carga movimentada: uma diferença de 1,108 milhão de

toneladas entre o projetado e o realizado (apenas no ano de 2017, a diferença foi de cerca de 275 mil toneladas: projeção de 479 mil ton., ante resultado de 204 mil ton.).

O gráfico abaixo, elaborado pela Alvarez & Marsal, ilustra o descompasso entre a demanda projetada de transporte de passageiros (abaixo, “PAX”) e de carga *vis-à-vis* a demanda efetiva:

Apesar dos altos valores de outorga e investimentos, as demandas de passageiros e carga apresentaram desempenho inferior às projeções iniciais, acentuadamente a partir de 2015



Os gráficos acima demonstram que, no período de 2012 a 2017, a frustração da demanda implicou perdas estimadas de receitas de embarque e desembarque da ordem de **R\$ 95 milhões** e de receitas de carga da ordem de **R\$ 914 milhões**, em ambos os casos valores líquidos de impostos de venda e IR na data-base 2018.

Um exemplo significativo de como a nova infraestrutura do aeroporto de Viracopos foi superdimensionada pela ANAC no Contrato de Concessão pode ser extraído da seguinte constatação: em 2013, último ano de operação exclusiva, o antigo terminal de passageiros (T0), já inteiramente reformado por ABV, processou 9,3 milhões de passageiros; em 2016 e 2017, o novo terminal de passageiros (T1) transportou a

mesma quantidade de pessoas em cada ano. O problema é que, enquanto o antigo terminal (hoje desativado) possui 28 mil m², o novo terminal possui 178 mil m², mais de 6 vezes o tamanho do anterior.

Os excessos contidos no Estudo de Demanda (contratado e divulgado pela ANAC) não se limitaram aos quantitativos de passageiros e cargas estimados, tendo se refletido também nas projeções de crescimento do Produto Interno Bruto (“PIB”) do País:

Ano	Projeção ANAC	PIB efetivo (IBGE)	Diferença entre projetado e real (em pontos %)	Diferença acumulada entre projetado e real (em pontos %)
2012	5,00%	1,90%	-3,10%	-3,10%
2013	5,50%	3,00%	-2,50%	-5,82%
2014	5,50%	0,50%	-5,00%	-11,39%
2015	4,41%	-3,80%	-8,21%	-20,55%
2016	4,30%	-3,60%	-7,90%	-29,45%

Pelo Contrato de Concessão, ABV teria que pagar ao Poder Concedente valores anuais de outorga divididos em dois componentes:

- (i) Uma outorga fixa anual, no valor de R\$ 127.366.666,67, decorrente da oferta realizada no leilão (repita-se: oferta que levou em consideração os números exorbitantes contidos no Estudo de Demanda contratado e divulgado pela ANAC), a ser corrigida anualmente pelo IPCA desde fevereiro/2012 (atualmente, o valor da outorga fixa anual corresponde a aproximadamente R\$ 180 milhões); e
- (ii) Uma outorga variável anual, fixada em um percentual entre 5 a 7,5% da Receita Bruta da Concessionária auferida no ano anterior.

Diante de tamanha disparidade entre os números que estão na base da equação econômica do Contrato de Concessão e aqueles realizados, a ABV formulou perante a ANAC pleito administrativo visando o reequilíbrio econômico-financeiro da concessão, identificado neste Plano como Pleito de Caso Fortuito.

(II) OS EVENTOS DE DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO DE CONCESSÃO
E OS RESPECTIVOS PLEITOS

Durante o curso do Contrato de Concessão, ocorreram outros eventos ensejadores de desequilíbrio econômico-financeiro da concessão (alguns dos quais causados pela própria ANAC), que não foram objeto de recomposição tempestiva e integral.

A fim de obter o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, a ABV formulou 6 (seis) pleitos perante a ANAC, que se encontram descritos neste Plano: Pleito de Caso Fortuito; Pleito de Teca-Teca; Pleito de Não Imissão na Posse; Pleito de Perdimento; Pleito de Carros Contra Incêndio; e Pleito de Terminal de Cargas Vivas.

Apenas para que se tenha uma dimensão do impacto desses eventos no fluxo de caixa de ABV, os valores dos desequilíbrios objeto dos Pleitos Teca-Teca, Não Imissão na Posse, Perdimento, Carros Contra Incêndio e Terminal Cargas Vivas perfazem mais de **R\$ 3,2 bilhões**, em valores correntes (não descontados) na data-base de dezembro/2017, sem incluir nesta conta o Pleito de Caso Fortuito.

A ocorrência de desequilíbrios dessa magnitude, em um contexto de prolongada crise econômica e sem que outras obrigações e despesas contratuais fossem revistas ou redimensionadas, fez com que ABV experimentasse uma progressiva perda da capacidade para cumprir obrigações financeiras impostas pelo Contrato de Concessão.

(III) GRAVE CRISE MACROECONÔMICA

Finalmente, deve ser destacado o impacto negativo provocado pela grave crise que o País atravessa desde 2014, a partir de quando começou a ocorrer o encolhimento da economia brasileira, com retração no PIB (que, nos anos de 2015 e 2016, decresceu em 3,80% e 3,60%, respectivamente).

De acordo com os dados do último relatório⁶ divulgado pelo Comitê de Datação de Ciclos Econômicos (CODACE), um comitê criado em 2008 pela FGV com a finalidade de estabelecer cronologias de referência para os ciclos econômicos brasileiros, o País enfrentou uma recessão que durou 11 trimestres (entre o segundo trimestre de 2014 e o quarto de 2016), quando a variação acumulada no PIB foi negativa em 8,6%. Trata-se da maior e mais longa recessão desde 1981, quando a série começou a ser medida pelo CODACE.

Embora o PIB tenha sido positivo no ano de 2017 (modesto 1% de crescimento, segundo o IBGE, e, ainda, sobre a base depreciada dos anos amargos anteriores), fato é que o Brasil ainda patina para sair da crise.

E o maior exemplo das dificuldades é o número alarmante de desempregados: 13,7 milhões de pessoas, representativas de 13,1% da força de trabalho ativa, no trimestre encerrado em março p.p., segundo dados da última Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), divulgados pelo IBGE.

A crise econômica representa um evento exógeno extremo, que potencializou os efeitos danosos das duas causas da crise expostas nos subcapítulos antecedentes (descompasso entre a demanda projetada e a demanda efetiva e ocorrência de eventos de desequilíbrio econômico-financeiro da concessão).

* * *

As circunstâncias descritas acima, absolutamente alheias ao controle das Recuperandas, fez com que o aeroporto de Viracopos enfrentasse uma tempestade. Por mais paradoxal que seja, antes do procedimento de RJ, Viracopos reiteradamente considerado o melhor aeroporto do Brasil e com os mais elevados padrões de prestação dos serviços públicos que exerce, estava correndo seríssimo risco de ver encerrada a sua atividade, pelas razões da crise antes referidas, em

⁶ <http://portalibre.fgv.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=8A7C82C55EC04CF1015FE89DE84D289C>

especial, os eventos de desequilíbrios econômico-financeiros no Contrato de Concessão (alguns dos quais causados diretamente pela própria ANAC).

1.4. Viabilidade econômica e operacional.

A crise financeira atualmente experimentada pelas Recuperandas, como visto no **item 1.3** acima, é fruto de uma conjunção de fatores externos e internos que afetaram adversamente seu fluxo de caixa, impossibilitando a continuidade do pagamento pontual de todas as suas obrigações junto ao Poder Concedente e demais credores concursais.

Entretanto, as atividades desempenhadas pelas Recuperandas são rentáveis e viáveis. Viracopos gerou em 2017 uma receita bruta da ordem de R\$ 669 milhões e líquida de R\$ 586 milhões. Sua geração de caixa operacional, medida pelo EBITDA⁷, foi R\$ 186 milhões em 2017. Apesar dos efeitos da crise recente, as Recuperandas lograram a melhora de seu resultado operacional, expandindo a margem EBITDA de 39% para 41% entre 2013 e 2017.

Considerando a excelência operacional do aeroporto e a disponibilidade da infraestrutura já construída em Viracopos, é preciso também considerar que as Recuperandas deverão se beneficiar do crescimento futuro do tráfego de passageiros e de carga, na medida em que a retomada do crescimento econômico afetará positivamente a movimentação aeroportuária do país. Tal crescimento poderá trazer impacto direto, através do aumento das receitas aeroportuárias de passageiros e de carga, e também indireto, através do crescimento das receitas comerciais do aeroporto.

Adicionalmente, as Recuperandas entendem possuir substanciais créditos relativos aos Pleitos em face do Poder Concedente, cuja apreciação tempestiva gerará créditos

⁷ EBITDA (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*) ou LAJIDA (Lucros Antes de Juros, Impostos, Depreciação e Amortização): serve como uma base, a partir dos valores contábeis, para inferir quanto a empresa gera de recursos apenas em suas atividades operacionais, sem levar em consideração os efeitos financeiros e de impostos.

significativos a serem utilizados pelas Recuperandas no equacionamento de suas obrigações.

O modelo de negócios que as Recuperandas pretendem desenvolver para permitir o equacionamento de suas obrigações com as expectativas de geração de caixa futuras encontra-se descrito de forma clara e objetiva no laudo de viabilidade econômico-financeira que integra o **Anexo 1** deste Plano.

2. DEFINIÇÕES E REGRAS DE INTERPRETAÇÃO

2.1. Definições.

Os termos e expressões utilizados em letras maiúsculas, sempre que mencionados no Plano, terão os significados que lhes são atribuídos nesta **cláusula 2ª**. Tais termos definidos serão utilizados, conforme apropriado, na sua forma singular ou plural, no gênero masculino ou feminino, sem que, com isso, percam o significado que lhes é atribuído.

2.1.1. “ABSA”: AEROPORTOS BRASIL S.A. – em Recuperação Judicial, sociedade anônima inscrita no CNPJ/MF sob o nº 14.522.206/0001-96, com sede na Rodovia Santos Dumont, km 66, s/nº, sala 356, Prédio Administrativo, Viracopos, Campinas/SP, CEP 13052-901.

2.1.2. “ABV”: AEROPORTOS BRASIL – VIRACOPOS S.A. – em Recuperação Judicial, sociedade anônima inscrita no CNPJ/MF sob o nº 14.522.178/0001-07, com sede na Rodovia Santos Dumont, Km 66, s/nº, sala 357, Prédio Administrativo, Viracopos, Campinas/SP, CEP 13052-901.

2.1.3. “Administradora Judicial”: é a Deloitte Touche Tohmatsu Consultoria Contábil e Tributária S/C Ltda., representada pelo Dr. Luís Vasco Elias, nomeada pelo d. Juízo da Recuperação Judicial, ou quem venha a substituí-la, de tempos em tempos.

2.1.4. “ANAC”: é a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, criada pela Lei Federal nº 11.182/2005, autarquia federal de regime especial e vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. As ações da ANAC se enquadram nas atividades de certificação, fiscalização, normatização e representação institucional⁸.

2.1.5. “Aprovação do Plano”: é a aprovação do Plano em Assembleia de Credores. Para os efeitos deste Plano, considera-se que a Aprovação do Plano ocorre na data da Assembleia de Credores em que ocorrer a votação do Plano, ainda que o Plano não seja aprovado por todas as classes de Credores nesta ocasião, sendo posteriormente homologado judicialmente nos termos do artigo 58, § 1º, da LRJ.

2.1.6. “Assembleia de Credores”: é qualquer Assembleia Geral de Credores, realizada nos termos do Capítulo II, Seção IV, da LRJ.

2.1.7. “Bancos Repassadores”: Banco do Brasil S.A., inscrito no CNPJ/MF sob o nº 00.000.000/6954-08; Itaú Unibanco S.A., inscrito no CNPJ/MF sob o nº 60.701.190/4816-09; Banco Bradesco S.A., inscrito no CPF/MF sob o nº 60.746.948/0001-12 e Haitong Banco de Investimento do Brasil S.A., atual denominação de BES Investimento do Brasil S.A. – Banco de Investimento, inscrito no CNPJ/MF sob o nº 34.111.187/0001-12, conforme Contratos de Abertura de Crédito Para Financiamento Mediante Repasse de Recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES nºs 000050004137300 e 00005003588700.

2.1.8. “BNDES”: o grupo representado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, empresa pública federal, com sede em Brasília, Distrito Federal, inscrito no CNPJ/MF nº 33.657.248/0001-89.

2.1.9. “Caixa Mínimo”: O valor de R\$ 25.000.000,00 (vinte e cinco milhões de reais) que representa o saldo de caixa mínimo para garantir a operação de

⁸ http://www.anac.gov.br/A_Anac/institucional

Viracopos, corrigido anualmente pelo IPCA, o qual servirá de base para o cálculo do *Cash Sweep*.

2.1.10. “*Cash Sweep*”: é o mecanismo por meio do qual ocorrerá a destinação obrigatória do excesso de caixa das Recuperandas para pagamento antecipado dos Credores Financeiros. Por meio desse mecanismo, todo o excedente de caixa em relação ao Caixa Mínimo apurado em até 30 dias após o fechamento do ano será destinado à amortização do principal dos Credores Financeiros.

2.1.11. “*Conta Escrow*”: conta judicial à disposição e sob controle exclusivo do d. Juízo competente para processar e homologar esse Plano de Recuperação Judicial, por meio da qual serão depositados os valores objeto dos Pleitos em face do Poder Concedente, conforme destacado no Item 4.1. desse Plano, já ajuizados ou não, até que sejam esgotadas todas as pretensões, reivindicações e meios de defesa que a Concessionária tiver direito, para, somente em seguida, os respectivos recursos serem repassados para ANAC, BNDES e/ou Bancos Repassadores, conforme o caso e nos termos desse Plano.

2.1.12. “*Contrato de Concessão*”: o Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional de Campinas, entre o Poder Concedente e a Concessionária, incluindo os seus Anexos, estabelecendo os termos e condições da forma de delegação regulamentada pela Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que tem por objeto a prestação de serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária do Complexo Aeroportuário.

2.1.13. “*Créditos*”: são as obrigações e créditos detidos pelos Credores contra as Recuperandas e que estão sujeitos à Recuperação Judicial, sejam vencidos ou vincendos, materializados ou contingentes, líquidos ou ilíquidos, objeto ou não de processo administrativo, demanda judicial ou arbitragem, existentes na Data do Pedido ou cujo fato gerador seja anterior ou coincidente com a Data do Pedido, ou que decorram de contratos, instrumentos ou obrigações existentes na Data do Pedido.

2.1.14. “Créditos com Garantia Real”: são os Créditos assegurados por direitos reais de garantia (tal como um penhor ou uma hipoteca) outorgados pelas Recuperandas, até o limite do valor do respectivo bem, nos termos do artigo 41, inciso II, da LRJ.

2.1.15. “Créditos de Microempresas e Empresas de Pequeno Porte”: são os Créditos detidos pelos Credores Microempresas e Empresas de Pequeno Porte.

2.1.16. “Créditos de Multas”: são os Créditos decorrentes de todo e qualquer descumprimento e/ou rescisão contratual, relacionados na Lista de Credores ou não, com base em fatos anteriores ou coincidentes com a Data do Pedido.

2.1.17. “Créditos de Outorgas”: são os Créditos decorrentes das Contribuições Fixas e Variáveis, vencidas e/ou a vencer, nos termos da Seção IV do Contrato de Concessão, pendentes de análise e revisão por meio dos Pleitos da Concessionária perante o Poder Concedente.

2.1.18. “Créditos de Partes Relacionadas”: são os Créditos detidos pela TPI, UTC, EGIS e INFRAERO, únicas sócias das Recuperandas.

2.1.19. “Créditos Quirografários”: são os Créditos quirografários, com privilégio especial, com privilégio geral ou subordinados, conforme previstos no artigo 41, inciso III, da LRJ.

2.1.20. “Créditos Retardatários”: são os Créditos que forem incluídos na Lista de Credores em razão da apresentação de habilitações de crédito, impugnações de crédito ou mediante qualquer outro incidente, ofício, determinação judicial ou requerimento de qualquer natureza formulado com a mesma finalidade, desde que apresentado após o decurso do prazo de 15 (quinze) dias contados da publicação na imprensa oficial do edital a que se refere o artigo 7º, § 1º, da LRJ, na forma do disposto no artigo 10º da LRJ.

2.1.21. “Créditos Trabalhistas”: são os créditos e direitos derivados da legislação do trabalho ou decorrentes de acidente de trabalho, nos termos do artigo 41, inciso I, da LRJ.

2.1.22. “Credores”: são as pessoas físicas ou jurídicas titulares de Créditos, estejam ou não relacionadas na Lista de Credores.

2.1.23. “Credores com Garantia Real”: são os Credores titulares de Créditos com Garantia Real.

2.1.24. “Credores de Multa”: são os Credores titulares de Créditos de Multa.

2.1.25. “Credores Financeiros”: são todos os Credores (i) que sejam instituições financeiras, sociedades de arrendamento mercantil, empresas de factoring/fomento mercantil ou entidades legalmente equiparadas às anteriores, e, cumulativamente, (ii) tenham contratado diretamente com as Recuperandas operações financeiras e/ou de mercado de capitais típicas (tais como empréstimos bancários, debêntures, contratos de derivativos, descontos de títulos, operações de factoring, entre outras).

2.1.26. “Credores Fornecedores Colaboradores”: são aqueles que mantiverem e/ou incrementarem o fornecimento de bens e prestação de serviços em condições favoráveis às Recuperandas, o que beneficiará a coletividade dos credores e a manutenção das atividades das Recuperandas. O critério para a definição dos Credores Fornecedores Colaboradores é a venda de materiais ou prestação de serviços com prazo de pagamento igual ou superior ao previsto nos contratos atuais.

2.1.27. “Credores Microempresas e Empresas de Pequeno Porte”: são os Credores constituídos sob a forma de microempresas e empresas de pequeno porte, conforme definidas pela Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, independentemente da natureza de seus Créditos.

2.1.28. “Credores Partes Relacionadas”: são os Credores titulares de Créditos de Partes Relacionadas.

2.1.29. “Credores Quirografários”: são os Credores titulares de Créditos Quirografários.

2.1.30. “Credores Retardatários”: são os Credores titulares de Créditos Retardatários.

2.1.31. “Credores Trabalhistas”: são os Credores titulares de Créditos Trabalhistas.

2.1.32. “Data de Homologação Judicial do Plano”: Data em que ocorrer a publicação na imprensa oficial da decisão de Homologação Judicial do Plano.

2.1.33. “Data do Pedido”: é o dia 07/05/2018, data em que a Recuperação Judicial foi ajuizada pelas Recuperandas.

2.1.34. “Demais Credores Quirografários”: são, por exclusão, todos os demais Credores Quirografários que não sejam o BNDES, os Bancos Repassadores e os Credores Partes Relacionadas.

2.1.35. “Dia Útil”: para fins deste Plano, Dia Útil será qualquer dia que não seja sábado, domingo, feriado nacional ou feriado municipal nas Cidades de São Paulo ou Campinas ou que, por qualquer motivo, não haja expediente bancário nessas Cidades.

2.1.36. “Homologação Judicial do Plano”: é a decisão judicial proferida pelo Juízo da Recuperação que concede a Recuperação Judicial, nos termos do caput do artigo 58, e/ou do artigo 58, §1º, da LRJ.

2.1.37. “Juízo da Recuperação”: é Juízo da 8ª Vara Cível do Foro de Campinas, Estado de São Paulo, ou, eventualmente, outro órgão jurisdicional que venha a ser declarado competente para o processamento da Recuperação Judicial por decisão judicial transitada em julgado.

2.1.38. “Laudos”: são os laudos de viabilidade econômico-financeira e de avaliação de bens e ativos, apresentados pelas Recuperandas nos termos e para os fins do artigo 53, III, da LRJ, que integram os **Anexos 1 e 2** deste Plano, respectivamente.

2.1.39. “Lista de Credores”: é a relação consolidada de credores das Recuperandas elaborada pela Administradora Judicial e aditada de tempos em tempos pelo trânsito em julgado de decisões judiciais ou arbitrais que reconhecerem novos Créditos ou alterarem a legitimidade, classificação ou o valor de Créditos já reconhecidos.

2.1.40. “LRI”: é a Lei Federal nº 11.101, de 09 de fevereiro de 2005.

2.1.41. “Plano”: é esse plano de recuperação judicial, conforme aditado, modificado ou alterado.

2.1.42. “Pleito de Caso Fortuito”: é o pleito motivado pelo descompasso entre a demanda projetada de transporte de passageiros e carga e a demanda efetiva em níveis absolutamente exorbitantes e imprevisíveis, consubstanciando hipótese de caso fortuito, objeto do Proc. Adm. ANAC 00058.5429982017-41, descrito na Cláusula 4.1 deste Plano.

2.1.43. “Pleito de Carros Contra Incêndios”: é o pleito motivado pelo desequilíbrio decorrente da aquisição de carros novos contra incêndios não previstos no Contrato de Concessão, objeto do Proc. Adm. ANAC 00058.0383112015-71, descrito na Cláusula 4.1 deste Plano.

2.1.44. “Pleito de Não Imissão na Posse”: é o pleito motivado pelo descumprimento, pela ANAC, da obrigação de desapropriar os imóveis do sítio aeroportuário que possuam decreto de declaração de utilidade pública já publicados e em vigor quando da realização do leilão, disponibilizando-os livres e desembaraçados à Concessionária, sem qualquer ônus, objeto do Proc. Adm. ANAC 00058.5363442017-43, descrito na Cláusula 4.1 deste Plano.

2.1.45. “Pleito de Perdimento”: é o pleito motivado pelo inadimplemento da obrigação de pagamento, pela Receita Federal do Brasil, da tarifa de armazenagem e capatazia de carga sob pena de perdimento e na realização de triagem e destinação

de tais cargas, objeto do Proc. Adm. ANAC 00066.5240352017-21, descrito na Cláusula 4.1 deste Plano.

2.1.46. “Pleito de Teca-Teca”: é o pleito motivado a partir da Decisão ANAC nº 121/2012 que, entre outros pontos, estabeleceu a redução das tarifas aplicáveis aos serviços de armazenagem e capatazia referentes a cargas importadas em trânsito entre terminais de R\$ 0,5116/kg para R\$ 0,0819/kg de carga importada, objeto da Ação nº 0065452-15.2016.4.01.3400, em curso perante a 20ª Vara Federal do DF, descrito na Cláusula 4.1 deste Plano.

2.1.47. “Pleito de Terminal Cargas Vivas”: é o pleito motivado pelo desequilíbrio decorrente das alterações no terminal de cargas vivas necessárias para garantia da conformidade sanitária do terminal, que não estavam previstas no Contrato de Concessão, objeto do Proc. Adm. ANAC 00058.0383112015-71, descrito na Cláusula 4.1 deste Plano.

2.1.48. “Pleitos”: são, conjuntamente, o Pleito de Caso Fortuito, Pleito de Carros Contra Incêndios, Pleito de Não Imissão na Posse, Pleito de Perdimento, Pleito de Teca-Teca e Pleito de Terminal Cargas Vivas.

2.1.49. “Recuperação Judicial”: processo de recuperação judicial ajuizado pelas Recuperandas em 07.05.2018, autuado sob o nº 1019551-68.2018.8.26.0114.

2.1.50. “Recuperandas”: São conjuntamente a ABSA, ABV e VESA.

2.1.51. “TR”: é a taxa referencial, calculada com base em amostra constituída das 20 maiores instituições financeiras do País, assim consideradas em função do volume de captação efetuado por meio de certificados e recibos de depósito bancário (CDB/RDB), com prazo de 30 a 35 dias corridos, inclusive, e remunerados a taxas prefixadas, entre bancos múltiplos, bancos comerciais, bancos de investimento e caixas econômicas.

2.1.52. “VESA”: VIRACOPOS ESTACIONAMENTOS S.A. – em Recuperação Judicial, sociedade anônima inscrita no CNPJ/MF sob o nº 17.235.766/0001-58, com sede na

Rodovia Santos Dumont, km 66, s/nº, Prédio Administrativo, Viracopos, Campinas/SP, CEP 13052-901.

2.2. Cláusulas e Anexos.

Exceto se especificado de forma diversa, todas as cláusulas e Anexos mencionados neste Plano referem-se a cláusulas e Anexos deste Plano, assim como as referências a cláusulas ou itens deste Plano referem-se também às respectivas subcláusulas e subitens deste Plano.

2.3. Títulos.

Os títulos dos capítulos e das cláusulas deste Plano foram incluídos exclusivamente para referência e não devem afetar sua interpretação ou o conteúdo de suas previsões.

2.4. Termos.

Os termos “incluem”, “incluindo” e termos similares devem ser interpretados como se estivessem acompanhados da expressão “mas não se limitando a”.

2.5. Referências.

As referências a quaisquer documentos ou instrumentos incluem todos os respectivos aditivos, consolidações, anexos e complementações, exceto se de outra forma expressamente previsto.

2.6. Disposições Legais.

As referências a disposições legais e leis devem ser interpretadas como referências a essas disposições tais como vigentes nesta data ou em data que seja especificamente determinada pelo contexto.

2.7. Prazos.

Todos os prazos previstos neste Plano serão contados na forma determinada no artigo 132 do Código Civil, desprezando-se o dia do começo e incluindo-se o dia do vencimento. Quaisquer prazos deste Plano (sejam contados em Dias Úteis ou dias corridos) cujo termo final caia em um dia que não seja um Dia Útil serão automaticamente prorrogados para o primeiro Dia Útil subsequente.

3. VISÃO GERAL DAS MEDIDAS DE RECUPERAÇÃO

3.1. Objetivo do Plano.

O Plano visa permitir que as Recuperandas (i) adotem as medidas necessárias para a reestruturação de seu passivo e readequação de sua estrutura, e (ii) preservem a manutenção de empregos, diretos e indiretos, e os direitos de seus Credores (tal como novados na forma deste Plano), sempre com o objetivo de permitir o soerguimento e a superação de sua atual crise econômico-financeira, e (iii) continuem a prestar serviços de excelência, como têm feito desde o início do Contrato de Concessão.

3.2. Reestruturação dos Créditos.

Para que as Recuperandas possam alcançar seu almejado soerguimento financeiro e operacional, é indispensável a reestruturação dos Créditos, que ocorrerá essencialmente por meio da concessão de prazos e condições especiais de pagamento para suas obrigações, vencidas e vincendas, e equalização dos encargos financeiros, nos termos do **Capítulo 4** e seguintes deste Plano.

4. REESTRUTURAÇÃO E LIQUIDAÇÃO DAS DÍVIDAS

4.1. Reestruturação de obrigações e créditos relacionados com o Contrato de Concessão

Conforme já exposto nos autos da Recuperação Judicial, a cláusula 4.24.2 do Edital⁹ estipulava o valor mínimo de R\$ 1.471.000.000 (um bilhão, quatrocentos e setenta e um milhões de reais) para a concessão do Aeroporto de Viracopos, a ser pago em 30 parcelas anuais, correspondente ao prazo total da concessão (cf. cláusula 6.12.2 do edital).

Esta precificação da concessão tomou por base um estudo de demanda futura (ou demanda projetada) de transporte de passageiros e de cargas, no período de 2010 a 2041, o qual foi contratado pela ANAC e divulgado por ela juntamente com o Edital, chamado **Relatório 1 - Estudo de Mercado VCP** (“Estudo de Demanda”).

Por sua vez, este Estudo de Demanda serviu de base para dois outros estudos, também divulgados pela ANAC com o Edital: (i) o **Relatório 2 - Estudos Preliminares de Engenharia VCP**, que contém, entre outros tópicos, as estimativas da infraestrutura necessária para que o aeroporto pudesse atender a demanda futura; e (ii) o **Relatório 4 - Avaliação Econômico-Financeira VCP**, que contém, entre outros tópicos, a avaliação econômico-financeira de Viracopos e as projeções de investimento em equipamentos e obras durante o período de 30 anos da concessão, isto é, as projeções de CAPEX.

Ademais, além da realização de vultosas obras de melhorias para atender aos transportes de carga e de passageiros, foi necessário realizar a transferência das operações dos voos internacionais do antigo terminal (T0) para o novo terminal de passageiros (T1).

⁹ “Seção IV - Da Proposta Econômica

4.23. A proposta econômica, ofertada para o respectivo Aeroporto objeto da Concessão, versará sobre o Valor de Contribuição Fixa a ser paga ao Poder Concedente. (...)

4.24. A Proponente deverá indicar, na sua proposta econômica, o Valor da Contribuição Fixa a ser paga ao Poder Concedente com, no máximo, 2 (duas) casas decimais, a ser reajustado nos termos do Anexo 25 - Minuta do Contrato de Concessão, observado os seguintes valores mínimos: (...) 4.24.2. Aeroporto de Campinas: mínimo R\$ 1.471.000.000 (um bilhão e quatrocentos e setenta e um milhões de reais);”

Conforme disposto na cláusula 2.1 do Contrato de Concessão, a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária do Complexo Aeroportuário foram divididas em 4 (quatro) fases, a saber: (i) Fase I-A – fase de transferência das operações do Aeroporto da Infraero para a Concessionária (finalizada em fevereiro/2013); (ii) Fase I-B – fase de ampliação do Aeroporto pela Concessionária para adequação da infraestrutura e melhoria do nível de serviços; (iii) Fase I-C – demais fases de ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto, para manutenção do nível de serviço estabelecido no Plano de Exploração Aeroportuária – PEA, de acordo com o disciplinado na Subseção III - da Fase I-C; e (iv) Fase II – demais fases de ampliação, manutenção, exploração do Aeroporto, para atendimento aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento previstos no PEA, de acordo com o disciplinado na Subseção IV - da Fase II.

Parte essencial das obrigações e condições relativas ao Contrato de Concessão encontra-se disciplinada em seu Anexo 2, o Plano de Exploração Aeroportuária - PEA, que detalha o objeto da concessão e determina as obrigações e condições de exploração do aeroporto pela Concessionária. Dentre estas obrigações, devem ser destacadas as “Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária” (capítulo 8 do PEA), que levaram em consideração as projeções de transporte de passageiros e de cargas contidas no já referido Estudo de Demanda contratado e divulgado pela ANAC à época da licitação.

Diante de tais exigências de infraestrutura previstas no Contrato de Concessão, a ABV buscou recursos em montantes compatíveis com as necessidades apontadas para o empreendimento, na forma de financiamentos junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES (“BNDES”) e Bancos Repassadores.¹⁰

¹⁰ Nomeadamente: Banco Bradesco S.A., Itaú Unibanco S.A., Banco do Brasil S.A. e Haitong Banco de Investimento do Brasil S.A. (atual denominação de BES Investimento do Brasil S.A.).

Os recursos foram disponibilizados¹¹ seguindo uma estrutura de *project finance*, modalidade de financiamento voltada a projetos de grande porte, consoante a qual a dívida é paga com os recursos gerados pelo próprio fluxo de caixa do projeto e geralmente garantida pelos ativos do empreendimento.

Entretanto, conforme demonstrado no item 1.3 acima, a demanda efetiva de passageiros ficou muito aquém daquela constante do Estudo de Demanda divulgado pela ANAC durante a fase de licitação, de modo que essa desproporcionalidade entre os recursos gerados e as exigências de melhoria de infraestrutura – dissociadas da realidade - levou a Concessionária ao cenário de crise econômica ora enfrentado.

Como se não bastasse, agravando-se essa delicada situação, durante o curso do Contrato de Concessão ocorreram outros eventos ensejadores de desequilíbrio econômico-financeiro, sem recomposição tempestiva e integral pelo Poder Concedente.

Para sanar então esses eventos de desequilíbrio econômico-financeiro da concessão, a ABV formulou 6 (seis) pleitos perante o Poder Concedente, conforme descrito abaixo:

(i) **Pleito de Teca-Teca, no valor de R\$ 641 Milhões**¹²: é o pleito motivado a partir da Decisão ANAC nº 121/2012 que, entre outros pontos, estabeleceu a redução das tarifas aplicáveis aos serviços de armazenagem e capatazia referentes às cargas importadas em trânsito entre terminais de R\$ 0,5116/kg para R\$ 0,0819/kg de carga importada, objeto da Ação nº 0065452-15.2016.4.01.3400, em curso perante a 20ª Vara Federal do DF;

¹¹ Estes recursos foram concedidos por meio de 5 (cinco) operações: Contrato de Financiamento 1 (contrato nº 13.2.1403.1), Contrato de Repasse 1 (contrato nº 000050003588700), Escritura Debêntures, Contrato de Financiamento 2 (contrato nº 15.2.0036.1) e Contrato de Repasse 2 (contrato nº 000050004137300), conforme aditados de tempos em tempos

¹² Valores correntes atualizados pela inflação até a data base de dezembro de 2017.

(ii) **Pleito de Não Imissão na Posse, no valor de R\$ 2,5 Bilhões**¹³: é o pleito motivado pelo descumprimento, pela ANAC, da obrigação de desapropriar e imitar na posse dos imóveis do sítio aeroportuário que possuam decreto de declaração de utilidade pública já publicados e em vigor quando da realização do leilão, disponibilizando-os livres e desembaraçados à Concessionária, sem qualquer ônus. Até dezembro de 2017, houve a imissão da posse de apenas 12% dos 17km² que o Poder Concedente/Governo teria que liberar em 2012. A estimativa era a utilização de 3,1km² para a exploração imobiliária, a uma taxa de utilização de 10% a.a. para a exploração imobiliária comercial, que atingiria sua capacidade plena em 2022. A questão é objeto do Processo Administrativo ANAC nº 00058.5363442017-43;

(iii) **Pleito de Perdimento, no valor de R\$ 71 Milhões**¹⁴: é o pleito motivado pelo inadimplemento da obrigação de pagamento, pela Receita Federal do Brasil, da tarifa de armazenagem e capatazia de carga sob pena de perdimento e na realização de triagem e destinação de tais cargas. A Receita Federal é responsável por dar destinação a essas cargas e deveria remunerar a ABV pelo manuseio e armazenagem dessas cargas em perdimento. A questão é objeto do Processo Administrativo ANAC nº 00066.5240352017-21;

(iv) **Pleito de Carros Contra Incêndios, no valor de R\$ 11 Milhões**¹⁵: é o pleito motivado pelo desequilíbrio decorrente da aquisição de carros novos contra incêndios não previstos no Contrato de Concessão. A questão é objeto do Processo Administrativo ANAC nº 00058.0383112015-71;

(v) **Pleito de Terminal Cargas Vivas, no valor de R\$ 400 mil**¹⁶: é o pleito motivado pelo desequilíbrio decorrente das alterações no terminal

¹³ Valores correntes atualizados pela inflação até a data base de dezembro de 2017.

¹⁴ Valores correntes atualizados pela inflação até a data base de dezembro de 2017.

¹⁵ Valores correntes atualizados pela inflação até a data base de dezembro de 2017.

¹⁶ Valores correntes atualizados pela inflação até a data base de dezembro de 2017.

de cargas vivas necessárias para garantia da conformidade sanitária do terminal, que não estavam previstas no Contrato de Concessão. A questão é objeto do Processo Administrativo ANAC nº 00058.0383112015-71;

(vi) **Pleito de Caso Fortuito, no valor R\$ 2,7 Bilhões**¹⁷: é o pleito motivado pelo descompasso entre a demanda projetada de transporte de passageiros e carga e a demanda efetiva em níveis absolutamente exorbitantes e imprevisíveis, consubstanciando hipótese de caso fortuito. A questão é objeto do Processo Administrativo ANAC nº 00058.5429982017-41.

Diante da relevância desses Pleitos para a reestruturação prevista neste Plano, as Recuperandas vão buscar a solução das controvérsias com o Poder Concedente, primeiro por meio de mediação, a ser designada e coordenada pelo d. juízo da Recuperação Judicial, de forma a tornar mais eficiente e célere a solução da controvérsia, bem como atendendo aos princípios defendidos pelo artigo 47 da LRJ e capítulo V do Código de Processo Civil.

Caso não seja alcançada a conciliação com o Poder Concedente, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da Data de Homologação Judicial do Plano, as Recuperandas poderão (i) requerer a instauração de procedimento de arbitragem, nos termos da Cláusula 16.5 do Contrato de Concessão ou de eventual novo termo a ser celebrado em mediação; (ii) ajuizar medidas judiciais autônomas; e/ou (iii) prosseguir com as medidas já ajuizadas, conforme o caso.

Enquanto não solucionados os Pleitos contra o Poder Concedente, os valores em disputa serão depositados em conta judicial, Conta *Escrow*, tendo em vista que hoje não é possível garantir, em definitivo, (i) quais são os recursos necessários à operacionalização e à continuidade do serviço público concedido, nos termos da limitação contida no artigo 28 da Lei de Concessões, incluindo os valores devidos

¹⁷ Valores presentes líquido, descontado a taxa de 8,55% a.a. a preços de 2012.

pela Concessionária ao Poder Concedente e (ii) quais são os valores que deverão ser destinados aos BNDES e Bancos Repassadores.

As Recuperandas efetuarão o depósito das outorgas fixas vencidas e vincendas em Conta *Escrow* até o limite de valor dos Pleitos existentes. Caso o valor das obrigações de outorgas fixas seja maior do que o valor dos Pleitos de Reequilíbrio existentes, as Recuperandas efetuarão o pagamento do saldo diretamente ao Poder Concedente.

Uma vez solucionadas as controvérsias dos Pleitos, os valores depositados em juízo serão liberados para pagamento do Poder Concedente, do BNDES e dos Bancos Repassadores, através do Mecanismo de Incentivo, conforme Cláusula 4.4.6 abaixo.

4.2. Pagamento dos Credores Trabalhistas.

4.2.1. Os Credores Trabalhistas receberão o pagamento dos Créditos Trabalhistas, descontados eventuais pagamentos realizados nos termos da cláusula 4.2.2. abaixo, em 12 (doze) parcelas mensais, sendo a primeira devida em até 30 (trinta) dias da Data de Homologação Judicial do Plano, da seguinte forma:

(i) **Pagamento Linear**: pagamento integral de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por Credor Trabalhista, respeitado o limite de cada Crédito Trabalhista, em até 30 (trinta) dias da Data de Homologação Judicial do Plano;

(ii) **Correção Monetária**: não há;

(iii) **Carência**: não há;

(iv) **Amortização de Principal**: após o pagamento estipulado no item (i) acima, o eventual saldo será pago em 11 (onze) parcelas iguais, sendo a primeira delas paga em até 60 (sessenta) dias da Data de Homologação Judicial do Plano;

(v) **Cash Sweep**: não há.

4.2.2. Dentro de 30 (trinta) dias da Data de Homologação Judicial do Plano, serão pagos os eventuais saldos de Créditos Trabalhistas de natureza estritamente salarial, até o limite de 5 (cinco) salários mínimos por trabalhador, vencidos nos 3 (três) meses anteriores ao ajuizamento da Recuperação Judicial, desde que os créditos estejam devida e definitivamente habilitados.

4.3. Pagamento dos Credores com Garantia Real.

4.3.1. As Recuperandas não reconhecem a existência de Credores com Garantia Real na Data do Pedido. Na eventualidade de sobrevir a inclusão de Credores com Garantia Real na Lista de Credores por decisão judicial, arbitral ou acordo entre as partes, os referidos Credores com Garantia Real receberão seus Créditos com Garantia Real de acordo com a Cláusula 4.4. abaixo.

4.4. Pagamento dos Credores Quirografários.

4.4.1 Os Credores Quirografários farão jus ao recebimento do valor nominal dos Créditos Quirografários, novados conforme o presente PRJ, excluídos quaisquer valores devidos a título de juros, multas e demais encargos, conforme uma das opções de pagamento abaixo descritas.

4.4.2. Para fins de pagamento de seus respectivos Créditos, os Credores Quirografários serão divididos em 4 (quatro) subclasses, compostas pelos Credores Fornecedores Colaboradores, Demais Credores Quirografários, Credores Financeiros e Credores Partes Relacionadas.

4.4.3. Os Credores Fornecedores Colaboradores receberão o pagamento de seu crédito em 60 (sessenta) parcelas mensais, sendo a primeira devida em até 30 (trinta) dias contados da Data de Homologação Judicial do Plano, da seguinte forma:

(i) **Pagamento Linear**: pagamento integral de 12 (doze) parcelas mensais de R\$ 12.500,00 (doze mil e quinhentos reais) por Credor

Fornecedor Colaborador, respeitado o limite de cada Crédito, em até 30 (trinta) dias da Data de Homologação Judicial do Plano;

(ii) **Correção Monetária**: TR;

(iii) **Carência**: não há;

(iv) **Amortização de Principal**: Após o pagamento estipulado no item (i) acima, o eventual saldo será pago em 48 (quarenta e oito) parcelas iguais e mensais, sendo a primeira delas paga em até 30 (trinta) dias após o pagamento da décima segunda e última parcela do item (i) acima;

(v) **Cash Sweep**: não há.

4.4.4 O Credor Fornecedor Colaborador que optar por receber seu Crédito na forma da Cláusula 4.4.3. acima, deverá manifestar sua intenção, no prazo de até 30 (trinta) dias da Data de Homologação Judicial do Plano, mediante o preenchimento de formulário cujo modelo integra o Anexo 3 deste Plano, que deverá ser entregue à ABV observando as formalidades previstas na Cláusula 6.3. deste Plano. Após o decurso desse prazo, o enquadramento de um Credor Fornecedor Colaborador poderá ocorrer a critério exclusivo da ABV. A ausência de manifestação pelo Credor Fornecedor Colaborador e/ou o desatendimento das condições comerciais ensejarão o pagamento de seu Crédito de acordo com as condições definida aos Demais Credores Quirografários, nos termos da Cláusula 4.4.5.

4.4.5 Os Demais Credores Quirografários receberão seus Créditos da seguinte forma:

(i) **Pagamento Linear**: não há;

(ii) **Correção Monetária**: TR;

(iii) **Carência**: 3 (três) anos;

(iv) **Amortização de Principal**: em 21 (vinte e uma) parcelas anuais, sendo a primeira devida em até 48 (quarenta e oito) meses da Data de Homologação Judicial do Plano.

(v) **Cash Sweep**: não há.

4.4.6 Os Credores Financeiros receberão seus Créditos da seguinte forma:

(i) **Pagamento Linear**: não há;

(ii) **Correção Monetária**: IPCA + 1,5% a.a.;

(iii) **Carência**: 3 (três) anos de juros e 3 (três) anos de Principal;

(iv) **Pagamentos Mínimos**: iguais ao menor valor entre o estipulado na tabela abaixo, corrigido pelo IPCA, e o saldo dos créditos no período imediatamente anterior ao pagamento.

Período	Valor (R\$)
2022 – 2023	R\$ 50.000.000,00
2024 – 2027	R\$ 75.000.000,00
2028 – 2029	R\$ 150.000.000,00
2030 – 2034	R\$ 175.000.000,00

(v) **Cash Sweep**: Caso haja saldo remanescente de caixa após os pagamentos mínimos acima, os Credores Financeiros serão pagos na proporção de seus créditos.

(vi) **Mecanismo de Incentivo**: Todo Pleito julgado em benefício da Concessão será revertido na proporção de 50% para os Credores, a título de remuneração adicional, sem que haja amortização antecipada da

dívida dos Credores Financeiros.

4.4.7 Os Credores Partes Relacionadas receberão seus créditos na forma e condições descritas a seguir:

(i) **Pagamento Linear**: não há;

(ii) **Correção Monetária**: TR;

(iii) **Carência**: não há;

(iv) **Amortização de Principal**: em uma única parcela em janeiro de 2042;

(v) **Cash Sweep**: somente após a quitação integral dos Credores Quirografários.

4.5. Pagamento dos Credores ME e EPP.

4.5.1. Os Credores ME e EPP farão jus ao recebimento do valor nominal dos seus respectivos Créditos, novados conforme o presente PRJ, excluídos quaisquer valores devidos a título de juros, multas e demais encargos.

4.5.2. Os Créditos de Credores ME e EPP serão pagos, em 36 (trinta e seis) parcelas mensais, devidas a partir de 30 (trinta) dias após a Data de Homologação Judicial do Plano, da seguinte forma:

(i) **Pagamento Linear**: pagamento integral de 12 (doze) parcelas de R\$ 4.166,66 (quatro mil, cento e sessenta e seis reais e sessenta e seis centavos) por Credor ME e EPP, respeitado o limite de cada Crédito, em até 30 (trinta) dias da Data de Homologação Judicial do Plano;

(ii) **Correção Monetária**: TR;

(iii) **Carência**: não há;

(iv) **Amortização**: após o pagamento estipulado no item (i) acima, o eventual saldo será pago em 24 (vinte quatro) parcelas iguais, sendo a primeira delas paga em até 30 (trinta) dias após o pagamento da décima segunda e última parcela do item (i);

(v) **Cash Sweep**: não há.

4.6. Credores de Multa

Os Credores de Multa terão um desconto sobre o valor de face da sua dívida de 80% e receberão o pagamento de seu crédito em 24 (vinte e quatro) parcelas anuais, sendo a primeira devida em até 12 (doze) meses da Data de Homologação Judicial do Plano, sem correção monetária.

4.7. Pagamento dos Credores Retardatários.

Os Credores Retardatários Classe II, Classe III e Classe IV terão seus créditos quitados da seguinte forma: a primeira parcela devida em até 12 (doze) meses do reconhecimento do Crédito Retardatário e as demais, em parcelas anuais sucessivas, até o final da Concessão.

4.8. Inexistência de recurso ao qual tenha sido atribuído efeito suspensivo.

O pagamento dos Créditos está condicionado à inexistência de recurso judicial contra a Homologação Judicial do Plano ao qual tenha sido atribuído efeito suspensivo pelo órgão judicial competente para seu conhecimento.

4.9. Forma de cálculo das parcelas e prazo de pagamento.

Sempre que houver previsão de pagamento escalonado neste Plano, o cálculo das parcelas será realizado de acordo com o Sistema de Amortização Constante, em que a cada mês a parcela correspondente à amortização de principal será acrescida da correção monetária incidente sobre o saldo devedor, exceto no caso dos Credores Financeiros que tem previsão específica de pagamento (*Cash Sweep*). Os pagamentos devidos na forma deste Plano poderão ser realizados sempre até o último Dia Útil do mês de referência.

4.10. Forma de Pagamento.

Os Créditos serão pagos aos Credores por meio da transferência direta de recursos à conta bancária do respectivo Credor, por meio de documento de ordem de crédito (DOC) ou de transferência eletrônica disponível (TED), sendo que as Recuperandas poderão contratar agente de pagamento para a efetivação de tais pagamentos aos Credores. O comprovante de depósito do valor creditado a cada Credor servirá de prova de quitação do respectivo pagamento.

4.11. Contas bancárias dos Credores.

Os Credores devem informar suas respectivas contas bancárias para esse fim, mediante comunicação por escrito endereçada à ABV, nos termos da **cláusula 6.3**. Os pagamentos que não forem realizados em razão de omissão do Credor em informar seus dados bancários com no mínimo 15 (quinze) dias de antecedência da data de pagamento previsto não serão considerados como um evento de descumprimento do Plano. Neste caso, a critério das Recuperandas, os pagamentos devidos aos Credores que não tiverem informado suas contas bancárias poderão ser realizados em juízo, às expensas do Credor, que responderá por quaisquer custos agregados em razão da utilização da via judicial para depósito. Não haverá a incidência de juros, multas ou quaisquer encargos moratórios caso qualquer pagamento deixe de ser realizado em razão da omissão do Credor em informar tempestivamente seus dados bancários.

4.12. Alteração nos valores dos Créditos.

Na hipótese de se verificar eventual alteração no valor de qualquer Crédito decorrente de decisão judicial transitada em julgado ou acordo entre as partes, o valor alterado do Crédito será pago na forma prevista neste Plano, a partir do trânsito em julgado da decisão judicial ou da celebração do acordo entre as partes. Neste caso, as regras de pagamento do valor alterado de tais Créditos, notadamente quanto à incidência de correção monetária e eventuais juros, passarão a ser aplicáveis apenas a partir do referido trânsito em julgado ou da data da celebração do acordo entre as partes.

4.13. Direito de compensação.

Antes de realizar o pagamento de um Crédito, as Recuperandas ficam autorizadas a compensar eventuais créditos que detenham contra o Credor, de modo a pagar-lhe apenas o eventual saldo do Crédito existente após a compensação realizada com o valor atualizado do crédito detido pelas Recuperandas.

4.14. Readequação dos Fluxos de Caixa Sob a Estrutura da Cascata de Contas

Considerando o disposto no Art. 28 da Lei das Concessões (Lei 8.987/95), as Recuperandas propõem que a estrutura existente de Cessão de Contas seja readequada, bem como a estrutura de contas bancárias atualmente existente para suportá-la. Esta readequação visa garantir primeiramente o pagamento de obrigações que asseguram a operacionalização e a continuidade da prestação dos serviços previstos no Contrato de Concessão. Desse modo, o fluxo de caixa residual, após o atendimento das obrigações que garantam a plena operação do Aeroporto, será revertido em sua totalidade para pagamento do saldo devido aos Credores Financeiros, respeitando-se o limite de Caixa Mínimo previsto neste Plano.

A readequação proposta implica também na liberação dos valores atualmente retidos em Contas Reserva, Contas Pagamento e Conta Outorga¹⁸ para utilização pelas Recuperandas no pagamento das obrigações previstas no Plano de Recuperação Judicial e no Contato de Concessão.

5. EFEITOS DO PLANO

5.1. Vinculação do Plano.

As disposições do Plano vinculam as Recuperandas e os Credores a partir da Homologação Judicial do Plano, nos termos do artigo 59 da LRJ, e os seus respectivos cessionários e sucessores.

5.2. Novação.

Este Plano implica a novação dos Créditos, que serão pagos na forma estabelecida neste Plano. Por força da referida novação, todas as obrigações, *covenants*, índices financeiros, hipóteses de vencimento antecipado, bem como outras obrigações e garantias que sejam incompatíveis com as condições deste Plano deixarão de ser aplicáveis, sendo substituídas pelas previsões contidas neste Plano.

5.3. Reconstituição de Direitos.

Na hipótese de convalidação da Recuperação Judicial em falência, no prazo de supervisão estabelecido no artigo 61 da LRJ, os Credores terão reconstituídos seus direitos e garantias nas condições originalmente contratadas, deduzidos os valores eventualmente pagos e ressalvados os atos validamente praticados no âmbito da Recuperação Judicial, observado o disposto nos artigos 61, § 2º, e 74 da LRJ.

¹⁸ Contas Reserva, Contas de Pagamento e Conta Outorga conforme definidas Contratos de Abertura de Crédito Para Financiamento Mediante Repasse de Recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES nºs 000050004137300 e 00005003588700.

5.4. Ratificação de Atos.

A Aprovação do Plano representará a concordância e ratificação das Recuperandas e dos Credores de todos os atos praticados e obrigações contraídas no curso da Recuperação Judicial, incluindo, mas não se limitando a todos os atos e todas as ações necessárias para integral implementação e consumação deste Plano e da Recuperação Judicial, cujos atos ficam expressamente autorizados, validados e ratificados para todos os fins de direito, inclusive e especialmente dos artigos 66, 74 e 131 da LRJ.

5.5. Extinção de Ações.

Os Credores não mais poderão, a partir da Homologação Judicial do Plano, (i) ajuizar ou prosseguir toda e qualquer ação judicial ou processo de qualquer tipo relacionado a qualquer Crédito Concursal de valor líquido contra as Recuperandas; (ii) executar qualquer sentença, decisão judicial ou sentença arbitral relacionada a qualquer Crédito Concursal contra as Recuperandas; (iii) penhorar quaisquer bens ou direitos das Recuperandas para satisfazer seus Créditos ou praticar qualquer outro ato construtivo contra tais bens e direitos; (iv) criar, aperfeiçoar ou executar qualquer garantia real sobre bens e direitos das Recuperandas para assegurar o pagamento de seus Créditos; (v) reclamar qualquer direito de compensação contra qualquer crédito devido às Recuperandas; e (vi) buscar a satisfação de seus Créditos por quaisquer outros meios. Todas as ações de qualquer natureza relacionadas a qualquer Crédito Concursal de valor líquido em curso contra as Recuperandas deverão ser extintas, e as penhoras e constrições existentes deverão ser liberadas.

5.6. Quitação.

Os pagamentos realizados na forma estabelecida neste Plano acarretarão, de forma automática e independentemente de qualquer formalidade adicional, a quitação plena, irrevogável e irretroatável, de todos os Créditos de qualquer tipo e natureza contra as Recuperandas, inclusive juros, correção monetária, penalidades, multas e indenizações. Com a ocorrência da quitação, os Credores serão considerados como

tendo quitado, liberado e/ou renunciado integralmente todos e quaisquer Créditos, e não mais poderão reclamá-los contra as Recuperandas, suas controladoras, afiliadas e coligadas e outras sociedades pertencentes ao mesmo grupo societário e econômico, e seus diretores, conselheiros, acionistas, sócios, agentes, funcionários, representantes, sucessores e cessionários a qualquer título.

5.7. Formalização de documentos e outras providências.

As Recuperandas obrigam-se a realizar todos os atos e firmar todos os instrumentos e documentos que, na forma e na substância, sejam necessários ou adequados ao cumprimento e implementação deste Plano e obrigações correlatas.

5.8. Descumprimento do Plano.

Para fins deste Plano, estará efetivamente caracterizado seu descumprimento caso as Recuperandas, após o recebimento de notificação enviada por parte prejudicada em decorrência de descumprimento de alguma obrigação do Plano, não sanem referido descumprimento no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contado do recebimento da notificação. Nesse caso de não saneamento, as Recuperandas deverão requerer ao Juízo, no prazo de 3 (três) Dias Úteis, a convocação de Assembleia de Credores, no prazo de 15 dias, com a finalidade de deliberar acerca da medida mais adequada para sanar o descumprimento.

5.9. Aditamentos, alterações ou modificações do Plano.

Aditamentos, alterações ou modificações ao Plano podem ser propostos a qualquer tempo após a Homologação Judicial do Plano, desde que tais aditamentos, alterações ou modificações sejam aceitos pelas Recuperandas e aprovadas pela Assembleia de Credores, nos termos da LRJ. Aditamentos posteriores ao Plano, desde que aprovados nos termos da LRJ, obrigam todos os Credores a ele sujeitos, independentemente da expressa concordância destes com aditamentos posteriores. Para fins de cômputo, os Créditos deverão ser atualizados na forma deste Plano e descontados dos valores já pagos a qualquer título em favor dos Credores.

6. DISPOSIÇÕES GERAIS

6.1. Contratos existentes e conflitos.

Na hipótese de conflito entre as disposições deste Plano e as obrigações previstas nos instrumentos contratuais anteriores à data de assinatura deste Plano, o Plano prevalecerá.

6.2. Anexos.

Todos os Anexos a este Plano são a ele incorporados e constituem parte integrante do Plano. Na hipótese de haver qualquer inconsistência entre este Plano e qualquer Anexo, o Plano prevalecerá.

6.3. Comunicações.

Todas as notificações, requerimentos, pedidos e outras comunicações às Recuperandas, requeridas ou permitidas por este Plano, para serem eficazes, devem ser feitas por escrito e serão consideradas realizadas quando (i) enviadas por correspondência registrada, com aviso de recebimento, ou por *courier*, e efetivamente entregues, ou (ii) enviadas por fac-símile, e-mail ou outros meios, quando efetivamente entregues e confirmadas por telefone. Todas as comunicações devem ser endereçadas da seguinte forma, exceto se de outra forma expressamente prevista neste Plano, ou, ainda, de outra forma que venha a ser informada pelas Recuperandas aos Credores:

Rodovia Santos Dumont, km 66, s/nº, Prédio Administrativo, Viracopos.
Campinas/SP, CEP 13052-901
A/C: Guilherme Guidolin de Campos
Telefones/faxes: 19 – 3725-5000
E-mails: rjviracopos@viracopos.com

6.4. Data do Pagamento.

Na hipótese de qualquer pagamento ou obrigação prevista no Plano estar prevista para ser realizada ou satisfeita em um dia que não seja um Dia Útil, o referido pagamento ou obrigação poderá ser realizado ou satisfeito, conforme o caso, no Dia Útil seguinte.

6.5. Encargos Financeiros.

Salvo nos casos expressamente previstos no Plano, não incidirão correção monetária nem juros sobre o valor dos Créditos desde a Data do Pedido, sendo que sua incidência se iniciará a partir da Data de Homologação Judicial do Plano.

6.6. Créditos em moeda estrangeira.

Os Créditos denominados em moeda estrangeira serão mantidos na moeda original para todos os fins de direito, nos termos do artigo 50, § 2º, da LRJ, e serão liquidados em conformidade com as disposições deste Plano. Os Créditos denominados em moeda estrangeira serão convertidos com base na cotação de fechamento da taxa de venda de câmbio de reais pela respectiva moeda estrangeira na data que seja 2 (dois) Dias Úteis imediatamente anterior à data em que cada parcela do pagamento for devida.

6.7. Divisibilidade das previsões do plano.

Na hipótese de qualquer termo ou disposição do Plano ser considerada inválida, nula ou ineficaz pelo Juízo da Recuperação, os demais termos e disposições do Plano devem permanecer válidos e eficazes, salvo se, a critério das Recuperandas, a invalidade parcial do Plano comprometer a capacidade de seu cumprimento, caso em que as Recuperandas poderão requerer a convocação de nova Assembleia de Credores para deliberação de eventual novo Plano ou Aditivo.

6.8. Manutenção do direito de petição, voz e voto em Assembleia de Credores.

Para fins deste Plano, e enquanto não verificado o encerramento da Recuperação Judicial, os Credores preservarão o exercício do direito de petição, voz e voto referente ao Crédito remanescente em toda e qualquer Assembleia de Credores posterior à Homologação Judicial do Plano.

6.9. Lei Aplicável.

Os direitos, deveres e obrigações decorrentes deste Plano deverão ser regidos, interpretados e executados de acordo com as leis vigentes na República Federativa do Brasil.

6.10. Eleição de Foro.

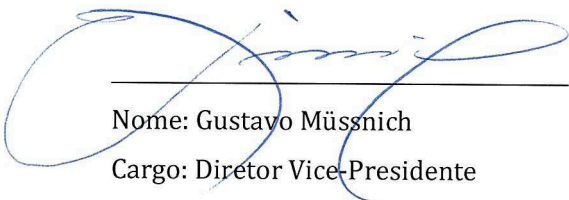
Todas as controvérsias ou disputas que surgirem ou estiverem relacionadas a este Plano serão resolvidas pelo Juízo da Recuperação.

Campinas, 27 de julho de 2018.


(Assinaturas na página seguinte)

(Página de Assinaturas do Plano de Recuperação Judicial de Viracopos, datado de 27 de julho de 2018)

AEROPORTOS BRASIL S.A. - EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL

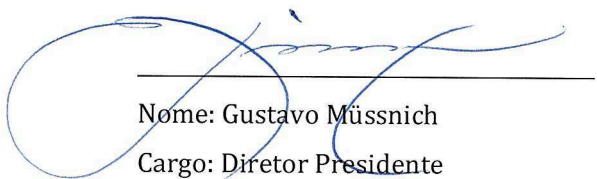


Nome: Gustavo Müssnich
Cargo: Diretor Vice-Presidente

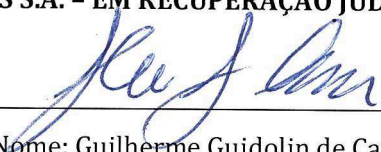


Nome: Pedro Henrique Torres Bianchi
Cargo: Diretor Vice-Presidente

AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A. - EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL

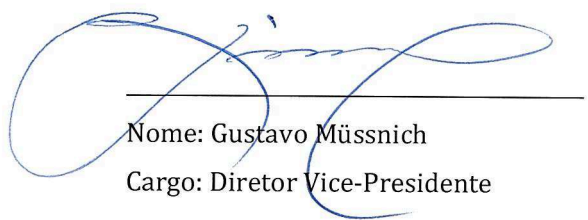


Nome: Gustavo Müssnich
Cargo: Diretor Presidente

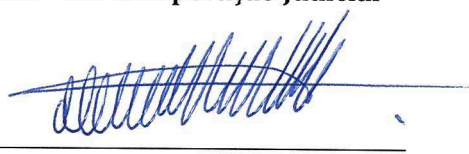


Nome: Guilherme Guidolin de Campos
Cargo: Diretor Admin. e Financeiro

VIRACOPOS ESTACIONAMENTOS S.A. - em Recuperação Judicial



Nome: Gustavo Müssnich
Cargo: Diretor Vice-Presidente



Nome: Marcelo Oliveira Mota
Cargo: Diretor Vice-Presidente

LAUDO DE AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRO



ALVAREZ & MARSAL Rua Surubim, 577 – 20º andar – Brooklin Novo, São Paulo, SP. Brasil, 04571-050

Recuperação Judicial de AEROPORTOS BRASIL S.A. Em Recuperação Judicial, AEROPORTOS BRASIL – VIRACOPOS S.A. Em Recuperação Judicial e VIRACOPOS ESTACIONAMENTOS S.A. Em Recuperação Judicial

Laudo de Avaliação Econômico-Financeiro

São Paulo, 27 de julho de 2018

Sumário

1. Considerações Gerais	2
2. Limitações de Escopo de Atuação	3
3. Panorama da Concessão	6
3.1. Descrição das Recuperandas	6
3.2. Razões da Crise	8
3.3. Situação Econômico-Financeira da Concessão	15
3.3.1 Resultados Operacionais	15
3.3.2. Endividamento Financeiro.....	20
3.3.3. Obrigações do Contrato de Concessão	21
4. Avaliação Econômico-Financeira de VCP	22
4.1. Premissas Macroeconômicas e de Demanda.....	23
4.2. Projeções Operacionais	27
4.3. Reestruturação Financeira Proposta.....	34
4.4. Análise da Viabilidade Econômico-Financeira	38
Glossário	39
Apêndice	41

1. Considerações Gerais

O presente Laudo Econômico-Financeiro (“Laudo”) tem como objetivo avaliar a viabilidade econômico-financeira no âmbito do Plano de Recuperação Judicial (“PRJ”) das empresas **AEROPORTOS BRASIL S.A. – Em Recuperação Judicial**, sociedade anônima inscrita no CNPJ/MF sob o nº 14.522.206/0001-96, com sede na Rodovia Santos Dumont, km 66, s/nº, sala 356, Prédio Administrativo, Viracopos, Campinas/SP, CEP 13052-901 (“ABSA”); **AEROPORTOS BRASIL – VIRACOPOS S.A. – Em Recuperação Judicial**, sociedade anônima inscrita no CNPJ/MF sob o nº 14.522.178/0001-07, com sede na Rodovia Santos Dumont, Km 66, s/nº, sala 357, Prédio Administrativo, Viracopos, Campinas/SP, CEP 13052-901 (“ABV”); e **VIRACOPOS ESTACIONAMENTOS S.A. – Em Recuperação Judicial**, sociedade anônima inscrita no CNPJ/MF sob o nº 17.235.766/0001-58, com sede na Rodovia Santos Dumont, km 66, s/nº, Prédio Administrativo, Viracopos, Campinas/SP, CEP 13052-901 (“VESA” e, quando em conjunto com ABSA e ABV, simplesmente “VCP”, “Companhia” ou “Recuperandas”).

Este Laudo foi elaborado pela ALVAREZ & MARSAL REESTRUTURAÇÃO LTDA. (“A&M”), única e exclusivamente como subsídio à elaboração do PRJ das Recuperandas e não se confunde com, sobrepõe ou modifica os termos e condições do PRJ, não devendo ser utilizado em partes ou de maneira desagregada ou fragmentada pelas Recuperandas e seus representantes, por credores ou quaisquer terceiros interessados. O Laudo apresenta premissas econômicas e financeiras que, se cumpridas e/ou verificadas, têm condições de viabilizar a recuperação de VCP, nos termos do artigo 53, inciso III, da Lei nº 11.101/2005.

2. Limitações de Escopo de Atuação

Para fins das análises preparadas que basearam o conteúdo deste Laudo, a A&M realizou as seguintes atividades:

- Desenvolvimento dos modelos de projeções financeiras, incluindo o entendimento das premissas financeiras e operacionais adotadas para as projeções financeiras;
- Entendimento, discussão e modelagem dos fundamentos e das premissas de pagamento do PRJ com os assessores jurídicos de VCP;
- Revisão do plano de pagamento dos credores bem como da razoabilidade da origem de seus recursos.

Para alcançar o objetivo deste trabalho, foram utilizados fatos históricos, informações macroeconômicas e de mercado, bem como informações financeiras, estimativas e projeções disponibilizados por VCP e por seus funcionários, administradores e demais prestadores de serviço (“Dados e Informações”).

Dentre os Dados e Informações utilizadas para elaboração deste Laudo, há informações públicas e informações fornecidas por VCP, que têm como objetivo proporcionar o detalhamento necessário de suas operações, investimentos, estrutura de capital e capacidade de geração de caixa. Este Laudo, sujeito às premissas e assunções nele declaradas, pretende oferecer uma visão da capacidade financeira das Recuperandas no âmbito do PRJ, de modo a permitir a avaliação da sustentabilidade e exequibilidade da continuação das operações das Recuperandas.

Não é atribuição da A&M efetuar investigação independente e/ou procedimento de auditoria, rever ou opinar sobre os Dados e Informações disponibilizadas por VCP. Não houve validação ou diligência contábil, legal, mercadológica ou financeira independente dessas fontes por parte da A&M e, portanto, a veracidade e precisão são de responsabilidade única e exclusiva dos administradores das empresas que compõe VCP. Desta forma, a A&M

não assume qualquer responsabilidade ou obrigação relacionada à exatidão, veracidade, integridade ou suficiência das informações prestadas por VCP, as quais são de sua única e exclusiva responsabilidade.

Adicionalmente, a A&M não assume qualquer obrigação de conduzir, como de fato não conduziu, qualquer inspeção física, jurídica ou contábil a respeito das propriedades, instalações, livros, registros, estoques ou acervos de VCP, ou qualquer outra forma de investigação independente, auditoria ou *due diligence* sobre as informações fornecidas a esse respeito.

A A&M, igualmente, não assume qualquer responsabilidade pela correção, suficiência, consistência ou completude de qualquer das informações apresentadas no PRJ, não podendo ser responsabilizada por qualquer omissão ou por quaisquer perdas e danos, diretos ou indiretos, de qualquer natureza, que decorram do uso de informações contidas no PRJ.

O presente trabalho não deverá ser interpretado por qualquer credor ou terceiro que tenha interesse em celebrar negócio jurídico com VCP como (i) qualquer forma de recomendação de investimento, concessão de crédito ou garantia de solvência ou adimplemento de VCP, ou (ii) opinião da A&M em relação a fatores e riscos que podem intervir na concretização das projeções e premissas econômico-financeiras relacionadas à recuperação judicial de VCP.

O presente documento não pode ser entendido e/ou empregado como avaliação econômico-financeira de VCP para qualquer outra finalidade que não o restrito escopo de análise e validação das premissas financeiras constantes do PRJ. A análise realizada sobre o PRJ é de natureza estritamente econômico-financeira e, portanto, não engloba a sua validação sob o aspecto legal, contábil, tributário, fiscal, regulatório, concorrencial, dentre outras.

A A&M não será responsável por quaisquer perdas ou lucros cessantes sustentados por qualquer credor ou terceiro interessado a qualquer título, que tenha baseado a tomada de decisões estratégicas com lastro no presente trabalho, seja para celebrar negócios com VCP, ou mesmo, no tocante à aprovação do PRJ. A decisão de voto de qualquer credor deve ser

tomada com base em suas próprias análises, recorrendo ao auxílio dos profissionais que entender necessário para tanto.

Algumas das considerações descritas neste Laudo são baseadas em eventos futuros que representam a expectativa de VCP e de seus administradores, consultores e demais prestadores de serviço, à época em que tais considerações foram elaboradas. Assim, os resultados apresentados neste Laudo representam meras projeções, razão pela qual podem diferir dos resultados que vierem a ser concretizados.

A A&M reserva-se no direito de revisar as projeções aqui contidas a qualquer tempo, conforme as variáveis econômicas, operacionais e de mercado sejam alteradas, em razão de alterações do PRJ, ou de demais condições que provoquem mudanças nos fundamentos deste estudo.

A A&M não assume qualquer responsabilidade caso os resultados futuros difiram das projeções apresentadas no Laudo e não oferece qualquer garantia em relação a tais estimativas. A A&M não será responsável por atualizar este relatório em relação a eventos e circunstâncias que possam ocorrer posteriormente à data de referência do mesmo.

3. Panorama da Concessão

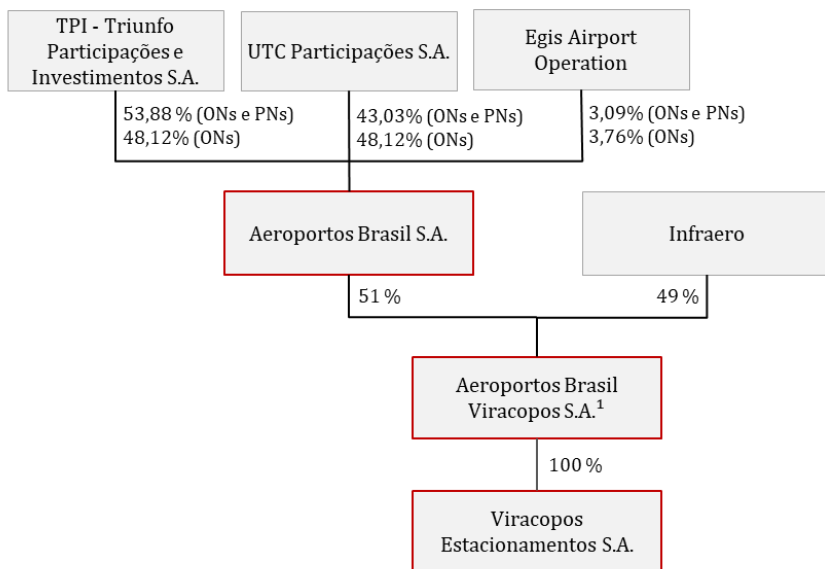
3.1. Descrição das Recuperandas

Em fevereiro de 2012, o consórcio formado por TPI - Triunfo Participações e Investimentos S.A. (“Triunfo”), UTC Participações S.A. (“UTC”) e EGIS Airport Operation (“Egis”) (em conjunto “Consórcio”) venceu o leilão da concessão do aeroporto de Viracopos. O Consórcio constituiu a ABSA, uma sociedade não operacional para, única e exclusivamente, atuar como acionista privado da sociedade titular da concessão do aeroporto de Viracopos, a ABV, em conjunto com a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO (“Infraero”).

A ABV, por sua vez, é a sociedade que, através de Contrato de Concessão (“Contrato” ou “Contrato de Concessão”) celebrado com a Agência Nacional de Aviação Civil (“ANAC” ou “Poder Concedente”) em 14.06.2012, é titular da concessão do aeroporto de Viracopos. Sua composição acionária é 51% de ABSA e 49% da Infraero.

A VESA é uma subsidiária integral da ABV, tendo por objeto social a exploração de estacionamentos de veículos e afins no complexo aeroportuário de Viracopos. Após a decisão da gestão de ABV de terceirizar o serviço de estacionamento do aeroporto de Viracopos em 2016, VESA tornou-se uma sociedade não operacional, mantendo apenas um ativo e passivo residual.

As Recuperandas estão localizadas no município de Campinas-SP e apresentam a seguinte estrutura acionária:



Impetrantes da Recuperação Judicial

¹ Titular da concessão do aeroporto de Viracopos

Em 7 de maio de 2018, VCP protocolou pedido de recuperação judicial. Este Laudo, seguindo o rito processual, tem como objetivo atestar a viabilidade econômico-financeira do PRJ das Recuperandas.

3.2. Razões da Crise

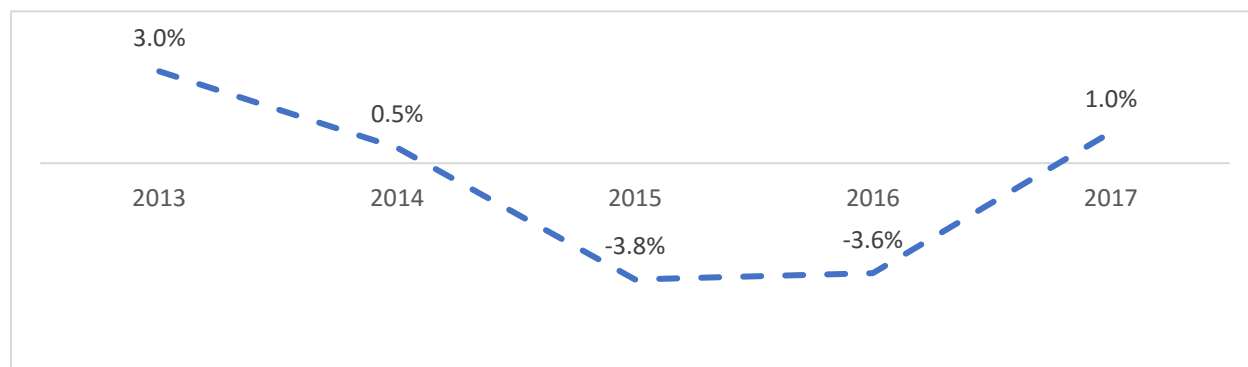
A crise econômico-financeira pela qual passa VCP é decorrente de três principais fatores que impactam negativamente os resultados e liquidez das Recuperandas:

- *Crise econômica brasileira:* com a conseqüente quebra de expectativa de demanda nos serviços explorados pela concessão.
- *Compromissos contratuais:* contraídos antes dos impactos negativos nos resultados econômico-financeiros.
- *Desequilíbrios econômico-financeiros:* decorrentes do descumprimento do Contrato pelo Poder Concedente.

Crise econômica brasileira: Desde 2014 o Brasil vem passando por uma grave crise econômica, que causou expressiva redução do Produto Interno Bruto (“PIB”) e conseqüentemente, afetou diversos setores da economia do país. A taxa de crescimento real do PIB brasileiro passou de um crescimento de 3,0% em 2013 para uma seqüência de queda de 3 anos seguidos, atingindo a maior queda anual em 2015 – 3,8%.

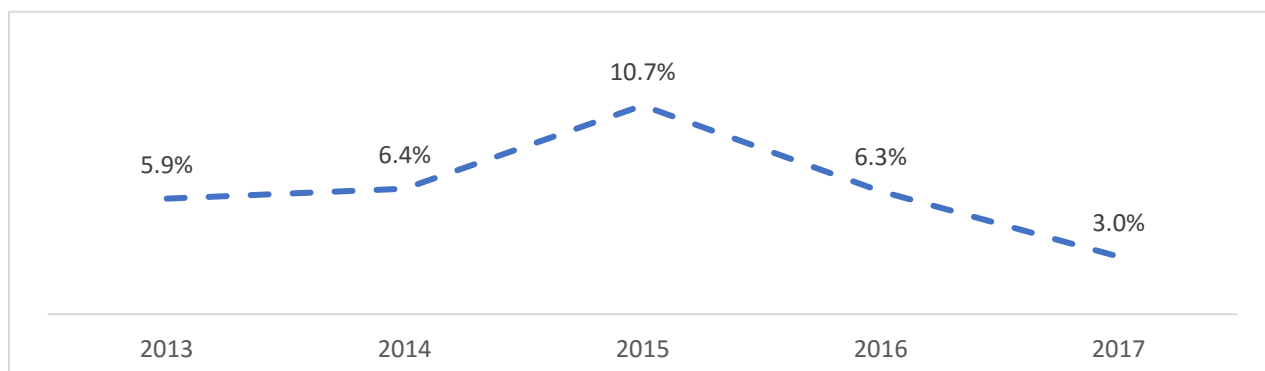
Em 2017 a economia brasileira apresentou leves sinais de recuperação e para 2018, estimativas do mercado não esperam crescimento maior do que 1,6%, segundo revisões divulgadas em julho de 2018.

Crescimento Anual do PIB (%)



(Fonte: IBGE)

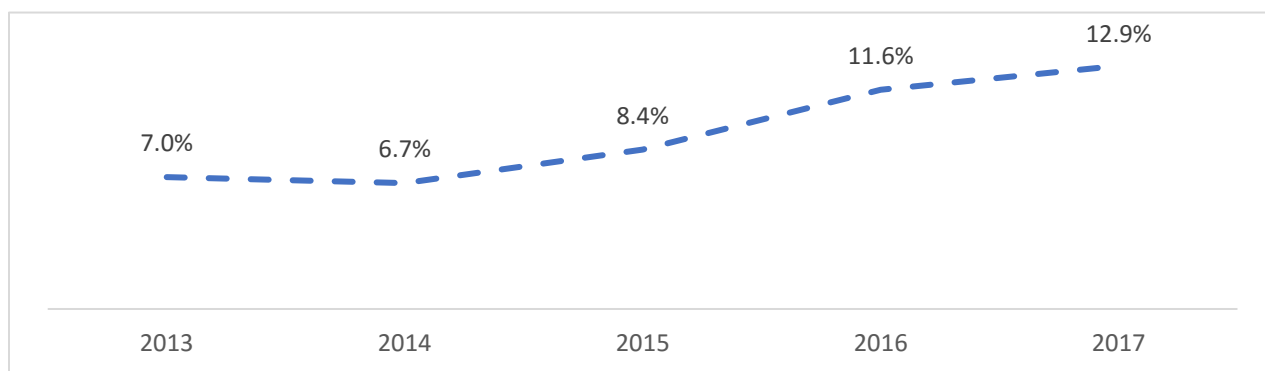
Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA (%)



(Fonte: Banco Mundial)

A redução na atividade econômica foi acompanhada de um aumento expressivo na taxa de desemprego total da população economicamente ativa do país, conforme pode ser observado no gráfico abaixo.

Taxa de Desemprego (% da PEA Total)



(Fonte: Banco Mundial)

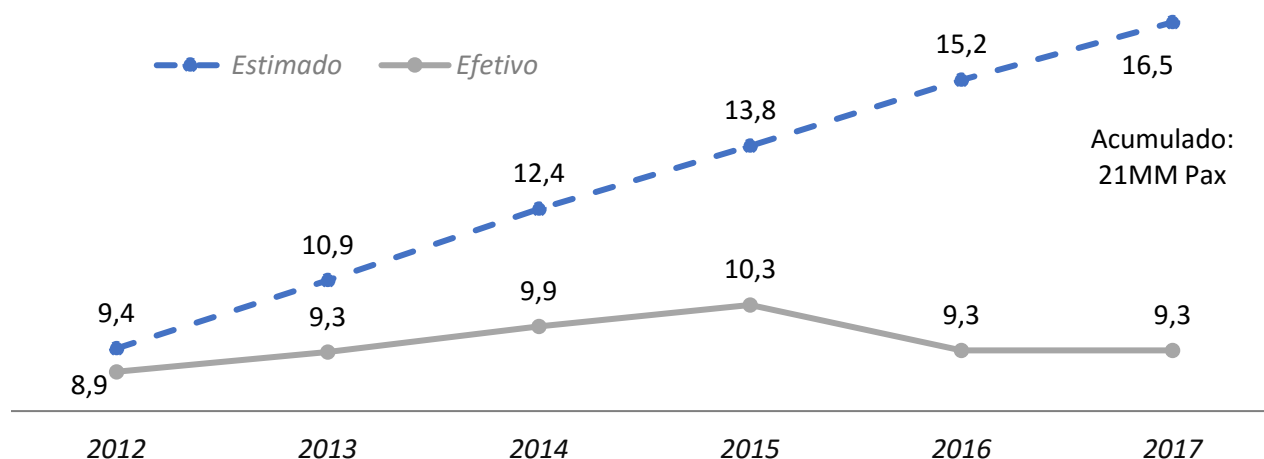
Compromissos Contratuais: A redução do crescimento do PIB e aumento da inflação, somado ao aumento do desemprego, impactaram negativamente a demanda de produtos e serviços explorados pela concessão, de maneira a resultar uma frustração das receitas operacionais da Companhia.

Ainda, à época do Leilão, no final de 2011, o Poder Concedente divulgou o Relatório 1 – Estudo de Mercado VCP de outubro de 2011

(“Estudo de Mercado”), disponibilizado junto ao Edital de Concessão, para embasar a avaliação da viabilidade econômica da concessão do Aeroporto de Viracopos.

Neste Estudo de Mercado, o Poder Concedente previa que, em 2017, a demanda de Passageiros (“Pax”) seria de 16,5 milhões. Entretanto, conforme pode ser observado no gráfico abaixo, a demanda de Pax realizada atingiu apenas 9,3 milhões. O valor acumulado de demanda frustrada nos primeiros 6 anos de concessão foi de mais de 21 milhões de Pax.

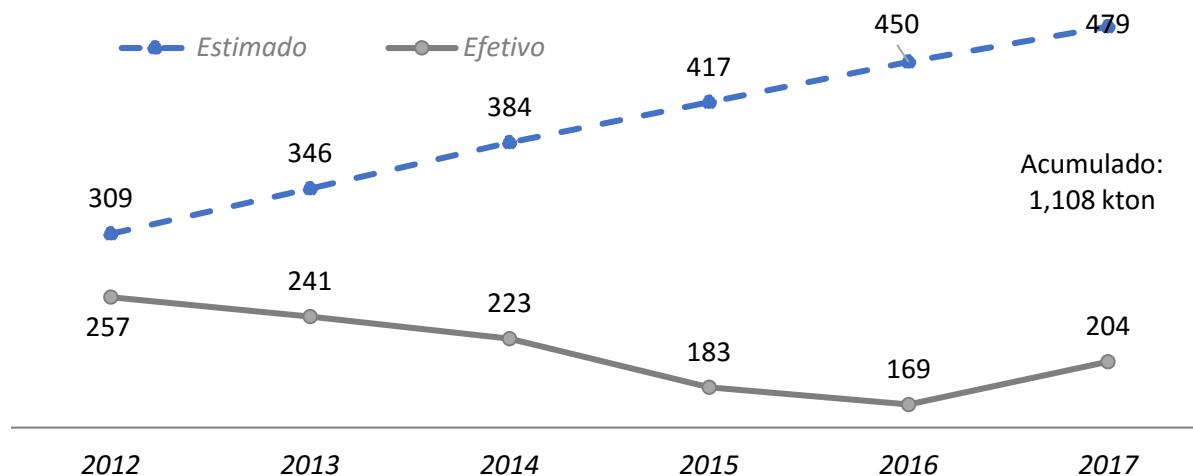
Demanda de Pax Projetada versus Efetiva (Milhões de Pax)



(Fonte: Relatório 1 – Estudo de Mercado VC1 de Outubro de 2011 e Companhia)

No que se refere à carga, o Estudo de Mercado projetava uma demanda de 479 mil toneladas em 2017. Entretanto, o valor efetivo foi de apenas 204 mil toneladas. Nos primeiros 6 anos de concessão o descasamento entre volume de carga efetivo e o projetado no Estudo de Mercado foi de 1,108 mil toneladas de carga.

Demanda de Carga Projetada versus Efetiva (Milhares de Toneladas)



(Fonte: Relatório 1 – Estudo de Mercado VC1 de Outubro de 2011 e Companhia)

A expectativa de crescimento da demanda, prevista no Estudo de Mercado, foi a projeção utilizada pelo Poder Concedente para elaborar o “Relatório 2 - Estudos Preliminares de Engenharia – VCP” (“Estudo de Engenharia”), no qual foram estimados investimentos da ordem de R\$10,6 bilhões ao longo dos 30 anos do Contrato.

Dentre investimentos obrigatórios, os principais são: (i) novo terminal aeroportuário com 28 pontes de embarque, refletindo em uma capacidade de atender até 25 milhões de Pax/ano; (ii) edifício garagem para 4 mil veículos; (iii) uma segunda pista independente com 3,6 mil metros de comprimento a ser construída quando a concessão alcançar 178 mil número de movimentos de tráfego aéreo (“ATM”) ou ao final do Contrato de Concessão; e (iv) uma terceira pista independente, com 2,5 mil metros de comprimento, a ser construída quando a concessão alcançar 351 mil ATMs ou ao final do Contrato.

Além das obrigações de investimento, o Contrato de Concessão previa pagamentos ao Poder Concedente, sendo:

- **Outorga fixa anual:** fixada em R\$127.366.666,67 na data-base da assinatura do Contrato, a ser corrigida anualmente pelo IPCA e ser paga anualmente nos 30 anos da concessão.
- **Outorga variável anual:** percentual entre 5,0 a 7,5% da receita operacional bruta do ano anterior, paga anualmente.

A frustração de demanda, em conjunto com as condições contratuais agressivas perante as receitas esperadas, dificultou o cumprimento das condições do Contrato. Para cumprir com as obrigações do Contrato de Concessão, as Recuperandas utilizaram capital próprio e recorreram à financiamento externo, captando mais de R\$2,5 bilhões junto a credores, hoje abrangidos no PRJ.

Desequilíbrios econômico-financeiros: Para agravar as condições das Recuperandas, uma série de inadimplementos contratuais por parte do Poder Concedente impactaram materialmente o fluxo de caixa das Recuperandas. Tais inadimplementos por parte do Poder Concedente não foram tempestivamente remediados, de maneira que as Recuperandas não tiveram seus prejuízos compensados.

Para buscar reequilibrar o contrato de Concessão, VCP protocolou junto ao Poder Concedente uma série de Pleitos de Reequilíbrio Econômico-Financeiros (“Pleitos” ou “Pleitos de Reequilíbrio”), cuja solução final ainda depende de decisão em âmbito administrativo ou judicial. Abaixo quadro com o resumo dos desequilíbrios e seus respectivo impactos econômico-financeiros:

Desequilíbrio	Descrição	Valor
TECA-TECA	<p>Em novembro de 2012, quatro dias antes do início da operação do aeroporto, o Poder Concedente modificou unilateralmente as condições de tarifação relacionadas à transferência das cargas importadas entre terminais (“TECA-TECA”), resultando em prejuízos diretos decorrentes da não cobrança de taxa e indiretos decorrentes de receitas perdidas por cargas desembarçadas em outros aeroportos.</p> <p>Em 2017 Poder Concedente reconheceu parcialmente o pleito de reequilíbrio de VCP, restaram não reconhecidos pleitos referentes a receitas indiretamente frustradas pela redução da tarifa.</p>	R\$645MM ¹
Não-Imissão de Posse	<p>Até dezembro de 2017, VCP tomou posse de apenas 12% dos 17km² que o Poder Concedente deveria desapropriar até o início da vigência do Contrato, em 2012.</p> <p>O atraso na desapropriação e imissão de posse do sítio aeroportuário resultou na impossibilidade das Recuperandas de efetuarem a exploração imobiliária e comercial de mais de 3,1km².</p>	R\$2.474MM ¹
Carga de Perdimento	<p>Desde que VCP iniciou a operação do aeroporto em novembro de 2012 a Receita Federal Brasileira não pagou a remuneração referente às cargas cuja liberação não foi autorizada (“Perdimento”). A Receita Federal tampouco deu destinação a essas cargas de modo a ocupar o terminal de cargas gerando um desequilíbrio contratual em função das receitas não auferidas com o armazenamento desta carga.</p>	R\$71MM ¹
Carros Contra Incêndio	<p>O Poder Concedente alterou as regras relativas a investimentos em Caminhão de Bombeiros que não estavam previstos no Contrato de Concessão. As Recuperandas realizaram o investimento, porém não receberam indenização pelos ativos investidos.</p>	R\$11MM ¹
Terminal de Cargas Vivas	<p>As Recuperandas realizaram investimento não previstos no Contrato de Concessão para readequar e o terminal de Cargas Vivas e não receberam indenização.</p>	R\$0,4MM ¹

¹ Data Base Dezembro de 2017

Como pode ser observado, os inadimplementos contratuais somam mais de R\$3,2 bilhões de reais, representando uma privação de recursos essenciais para o pagamento integral das obrigações da concessão.

Adicionalmente aos Pleitos acima descritos, VCP protocolou junto ao Poder Concedente um Pleito relativo ao caso fortuito de evento imprevisível de frustração extraordinária de demanda de passageiros e carga que, segundo estimativas da Companhia, representa em valor presente líquido na data-base de 2012, uma perda de fluxos econômicos financeiros de aproximadamente R\$2,7 bilhões (“Pleito de Caso Fortuito”).

3.3. Situação Econômico-Financeira da Concessão

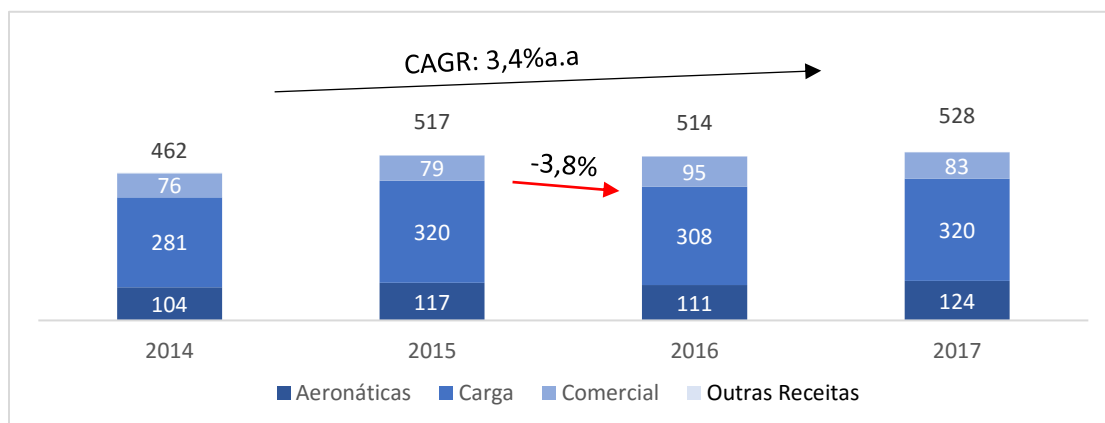
Nesta seção será analisada a evolução da situação econômico-financeira das Recuperandas entre os anos de 2014 e 2017. A análise foi dividida entre o estudo dos resultados operacionais de VCP, do endividamento financeiro e das obrigações decorrentes do Contrato de Concessão.

3.3.1 Resultados Operacionais

A análise dos resultados operacionais das Recuperandas passa pelo estudo da geração de caixa potencial de VCP. Para se chegar à geração de caixa potencial iremos apresentar a análise dos principais componentes de receitas, custos e despesas.

R\$ (Milhões)	2014	2015	2016	2017
Aeronáuticas	104	117	111	124
Carga	281	320	308	320
Comercial	76	79	95	83
Outras Receitas	1	0	0	2
Receita Bruta	462	517	514	528
Deduções	(63)	(72)	(73)	(73)
Receita Líquida	400	446	442	455
Pessoal	(109)	(118)	(110)	(103)
Terceiros	(79)	(104)	(101)	(97)
Seguros	(6)	(9)	(10)	(12)
Utilidades	(10)	(19)	(23)	(17)
Outros	(13)	(13)	(23)	(15)
Outorga Variável	(23)	(26)	(26)	(26)
Custos e Despesas	(241)	(289)	(293)	(270)
EBITDA	159	157	149	186

Receita Operacional Bruta (R\$ Milhões)



A Receita Operacional² Bruta (“ROB”) de VCP tem como principais componentes as receitas aeronáuticas, receitas de carga e receitas comerciais. Receitas aeronáuticas são as receitas decorrentes de taxas aeroportuárias (passageiros, pousos e decolagens e permanência), receitas comerciais são referentes principalmente à exploração comercial do aeroporto (lojas, praça de alimentação, estacionamento, etc.) e receitas de carga são oriundas principalmente da operação do terminal de cargas (“Teca”).

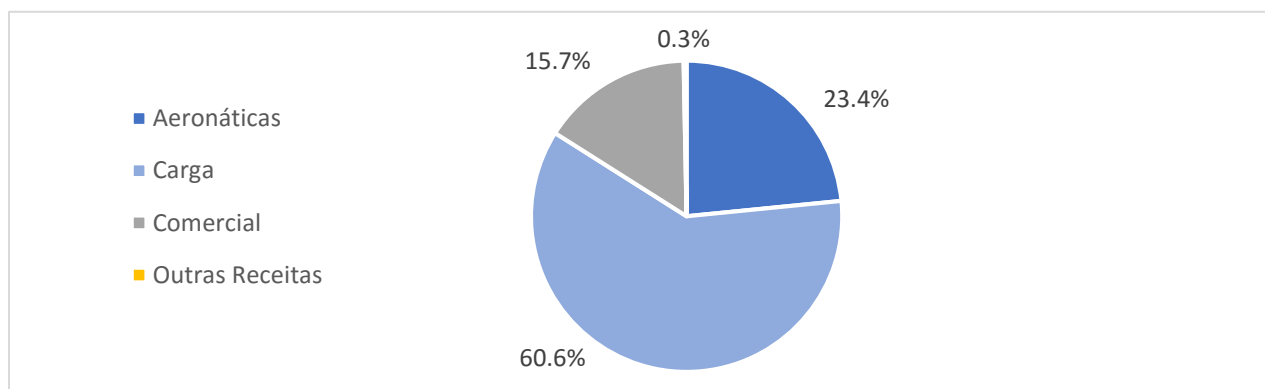
No período estudado, o crescimento nominal total da ROB foi de 14,2% frente a uma inflação acumulada de 28,2%³, uma retração de 10,9% em termos reais. O modesto crescimento da ROB no período, abaixo do crescimento da inflação, ilustra a disparidade entre os valores reais e as expectativas de crescimento inicial das receitas da Companhia.

As operações do Teca, principal fonte de receitas de VCP, tiveram um desempenho ainda pior, apresentando um crescimento nominal de apenas 13,9% no período (retração real de 11,2%) e uma queda nominal de 3,8% entre 2015 e 2016.

² Receita Bruta excluindo receitas de construção

³ Variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) entre Janeiro/2014 e Dezembro/2017

Composição da Receita Bruta 2017 (%)



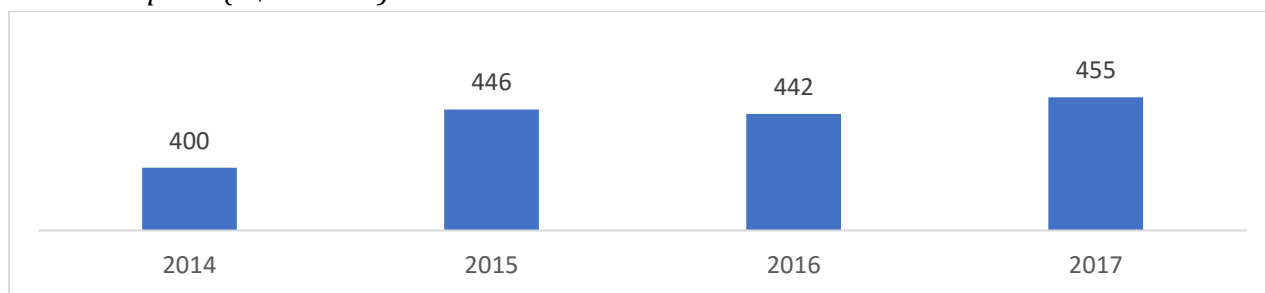
Conforme apresentado no gráfico acima, em 2017 as receitas com carga representam 60,6% da ROB, seguida pelas receitas aeronáuticas, 23,4%, e receitas comerciais, 15,7%.

Neste mesmo ano, importações representaram mais de 91% do total das receitas de carga. Os serviços com cargas e *courier* representaram 5% e 3%, respectivamente.

As receitas aeronáuticas são compostas por receitas com passageiros (62%), receitas com pouso decolagem e permanência de aeronaves (37%) e aviação geral (1%).

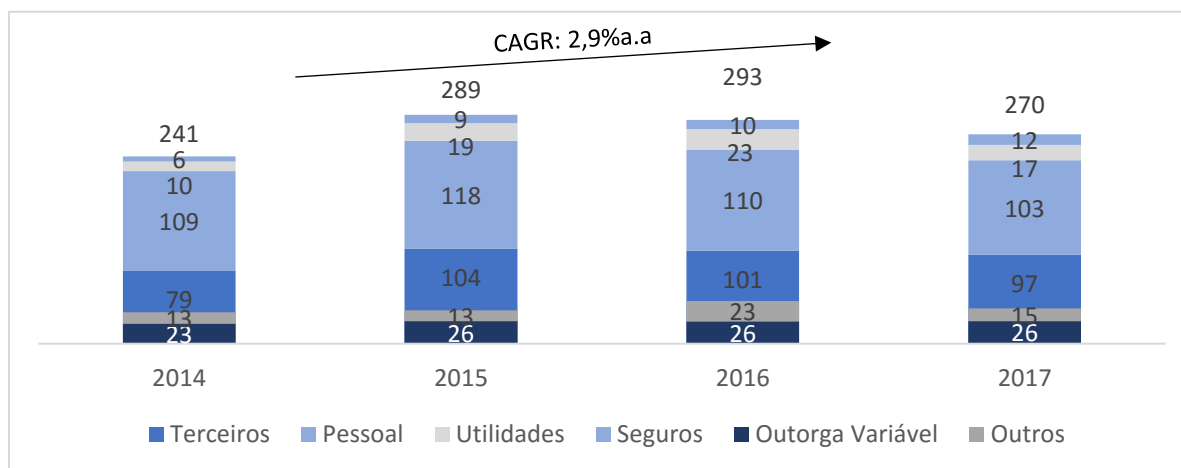
Dentre as receitas comerciais, a cessão de área do terminal para praça de alimentação e lojas, teve o maior peso, representando aproximadamente 42% do faturamento, seguida de *facilities* (22%), estacionamento (14%) e abastecimento de aeronaves (10%).

Receita Líquida (R\$ milhões)



Em linha com a evolução da ROB, a Receita Operacional Líquida (“ROL”) de VCP apresentou um CAGR de 3,3% entre 2014 e 2017.

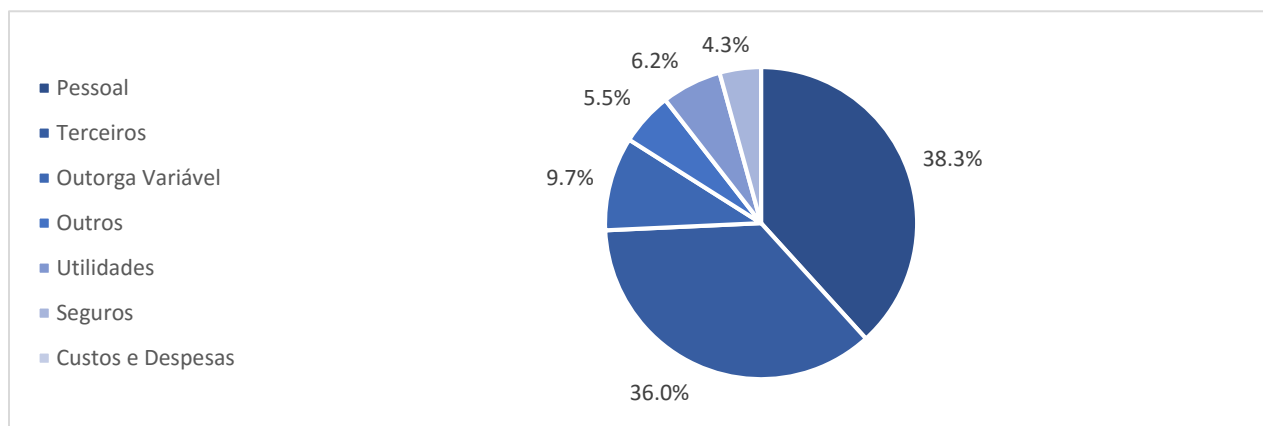
Custos e Despesas (R\$ Milhões)



Anteriormente ao processo de privatização de Viracopos a operação do aeroporto ocorria no terminal antigo (“T-0”). O Contrato de Concessão previa que VCP deveria construir um novo terminal (“T-1”) com capacidade significativamente maior que a do T-0. O T-1 foi operado em conjunto com o T-0 desde sua inauguração na Copa do Mundo, em julho de 2014 até abril de 2016, quando passou a ser operado de forma exclusiva.

Apesar do aumento de custos e despesas decorrente da mudança de terminal ocorrida entre 2014 e 2016, a administração de VCP realizou esforços para otimizar sua estrutura de custos e adequá-la às condições de demanda suprimidas do período recente, conforme pode-se observar nos resultados apresentados no gráfico acima.

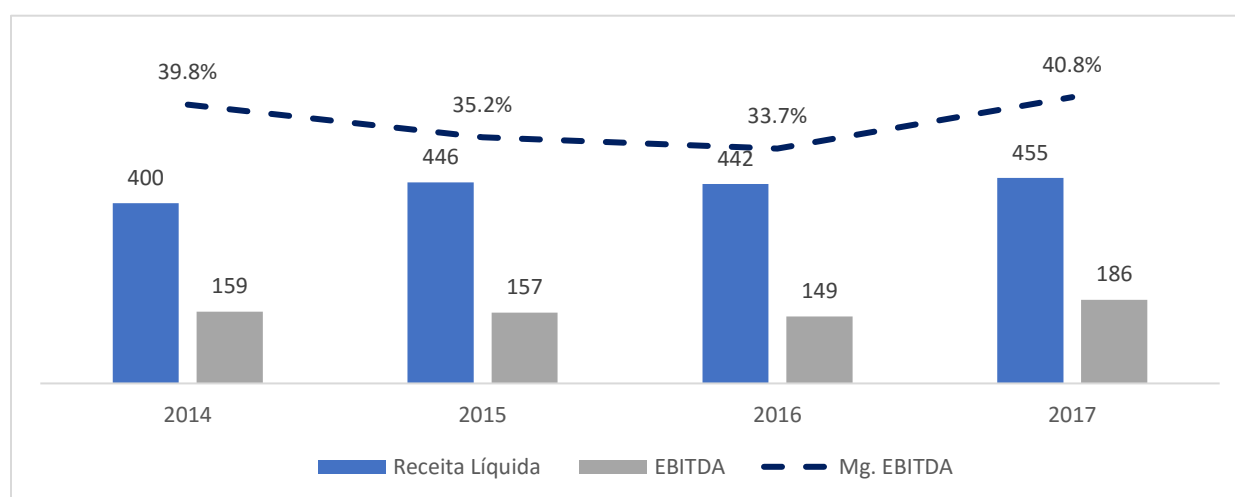
Composição de Custos e Despesas 2017 (%)



Os custos e despesas tem como principais componentes: custos e despesas com pessoal (folha, honorários, encargos trabalhistas), terceiros (serviços de segurança, limpeza, manutenção), utilidades (energia, água e esgoto), seguros (referentes à seguros necessários para operação) e pagamento da outorga variável.

Dentre os custos e despesas pessoal tem maior representatividade com 38,3%, seguidos pelos custos com terceirização e Outorga Variável representando 36% e 9,7%, respectivamente.

EBITDA (R\$ Milhões)



A crise financeira brasileira também teve impacto sobre a geração de caixa operacional das Recuperandas, medida pelo Lucro Antes de Juros, Impostos, Depreciação e Amortização ("EBITDA"). Entre 2014 e 2016, observou-se uma queda na margem EBITDA que passou de 39,8% da receita líquida para 33,7%. Entretanto, os esforços de reduções de custos realizados em 2017 resultaram em uma recuperação da margem EBITDA das Recuperandas, que passou para 40,8%.

A análise do EBITDA demonstra que, embora as Recuperandas tenham sofrido com frustração de demanda de passageiros e de carga no período, os esforços de adequação de estrutura de custos da Companhia permitiram uma geração de caixa potencial de aproximadamente R\$180 milhões.

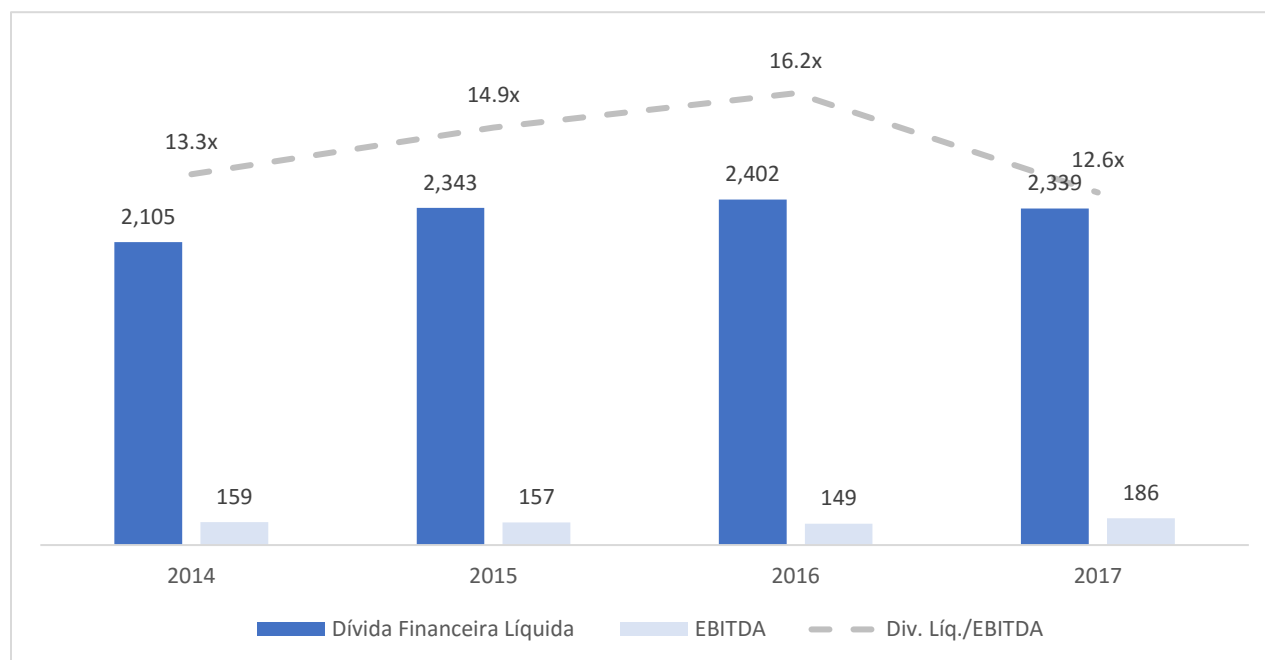
3.3.2. Endividamento Financeiro

VCP firmou contratos de financiamento com bancos credores a fim de viabilizar os investimentos previstos no Contrato de Concessão. O endividamento de VCP para financiar os investimentos da concessão é um dos fatores que levaram à atual situação econômico-financeira.

Os principais investimentos realizados foram: (i) construção de novo terminal de passageiros, com área de 178mil m², (iii) Edifício Garagem com 130m² e capacidade para 4 mil veículos, (iii) acesso viário ao aeroporto, (iv) novo pátio para estacionamento de até 35 aeronaves e 28 pontos de embarque, (v) implantação de Áreas de Segurança de Fim de Pista (“RESA”) e (vi) obras de reformas emergenciais para manutenção da operação do T-0.

No gráfico abaixo são apresentados os indicadores de endividamento financeiro das Recuperandas nos últimos 4 anos.

Endividamento Financeiro Líquido (R\$ Milhões)



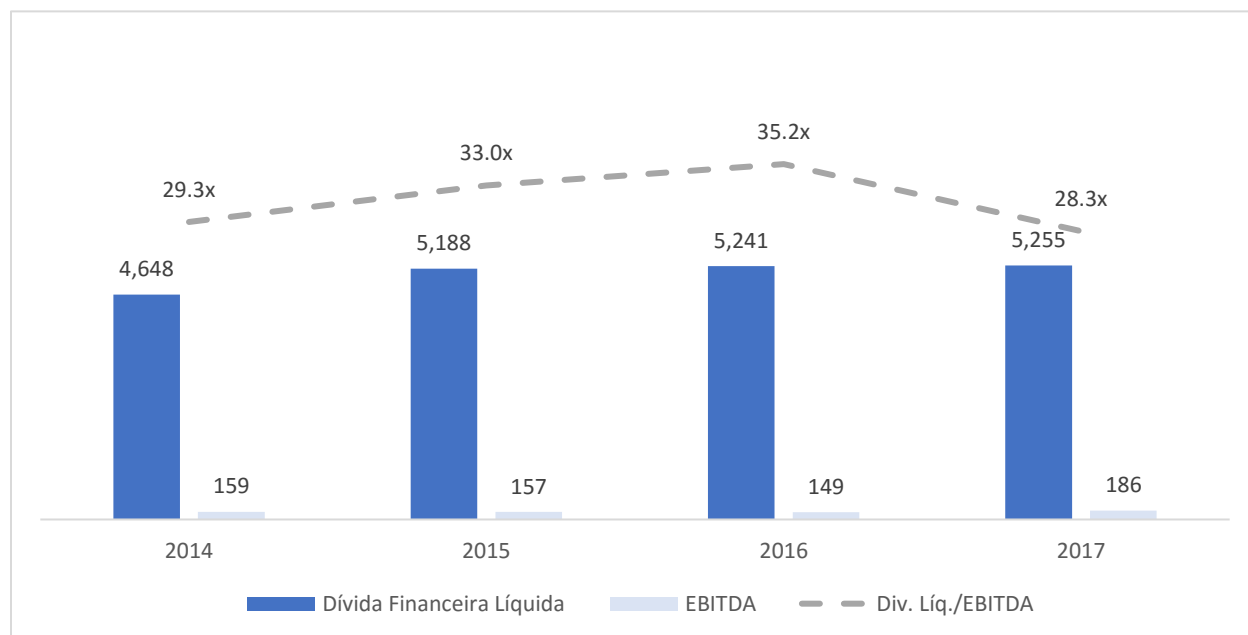
Em dezembro de 2017 VCP apresentava alavancagem de 12,6x EBITDA. A alavancagem se reduziu de 2017 principalmente devido ao aumento do EBITDA.

3.3.3. Obrigações do Contrato de Concessão

Na proposta apresentada no leilão, em 2012, a ABV se comprometeu ao pagamento de uma outorga fixa na ordem de R\$ 3,821 bilhões, dividida em 30 parcelas anuais, equivalente à aproximadamente R\$127 milhões por ano. Corrigindo este valor pela inflação, o valor atual da parcela anual da outorga fixa é de aproximadamente R\$185 milhões.

Considerando-se que uma métrica mais adequada para analisar a alavancagem de VCP é a soma da dívida líquida o saldo de outorgas fixas devidas, cujo valor é de aproximadamente R\$2,9 bilhões em 2017, a alavancagem ficaria aproximadamente 28,3x (Dívida Líquida+Outorga Fixa)/EBITDA.

Índice de Endividamento Financeiro + Outorgas Fixas Devidas



4. Avaliação Econômico-Financeira de VCP

Nesta seção são apresentadas as projeções da modelagem econômico-financeira das Recuperandas com condições que, se confirmadas, demonstram a sua viabilidade econômico-financeira. As projeções são apresentadas em valores nominais e em Reais (R\$).

O período de projeção foi determinado para englobar todo o prazo de concessão da exploração do aeroporto de Viracopos que, de acordo o Contrato de Concessão, se encerra em julho de 2042. Não foram consideradas, para fins desta análise, extensões da concessão existente, de maneira que são projetados fluxos somente até julho de 2042.

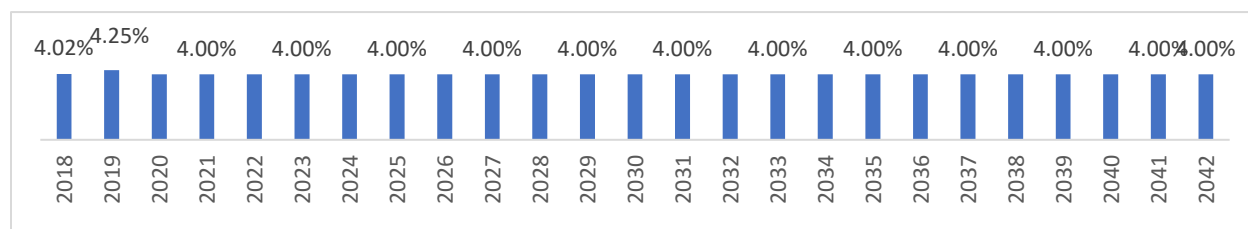
Os fluxos esperados para o negócio, após uma eventual aprovação do PRJ, ainda estarão sujeitos a eventuais alterações e incertezas naturais inerentes à natureza das projeções. Outros fatores que podem comprometer o fluxo de caixa futuro do negócio são: novas práticas contábeis a serem adotadas, planejamento tributário decorrente do tratamento fiscal dado às transações subjacentes ao PRJ, entendimentos regulatórios, interpretações legais, além do próprio perfil dos débitos resultantes da AGC em um cenário de continuidade.

Nas subseções abaixo serão exploradas (i) premissas macroeconômicas e de demanda, (ii) premissas operacionais e (iii) reestruturação financeira proposta no PRJ de forma a fundamentar uma (iv) análise de viabilidade econômico-financeira das Recuperandas.

4.1. Premissas Macroeconômicas e de Demanda

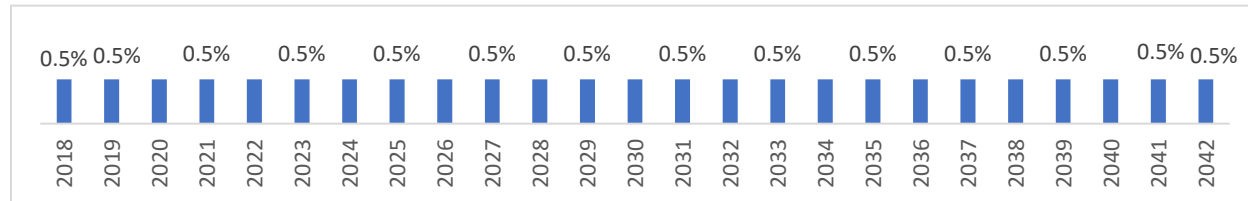
Nesta seção são apontadas as premissas macroeconômicas e de demanda utilizadas para fundamentar as projeções econômico-financeiras de VCP. São projetadas inflação, indexadores de taxas de juros, demandas de passageiros, movimentos de aeronaves, peso de decolagem e demanda de carga da concessão.

Inflação – IPCA (%)



Para inflação foi utilizada a mediana de projeções do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (“IPCA”), publicado nas séries estatísticas do Banco Central do Brasil⁴.

Indexadores – TR (%)



Para indexadores de taxas de juros são adotadas as premissas de crescimento projetadas pelas Recuperandas. Compõe a cesta de indexadores utilizada no PRJ apenas a Taxa Referencial determinada pelo Banco Central do Brasil (“TR”).

⁴ <https://www3.bcb.gov.br/expectativas/publico/consulta/serieestatisticas>. Data-Base Outubro de 2017

Projeção de Demanda de Passageiros (Milhões de Pax)



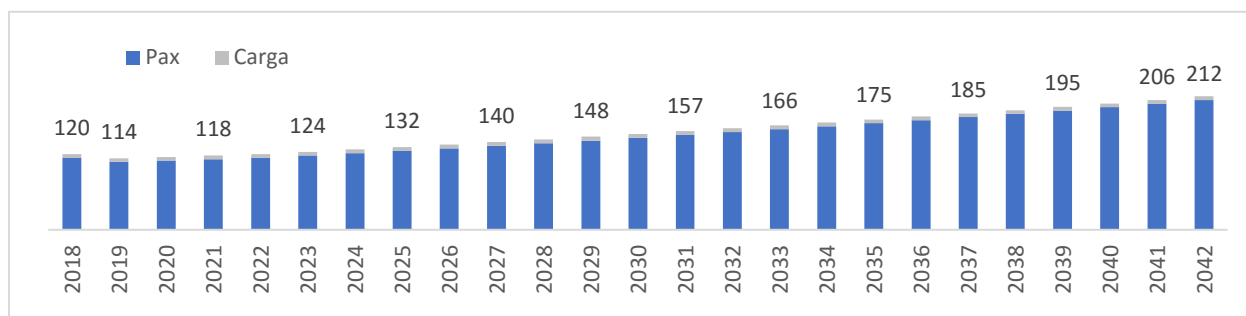
Para se estimar as projeções de demanda de Pax, foram utilizadas as premissas de crescimento projetadas pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, disponíveis no relatório de “Projeções de demanda para os aeroportos brasileiros 2017-2037”⁵ (“Relatório MTPA”). Dentre as projeções disponíveis no Relatório MTPA, foram utilizadas as premissas do cenário base, no qual mantêm-se os 108 aeroportos atuais, com operação de voos regulares.

O Relatório MTPA projeta para o aeroporto de Viracopos um CAGR de 3,1% entre 2018 e 2037, de forma a atingir um volume de 18,6 milhões de Pax em 2037, último ano da projeção do Relatório MTPA. Para os últimos 5 anos de concessão, o crescimento entre 2032-2037 foi extrapolado e o volume atinge 21,4 milhões de Pax em 2042.

A proporção de Pax domésticos e internacionais permanece relativamente estável, com passageiros domésticos representando 94,7% do total em 2018 e 94,3% ao final da projeção. A proporção de Pax de conexão e de embarque se altera, sendo que as conexões passam de 46,3% do total, em 2018, para 54,3% em 2042.

⁵ http://transportes.gov.br/images/AEROPORTOS/Relatorio_Projecoes_2017_2037_Versao_final.pdf

Projeção de ATMs (Milhares de Movimentos)

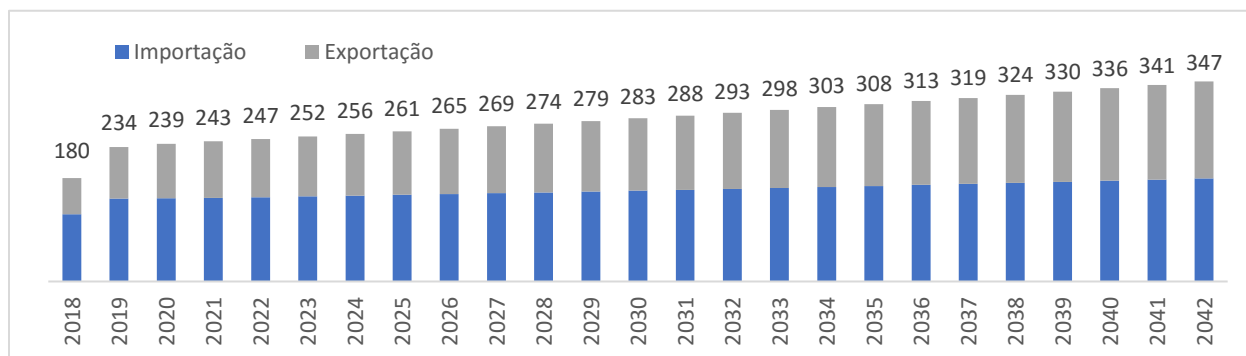


No tocante às projeções de ATM, também foram utilizadas as premissas de crescimento do cenário base disponíveis no Relatório MTPA.

No Relatório MTPA projeta-se um CAGR de 2,0% para ATMs entre 2018 e 2037, atingindo um volume máximo de 185 mil movimentos em 2037. As projeções do Relatório MPTA foram extrapoladas e projetadas até 2042 utilizando-se o CAGR dos últimos cinco anos de projeção.

Voos de Pax representam 94,8% do total de ATMs em 2018 e crescem ligeiramente para 97,2% em 2042.

Projeção de Demanda de Carga (Milhares de Toneladas)



As premissas de crescimento de carga, fundamentadas nas projeções do cenário base do Relatório MTPA, com CAGR de 1,7% e volume máximo de 319 mil toneladas em 2037, também foram extrapoladas e projetadas até 2042 utilizando-se o CAGR dos últimos cinco anos de projeção. Em 2042 estima-se um volume de carga total de 347 mil toneladas. Projeta-se que volume de carga importada seja de 63% do total em 2018 e 51,5% do total em 2042.

Impacto de Premissas Macroeconômicas e de Demanda

As premissas macroeconômicas acima elencadas têm impacto sobre as projeções operacionais da concessão, determinando a evolução de resultados de VCP:

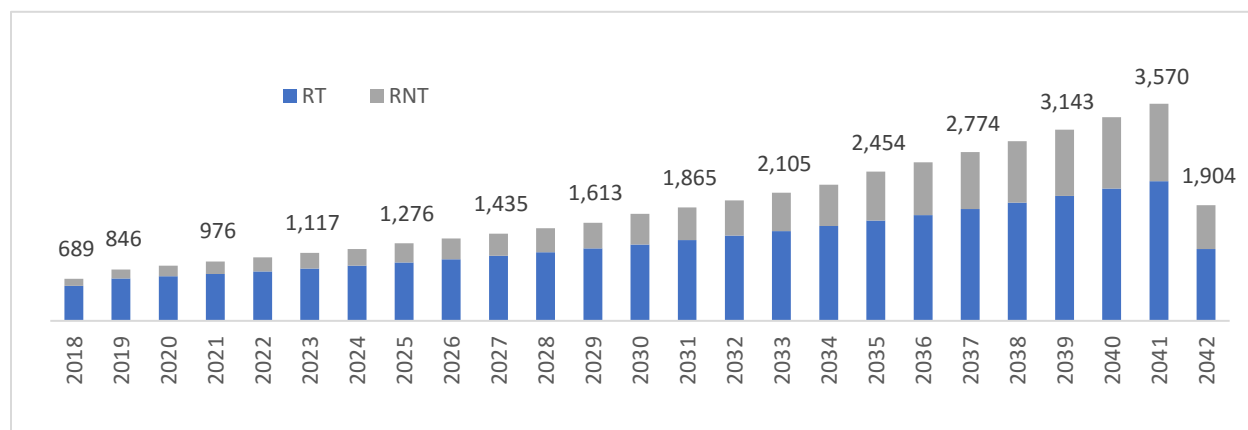
- IPCA afeta as projeções operacionais através da correção monetária de fluxos financeiros ano a ano de acordo com a inflação.
- Indexadores de taxas de juros determinam condições de remuneração dos créditos listados na RJ e eventuais recursos de caixa e investimento disponíveis para VCP.
- Premissas de crescimento de Pax, ATM e carga tem papel central na determinação da projeção de receitas e custos da concessão, determinando Receitas Aeronáuticas, Receitas de Carga, Receitas Comerciais e Receitas Auxiliares.
- Premissas de crescimento de Pax determina a diretamente a evolução de custos e despesas relacionados ao volume de passageiros e indiretamente via custos atrelados à Unidade de Carga de Trabalho (“WLU”⁶).
- Premissas de crescimento de ATM determinam a necessidade de investimentos de capital de acordo com as determinações dispostas no Contrato de Concessão.

⁶ WLU significa Work Load Unit e é uma unidade de medida, comum no setor aeroportuário, equivalente a um passageiro e cem quilos de carga

4.2. Projeções Operacionais

Nesta seção são apontadas as projeções operacionais e econômico-financeiras de VCP. O objetivo desta seção é, com base nas projeções operacionais, apresentar o fluxo de caixa disponível para regularização do passivo das Recuperandas.

Projeção de Receita Operacional Bruta ex-Construção (R\$ Milhões)

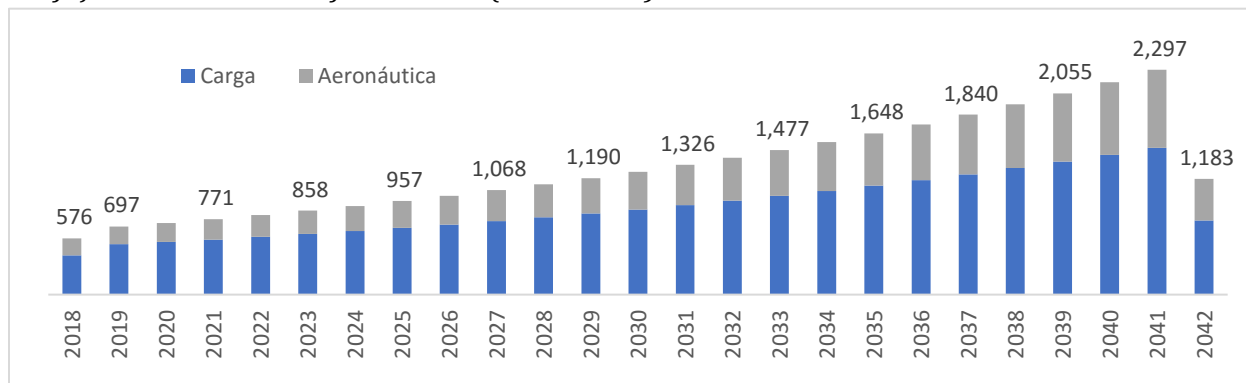


Para facilitar o entendimento desta rubrica, neste Laudo foram expurgadas das projeções as Receitas de Construção.

A ROB da concessão aeroportuária é dividida em Receita Tarifária (“RT”) e Receita Não-Tarifária (“RNT”). A RT é referente às receitas cujas taxas são reguladas e determinadas pelo Poder Concedente.

As RTs compõem a maior fonte de recursos operacionais da Companhia, estimando-se que representarão 83,5% da ROB em 2018. Projeta-se que até 2042 o percentual das RTs dentre a ROB total seja reduzido para 62,1% principalmente relacionado à diversificação de RNTs, com aumento da exploração comercial e imobiliária do sítio aeroportuário.

Projeção de Receita Tarifária Bruta (R\$ Milhões)



A RT é composta por Receitas Aeronáuticas e Receitas de Cargas e estão relacionadas diretamente a operação do aeroporto, consistindo em taxas incidentes tanto sobre Pax quanto aeronaves, bem como ao transporte e armazenagem de carga.

As Receitas Aeronáuticas são oriundas de taxas de embarques e conexões de Pax e taxas de pouso e permanência de aeronaves previstas no Anexo 4 do Contrato. Influem na determinação das Receitas Aeronáuticas a demanda projetada de Pax, ATM e as tarifas pré-estabelecidas e reguladas pela Agência Nacional de Aviação Civil (“ANAC”), projetadas com correção anual pelo IPCA.

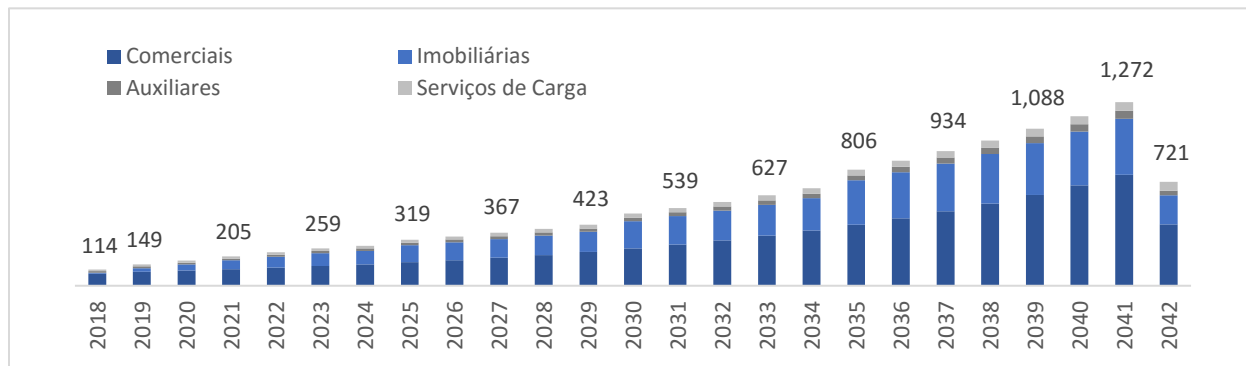
As Receitas de Carga, por sua vez, são compostas por tarifas de armazenagem, transporte e inspeção de cargas de importação, exportação e correios. As tarifas de carga também são reguladas e pré-estabelecidas pela ANAC, conforme tabelas de 7 a 13 do Anexo 4 do Contrato variam em função do peso, valor incluindo custo, seguro e frete (“CIF”) e tempo de armazenagem. Neste Laudo foram projetadas com correção pela inflação.

Não foram considerados, nas projeções do Laudo, possíveis ganhos resultantes da aplicação dos Fatores Q e X de atualização de tarifas, previstas no Contrato, e consequente aumento de receitas aeronáuticas e de carga decorrentes de ajustes para a cobrança de tarifas aos sábados.

Dentre as RTs projetadas, as Receitas de Carga têm o maior peso, representando 69,7% do total em 2018. Em 2042 as Receitas de Carga devem representar 64% das RTs, devido

principalmente a uma projeção de crescimento mais acelerado de Pax e ATM em relação ao crescimento da demanda de carga.

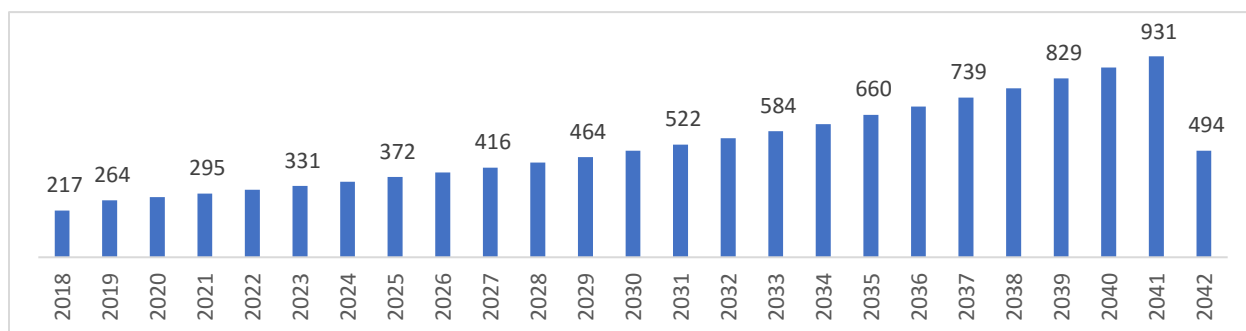
Projeção de Receita Não-Tarifária (R\$ Milhões)



RNTs são receitas relacionadas aos negócios acessórios à operação aeroportuária, decorrentes da exploração comercial, imobiliária e de serviços do sítio aeroportuário. Compõem RNTs as Receitas Comerciais (alimentação, lojas, estacionamento, etc.), Receitas Imobiliárias (aluguéis e exploração de empreendimentos no sítio aeroportuário), e Receitas Auxiliares (serviços de apoio às aeronaves e passageiros como abastecimento, serviços de bufê e bagagem), além de receitas com serviços não regulados de carga.

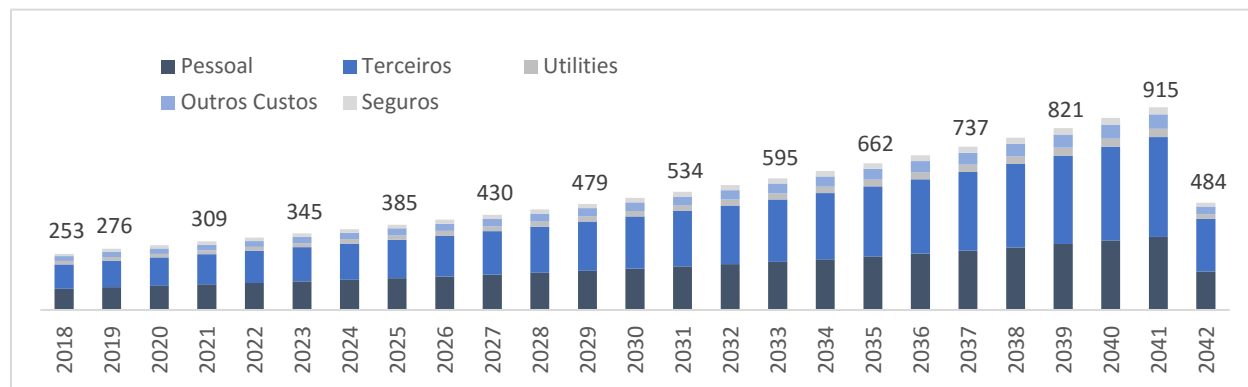
Para determinação da projeção de RNTs foram consideradas premissas de Pax, ATMs e ticket médio histórico dos serviços e premissas de área explorada do sítio aeroportuário. Dentre as RNTs, projeta-se que as Receitas Comerciais tenham maior peso em 2018, com 74%, seguido por Serviços de Carga com 11% e Receitas Auxiliares com 10%.

Projeção de Tributos sobre Receitas (R\$ Milhões)



Para a obtenção de ROL são projetadas a aplicação de alíquota de 5% de ISS sobre receitas decorrentes de prestação de serviços e alíquota de 1,65% para PIS e 7,60% para COFINS sobre todas as Receitas Brutas (ex-Construção).

Projeção de Custos e Despesas (R\$ Milhões)



A estrutura de custos e despesas das Recuperandas é dividida em Custos com Pessoal, Custo com Terceiros, Custos com Utilidades, Seguros e Outros Custos. Também são consideradas nesta rubrica as parcelas da Outorga Variável.

Custos com Pessoal são os Salários e Encargos médio determinados pelo número de colaboradores próprios das Recuperandas. O número de funcionários cresce de acordo com o crescimento da Unidade de Carga de Trabalho (WLU) processada pelo aeroporto.

Custos de Terceiros são determinados pelo crescimento do número de passageiros (segurança da aviação e custos médicos), evolução do WLU (manutenção e reparos, consultoria, auditoria e marketing, dentre outros) e área de exploração do sítio aeroportuário. Em 2018 o Custos com Terceiros tem o maior peso, com 47,3% do total dos custos e despesas. Ao final da projeção esta relação deverá aumentar para 49,1% em 2041 (último ano completo), devido principalmente ao crescimento em ritmo mais lento de Custos com Pessoal.

Custos de Utilidades são custos com água e saneamento, energia elétrica (incluindo geração própria) e telecomunicações, necessários para a manutenção do complexo aeroportuário. Os

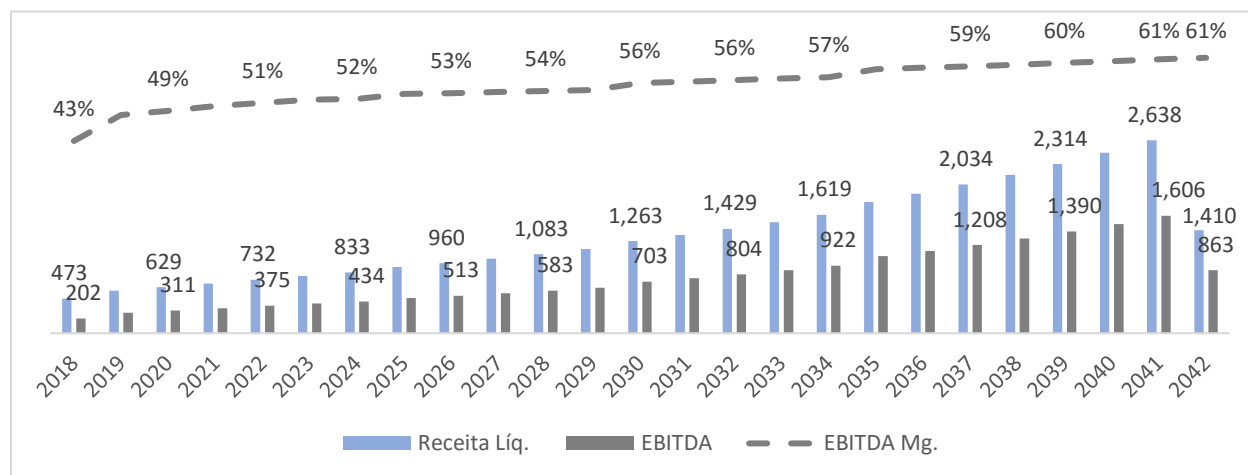
principais determinantes dos Custos com Utilidades são a área de exploração do complexo aeroportuário e o número de funcionários.

Custos com Seguros são relativos à contratação de seguros de operação, responsabilidade civil, frota e *performance bonds* de VCP que são projetados com correção pela inflação.

Outros Custos, relativos aos custos gerais relacionados com o número de empregados e WLU, também são projetados com correção pela inflação.

As premissas de pagamento de Outorga Variável consideram o regime de competência das outorgas, de forma a projetar o pagamento de um percentual de 5% sobre Receitas Bruta ex-Construção do ano corrente. Nas projeções a Receita Bruta ex-Construção mínima para a aplicação da taxa de 7,5%, determinada no Contrato, não é atingida.

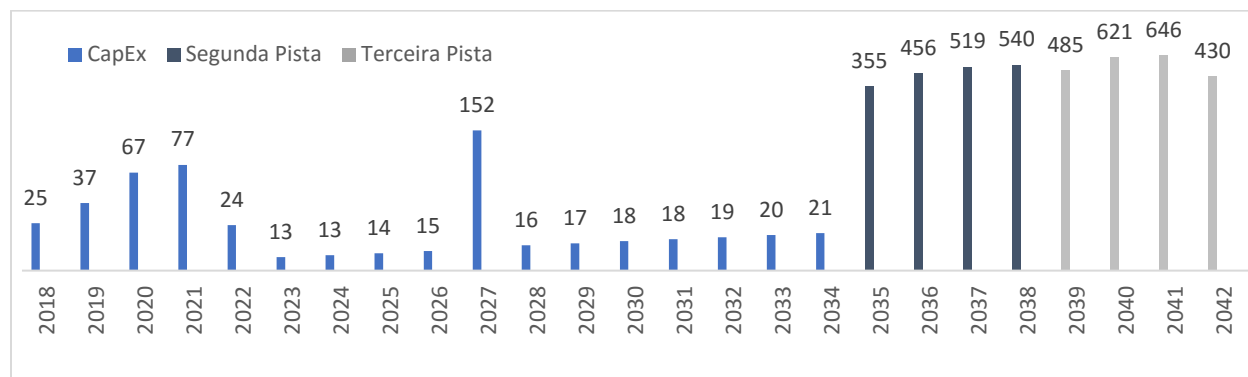
Projeção de EBITDA (R\$ Milhões)



Estabelecida a estrutura de receitas e custos de VCP, projeta-se um EBITDA de R\$202 milhões em 2018, crescendo até a R\$1.606 milhões em 2041.

A Margem EBITDA das Recuperandas aumenta de 43% em 2018 para 61% em 2041 devido a economias de escala e declínio da curva de custo médio por passageiro, movimentos e carga.

Projeção de Investimentos (R\$ Milhões)



Para projeções de investimento considerou-se a realização das condições originais do Contrato.

Projeta-se que as obras remanescentes da Fase I-B - finalização do Píer B - serão retomadas nos anos iniciais após a homologação do PRJ e finalizadas em 2021. Projeta-se também um investimento adicional em 2027 para a restauração da atual pista e realização de obras de desenvolvimento da *Taxiway Charlie*.

Os investimentos da segunda pista independente foram projetados com início um ano antes do aeroporto atingir 178 mil ATMs, projetado para 2035. A construção da terceira pista não atinge seu gatilho específico até 2042 e teve seu início de construção projetado a partir de 2039 com conclusão até o final do período de concessão.

Imposto de Renda e CSLL

Considerou-se alíquota de imposto de renda de 15,0% sobre o resultado tributável de até R\$240 mil e 25,0% sobre o resultado que exceder R\$240 mil. A alíquota de CSLL projetada é

de 9,0%. Foi projetada a utilização de base negativa e prejuízo fiscal conforme regras estipuladas por atos normativos da Receita Federal.

4.3. Reestruturação Financeira Proposta

Nesta seção serão projetadas as condições de pagamento, conforme propostas no PRJ das Recuperandas. Os fluxos de caixa foram projetados em periodicidade anual, assumindo os pagamentos a partir do início de 2019.

Outorgas

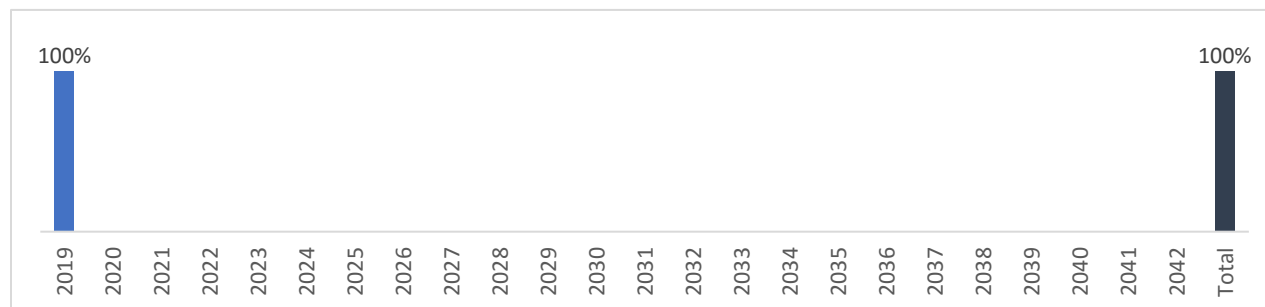
Foram projetados pagamentos de Outorgas Fixas anuais, de acordo com os termos determinados no Contrato, de R\$127,4 milhões a valores de 2012, corrigidos pelo IPCA. O PRJ prevê o pagamento integral das outorgas vencidas na sequência de sua homologação.

Estes pagamentos serão feitos em Conta *Escrow*, conforme descrito no PRJ, dado que existem valores relevantes de Pleitos em discussão. Uma vez solucionados os Pleitos, os valores depositados em Conta *Escrow* serão revertidos para pagamento (i) do Poder Concedente, na medida em que os Pleitos não sejam reconhecidos como devido; ou (ii) do BNDES e Bancos Repassadores, através de Mecanismo de Incentivo definido no PRJ, na medida em que os Pleitos de Reequilíbrio sejam reconhecidos como devidos.

Classe I - Obrigações Trabalhistas

Todos os Credores Trabalhistas serão pagos em até 12 meses da homologação do PRJ. Há a previsão de amortização de R\$ 10 mil reais a todos os credores trabalhistas (respeitando o limite do seu crédito) em até 30 dias da homologação do plano e de pagamento do saldo remanescente em parcelas iguais nos 11 meses subsequentes.

Amortização Créditos Trabalhistas (% do Crédito)



Classe II – Créditos com Garantias Reais

Não é reconhecido pelas Recuperandas nenhum saldo devedor de Créditos com Garantias Reais.

Classe III – Créditos Quirografários

Conforme previsto no PRJ, os Créditos Quirografários foram separados em 4 subclasses, cada subclasse com uma forma de pagamento específica:

- a. Credores Fornecedores Colaboradores: pagamento em 60 meses. No primeiro ano, todos os fornecedores receberão R\$ 150 mil, respeitando o limite do seu crédito, em até 12 parcelas mensais de R\$ 12,5 mil. Nos 48 meses subsequentes haverá o pagamento linear de eventual Saldo Remanescente.

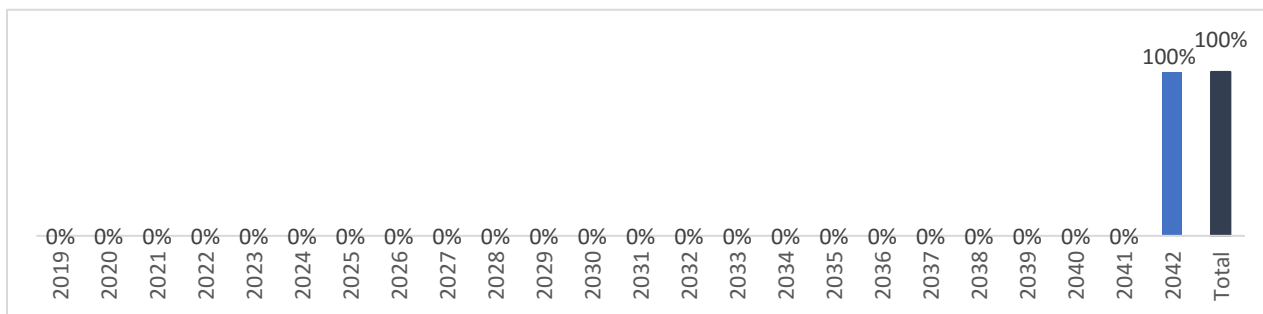
Amortização Créditos de Credores Fornecedores Colaboradores (% do Crédito)



- b. Credores Partes Relacionadas: Pagamento *Bullet* (parcela única) em 2042 – último ano da concessão⁷.

⁷ Caso as premissas de geração operacional de caixa sejam superiores à projetada e os Credores Financeiros sejam quitados de forma acelerada o prazo de pagamento dos Credores Partes Relacionadas também será acelerado.

Amortização Créditos de Credores Partes Relacionadas (% do Crédito)

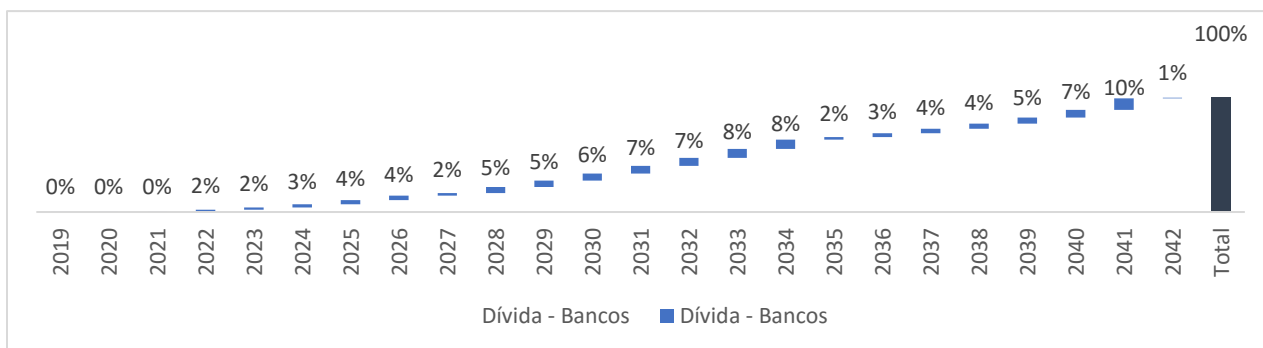


- c. Credores Financeiros: A dívida terá sua taxa de correção revisada para IPCA + 1,5% ao ano, com carência de 3 anos de juros e 3 anos de principal.

O serviço da dívida (pagamento de principal e juros) será feito através de uma estrutura de pagamentos mínimos e *Cash Sweep*. Os pagamentos mínimos são compromissos de pagamentos fixos anuais de VCP conforme programação definida no PRJ. Em complemento aos pagamentos mínimos, todo o caixa que exceder o valor de R\$ 25 milhões (atualizado pela inflação), medido ao final do ano fiscal e após o pagamento de todas as obrigações das Recuperandas, será direcionado para pagamento dos Credores Financeiros através do mecanismo de *Cash Sweep*.

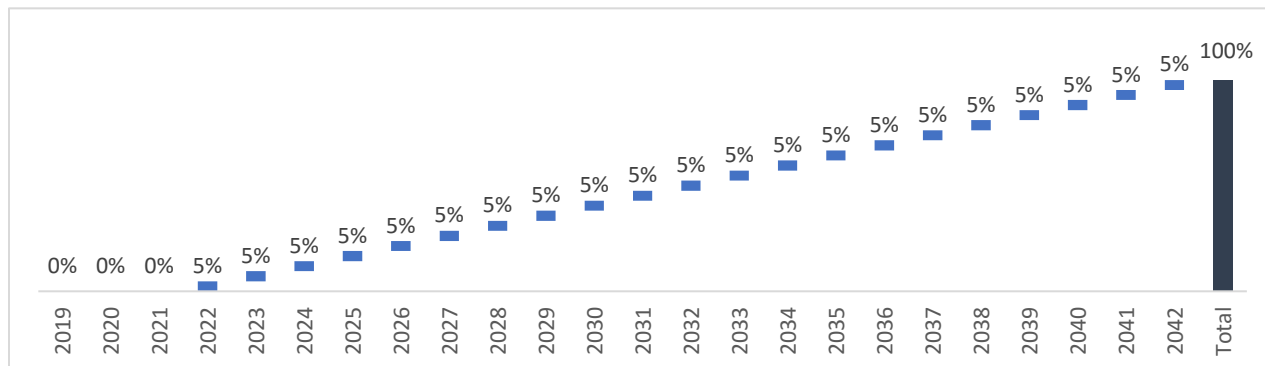
O PRJ prevê que caso quaisquer dos Pleitos de Reequilíbrio sejam julgados de forma favorável às Recuperandas, haverá a destinação de 50% do valor em pagamentos incrementais aos Credores Financeiros, como forma de incentivo.

Amortização Créditos de Credores Financeiros (% do Crédito)



- d. Demais Credores Quirografários: Todos os demais credores quirografários serão pagos em 21 parcelas anuais após o período de 3 anos de carência.

Amortização Créditos de Demais Credores Quirografários (% do Crédito)



Classe IV – Credores ME e EPP

Todos os Credores ME e EPP serão pagos em até 36 meses da homologação do plano, com amortização de R\$ 50 mil reais nos primeiros 12 meses, respeitando o limite do seu crédito, e pagamento do saldo remanescente em parcelas iguais nos 24 meses subsequentes.

Amortização Créditos de Credores EPP e ME (% do Crédito)



Comprometimento do Caixa Operacional das Recuperandas

Toda a Geração Operacional de Caixa é destinada ao Pagamento dos Credores atuais de ABV, respeitando a operacionalização e a continuidade dos serviços previstos no Contrato.

4.4. Análise da Viabilidade Econômico-Financeira

Conduzidas as análises apresentadas no Laudo, sujeitas às premissas e suposições nelas expressadas, A&M considera que o PRJ é viável sob a ótica econômico-financeira e que, verificadas as condições das premissas projetadas, as obrigações repactuadas junto aos credores poderão ser plenamente atendidas com os fluxos de caixa gerados pela concessão do aeroporto de Viracopos.

Ainda, não foi considerado no neste Laudo eventuais ganhos de reequilíbrio econômico-financeiros resultantes dos Pleitos movidos contra o Poder Concedente. Caso esse reequilíbrio venha a se materializar, 50% dos recursos serão destinados como remuneração adicional aos credores financiadores. Os impactos dos Pleitos não afetam a análise de viabilidade do PRJ.

Glossário

ABSA: Aeroportos Brasil S/A, sociedade anônima controladora da ABV

ABV: Aeroportos Brasil Viracopos S/A, sociedade anônima detentora do Contrato de Concessão do Aeroporto de Viracopos

ANAC: Agência Nacional de Aviação Civil, agência reguladora federal responsável pela supervisão da aviação civil

ATM: movimentos de tráfego aéreo, medida de tráfego aéreo representando um pouso ou decolagem

Caso Fortuito: pleito relativo ao caso fortuito de evento imprevisível de frustração extraordinária de demanda de passageiros e carga

CIF: valor incluindo custo, seguro e frete

"Contrato De Concessão: Contrato de Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração do Aeroporto Internacional de Campinas

EBITDA: Lucro Antes de Juros, Impostos, Depreciação e Amortização, medida financeira representativa de geração potencial de caixa operacional

Egis: EGIS Airport Operation, sociedade sediada na França sócia de ABSA

Estudo de Engenharia: Relatório 2 - Estudos Preliminares de Engenharia – VCP, com estimativa de investimentos para o Contrato de Concessão

Estudo de Mercado: Relatório 1 – Estudo de Mercado VCP de Outubro de 2011, disponibilizado pelo Poder Concedente previamente ao leilão de concessão

Infraero: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, empresa pública federal de administração vinculada à Secretaria de Aviação Civil

IPCA: Índice de Preços ao Consumidor Amplo medido pelo IBGE representativo da variação no custo de vida de famílias com renda entre 1 e 40 salários mínimos

Laudo Econômico-Financeiro: Laudo que atesta a viabilidade econômica e financeira segundo Art. 53, incisos II e III da Lei de Recuperação e Falências

Lei de Recuperação e Falências: 11.101 de 9 de fevereiro de 2005

Pax: Medida aeronáutica que representa um passageiro

Perdimento: cargas cuja liberação não foi autorizada pela Receita Federal

PIB: Produto Interno Bruto, representa a soma de todos bens e serviços produzidos pelo país em determinado período

Plano de Recuperação Judicial: Plano de recuperação conforme disposto no Capítulo III, Seção III da Lei 11.101/2005

Pleitos: direito de reequilíbrio perante o Poder Concedente decorrentes de desequilíbrios contratuais

Poder Concedente: contraparte no Contrato de Concessão, ANAC

Relatório MTPA: Projeções de demanda para os aeroportos brasileiros 2017-2037 projetadas pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

RESA: Áreas de Segurança de Fim de Pista

RNT: receitas cujos preços e taxas não são reguladas e determinadas pelo Poder Concedente

ROB: Receita Operacional Bruta, composta por receitas brutas com exclusão de receitas de construção

ROL: Receita Operacional Líquida, composta por receitas líquidas com exclusão de receitas de construção

RT: receitas cujas taxas são reguladas e determinadas pelo Poder Concedente

T-0: terminal antigo do aeroporto de Viracopos

T-1: novo terminal do aeroporto de Viracopos

Teca: terminal de cargas

Teca-Teca: tarifação relacionada à transferência de cargas importadas entre terminais

TR: Taxa Referencial, calculada com base em amostra constituída das 20 maiores instituições financeiras do País em volume de captação, determinada pelo Banco Central do Brasil

Triunfo: Triunfo Participações e Investimentos S/A, sociedade anônima de capital aberto sócia de ABSA

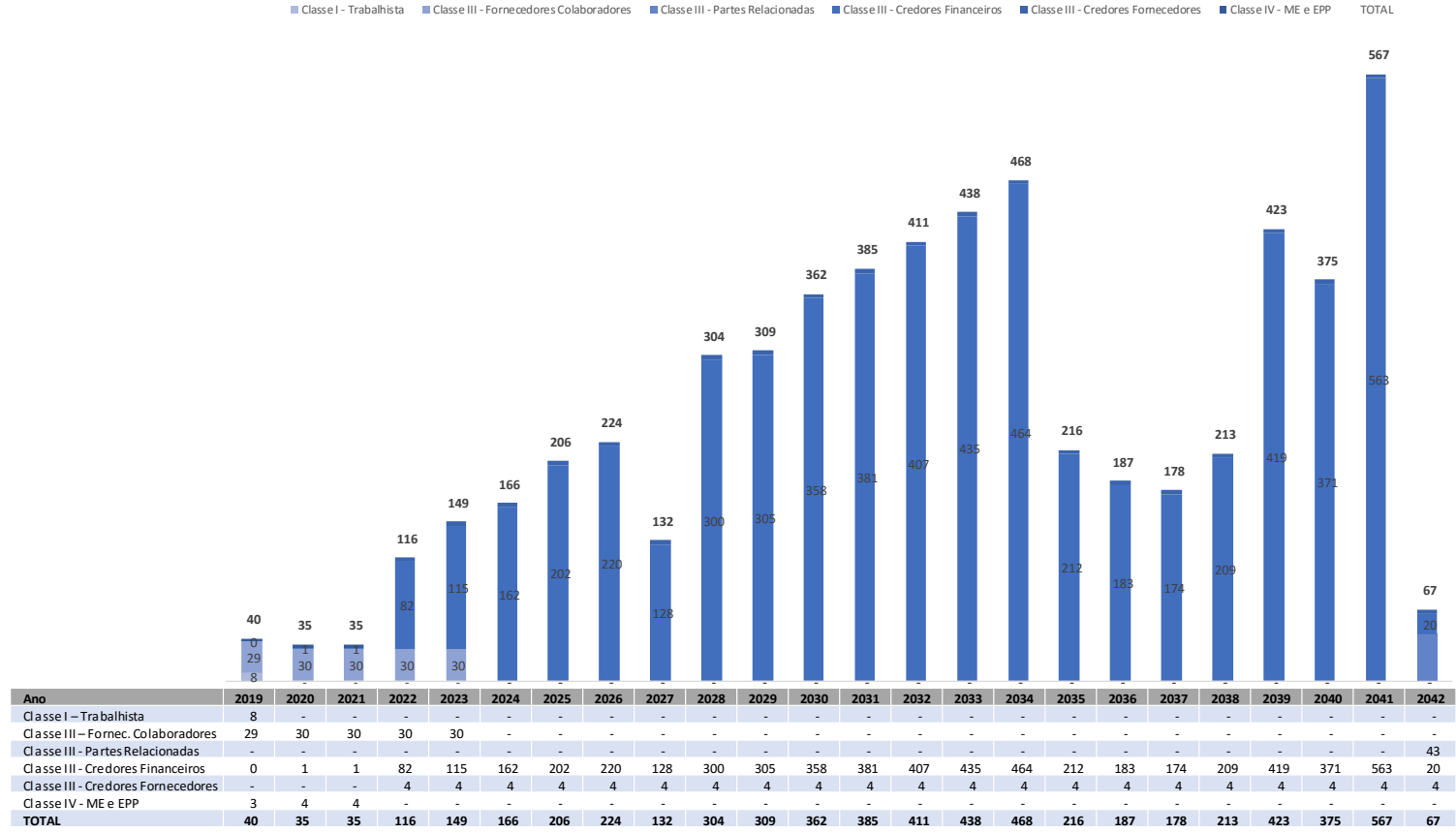
UTC: UTC Participações S/A, sociedade anônima sócia de ABSA

VESA: Viracopos Estacionamentos S/A, subsidiária integral de ABV

WLU: Work Load Unit, medida de unidade de carga de trabalho representativa de 1 passageiro ou 100 kg de carga

Apêndice

Pagamento Credores Concurais



Projeção de Fluxo de Caixa (R\$ Milhões)

DRE - Itens selecionados	2018	2019	2020	2021	2022	2023-2032	2033-2042	Total
Receita Líquida	473	582	629	681	732	10,771	19,879	33,747
Custos e Despesas	(271)	(300)	(318)	(337)	(357)	(4,926)	(8,059)	(14,568)
EBITDA	202	282	311	344	375	5,845	11,819	19,179
Mg EBITDA	43%	48%	49%	50%	51%	54%	59%	57%

Fluxo	2018	2019	2020	2021	2022	2023-2032	2033-2042	Total
Receita Bruta (s/ construção)	689	846	908	976	1,044	15,104	27,094	46,661
(-) Impostos de Vendas	(217)	(264)	(279)	(295)	(312)	(4,333)	(7,215)	(12,914)
(=) Receita Líquida de Impostos	473	582	629	681	732	10,771	19,879	33,747
(-) OpEx Corrente	(243)	(266)	(282)	(298)	(315)	(4,309)	(6,926)	(12,639)
(+) Créditos PIS / Cofins	55	68	20	6	7	19	401	575
(-) Rec. Financeira	13	2	2	2	2	22	32	73
(-) Outorga Variável Corrente	-	(27)	(34)	(36)	(39)	(577)	(1,217)	(1,931)
(-) Capital de Giro Corrente	(13)	1	(2)	(5)	(4)	(35)	63	5
(-) IR/CSLL	-	-	-	-	-	(223)	(1,244)	(1,467)
(=) Caixa Operacional	283	359	333	349	382	5,668	10,988	18,363
(+) Var. Conta Reserva Outorga ²	148	-	-	-	-	-	-	148
(+) Var. Conta Reserva Dívida ²	74	-	-	-	-	-	-	74
(=) Caixa Operacional + Reservas	505	359	333	349	382	5,668	10,988	18,585
(-) CapEx	(25)	(37)	(67)	(77)	(24)	(295)	(4,092)	(4,617)
(=) Caixa Disponível para regularização do passivo	480	322	267	272	358	5,373	6,896	13,968
(-) Obrigações extra-concursais	(138)	(16)	(34)	(32)	(30)	(116)	(22)	(386)
(=) Caixa Disponível para pagamentos concursais	342	306	233	240	329	5,257	6,874	13,582
(-) Pagamentos concursais pré cash sweep	-	(40)	(34)	(34)	(34)	(70)	(82)	(293)
(-) Outorgas vencidas e vincendas	-	(629)	(197)	(204)	(212)	(2,590)	(3,741)	(7,573)
(+) Caixa disponível período anterior	119	363	(1)	(1)	(1)	(14)	(12)	452
(=) Caixa Disponível para cash sweep	461	1	1	1	82	2,584	3,038	6,169
(-) Credores Financeiros ³	(98)	(1)	(1)	(1)	(82)	(2,584)	(3,034)	(5,801)
(=) Sobra (necessidade) de caixa	364	-	0	0	-	(0)	5	368
(-) Caixa disponível período anterior	(119)	(363)	1	1	1	14	12	(452)
(=) Fluxo de Caixa do período	245	(363)	1	1	1	14	17	(84)
Caixa Inicial¹	143	388	25	26	27	28	42	143
Fluxo de caixa do período	245	(363)	1	1	1	14	17	(84)
Caixa Final	388	25	26	27	28	42	59	59

1. Caixa base Dez-17 ajustado para aporte de R\$56 milhões realizado em 2018
2. Valores em Reserva base Dez-17
3. Pagamentos de saldo da dívida realizados até julho-18

Página Intencionalmente
Deixada Em Branco

LAUDO DE AVALIAÇÃO COMPLETO

SOLICITANTE : AEROPORTOS BRASIL VIRACOPOS S.A.

CONCESSIONÁRIA : AEROPORTOS BRASIL VIRACOPOS S.A.

ENDEREÇO : RODOVIA SANTOS DUMONT KM 66
BAIRRO : PARQUE VIRACOPOS
MUNICÍPIO : CAMPINAS
ESTADO : SÃO PAULO

OBJETO : OBRAS CIVIS, EQUIPAMENTOS E SISTEMAS, E IMOBILIZADO DE APOIO (MOBILIÁRIO, EQUIPAMENTOS, EQUIPAMENTOS DE INFORMÁTICA, SOFTWARES E VEÍCULOS) ALOCADOS NA AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS

FINALIDADE DA AVALIAÇÃO : PROCESSO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL DAS RECUPERANDAS ABSA, ABVSA E VESA, CONFORME O ART. 53, ALÍNEA III DA LEI 11.101/05

NR. DO LAUDO : I-17114- P/13.089/1/18

DATA DO LAUDO : JULHO DE 2018

FUNDAMENTAÇÃO E PRECISÃO : GRAU II - NBR 14.653 - Partes I / II / V

1. INTRODUÇÃO

A **Appraisal Avaliações e Engenharia Ltda.**, inscrita no CREA/SP sob o nº **324322** apresenta o laudo de avaliação das obras civis, equipamentos e sistemas, e imobilizado de apoio que constituem os ativos das Recuperandas ABSA, ABVSA e VESA. Estes ativos compõem as obras de melhorias e adequação no terminal existente e a primeira fase de ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos, e que correspondem ao primeiro ciclo de investimento, denominado Fase 1B, período de maio de 2014 a 2021, que resultou no aumento da capacidade de atendimento para 25 milhões de passageiros/ano.

A finalidade da presente avaliação é a determinação do valor de mercado do empreendimento, obedecendo às diretrizes preconizadas pela NBR 14653, Parte 1 - Procedimentos Gerais, Parte 2 - Avaliação de Imóveis Urbanos e Parte 5 - Avaliação de Máquinas, Equipamentos e Instalações Industriais em Geral, editadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, Resolução nº 345/1990 do Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia - CONFEA, e, em conformidade com toda a legislação Federal, Estadual e Municipal aplicável ao mérito.

O Grau de Fundamentação e Precisão atingidos foram: **Fundamentação - Grau II e Precisão - Grau II**, obedecendo aos seguintes critérios: (a) estabelecimento do valor novo: elaboração de orçamento, no mínimo sintético e BDI justificado, adotado com base no Acórdão do TCU nº 2.622;2013, referente ao processo nº TC 036.076/2011-2, que define os parâmetros para taxas de BDI de obras públicas em substituição aos referenciais contidos nos Acórdãos nº 325/2007 e nº 2.369/2011; (b) estabelecimento da depreciação: Calculada por métodos técnicos consagrados considerando-se idade, vida útil e estado de conservação.

O resultado indicado, observada a finalidade da presente avaliação, determinou o valor de mercado, que apresenta a seguinte definição:

O preço mais alto, em termos de dinheiro, que um bem ou uma propriedade alcançaria em um mercado aberto e competitivo, sob todas as condições necessárias a uma venda justa, na qual, comprador e vendedor procederiam de forma prudente, com todos os conhecimentos indispensáveis e assumindo que o preço não seria afetado por estímulos indevidos.

2. CRITÉRIO E METODOLOGIA

2.1. Método Evolutivo

O método evolutivo permite aferir o valor de mercado do empreendimento na situação em que se encontra e segundo o item 8.2.3 da NBR 14653:1, “identifica o valor do bem pelo somatório dos valores dos seus componentes” considerando o fator de comercialização. Assim, no presente caso, o valor total dos investimentos mercado foi expresso pela somatória dos valores de suas partes constituintes, obras civis, equipamentos e sistemas, cujas metodologias e critérios são os seguintes:

2.2. Obras Civis

2.2.1. Valor Novo

As obras civis compreendem: ampliação - terraplenagem, drenagem, instalações, novo terminal de passageiros, edifício garagem, centro de consolidação, centrais de utilidades I e II, pistas, pátios e sistema viário; reforma e adequação - terminal de passageiros antigo, implantação de esteiras de bagagem, construção de passarela coberta, implantação de guaritas elevadas nos bolsões de estacionamento, construção de canil, pátio dos caminhões de combustível, recuperação de cercas e do paisagismo. Os valores novos foram determinados por meio da estimativa de dispêndio necessário para se criar benfeitoria idêntica, não depreciada e com os mesmos objetivos funcionais, já considerada a vantagem da coisa feita ou “*valor em marcha*”, ou, por comparação de custos, através do tratamento técnico, de bens similares, utilizado a partir de orçamentos para construções padronizadas.

Desta forma, o estabelecimento dos valores novos das obras civis seguiu as seguintes premissas e procedimentos:

- As obras civis foram verificadas “in loco”, por meio de diligências;
- As quantidades dos serviços das obras civis foram obtidas com base nos relatórios de auditoria elaborado pela Pini Consultoria (julho/2014);

- Os preços das composições de custos unitários de serviços foram obtidos do banco de dados disponibilizados pela PINI - TCPO, ajustados à especificidade do projeto;
- Os preços unitários englobam custos diretos, que incluem administração local, e encargos sociais sobre a mão de obra, os quais foram acrescidos do BDI - Benefícios e Despesas Indiretas;
- O BDI engloba: custos da administração central; contingências; seguro, fianças e garantia, risco, impostos tributos e taxas; despesas financeiras e lucro;
- A taxa do BDI seguiu a tabela publicada no Acórdão TCU 2.622/2013, da qual foi adotado o quadrante médio:

VALORES DO BDI POR TIPO DE OBRA			
TIPOS DE OBRA	1º Quartil	Médio	3º Quartil
CONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS	20,34%	22,12%	25,00%
CONSTRUÇÃO DE RODOVIAS E FERROVIAS	19,60%	20,97%	24,23%
CONSTRUÇÃO DE REDES DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA, COLETA DE ESGOTO E CONSTRUÇÕES CORRELATAS	20,76%	24,18%	26,44%
CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DE ESTAÇÕES E REDES DE DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA	24,00%	25,84%	27,86%
OBRAS PORTUARIAS, MARITIMAS E FLUVIAIS	22,80%	27,48%	30,95%

- Os resultados foram confrontados com os custos apresentados no relatório de auditoria elaborado pela Pini Consultoria (julho/2014) e de avaliação de investimentos emitido pela Planway/Progen (março/2014), corrigidos pelo índice INCC - Índice Nacional da Construção Civil, os quais foram ajustados para a realidade do mercado, uma vez que o projeto realizado por empreitada global a preço fixo foi executado em 20 meses, prazo que provocou aumento nestes custos;
- Para fins de validação dos valores novos, principalmente as construções principais - Novo Terminal de Passageiros, Edifício Garagem, adotou-se o estudo Valores de Edificações de Imóveis Urbanos, publicado e revisado em Fevereiro de 2007, pelo IBAPE - Instituto Brasileiro de Avaliações e Perícias de Engenharia de São Paulo, originada do estudo Edificações - Valores de Venda, elaborado em 1987 pela comissão de peritos nomeada pelo Provimento nº 02/86 dos M.M. Juízes de Direito das Varas da Fazenda Municipal da Capital.

Neste trabalho, os intervalos de valores respectivos aos diferentes padrões construtivos, estão vinculados ao projeto R8-N publicado mensalmente pelo SINDUSCON/SP. O valor referencial para Julho de 2018 é R\$ 1.257,65/m².

2.2.2. Valor Depreciado

A partir do valor novo foi estabelecido o valor depreciado através da aplicação do coeficiente de depreciação (FOC) que engloba: estado de conservação, forma de manutenção e obsolescência do projeto construtivo para o uso.

Entende-se por depreciação a perda operacional do imóvel, sem que tal possa ser restaurada pela manutenção normal, que decorre do desgaste normal pela ação do tempo, mau uso e obsolescência funcional.

Para obtenção do coeficiente de depreciação (FOC) foi adotado como procedimento o Método de Ross-Heidecke, que atribui diferentes variáveis para depreciação como função do estado de conservação e idade efetiva do bem, considerando um valor residual (**R**) de 20% (vinte por cento) para as construções convencionais, 10% (dez por cento) para construções tipo “coberturas” e igual a “zero” para o caso de “barracos”, conforme tabela abaixo:

Estado de Conservação		Depreciação (%)
A	Novo	0,00
B	Entre novo e regular	0,32
C	Regular	2,52
D	Entre regular e reparos simples	8,09
E	Reparos simples	18,10
F	Entre reparos simples e importantes	33,20
G	Reparos importantes	52,60
H	Entre reparos importantes e sem valor	75,20
I	Sem valor	100,00

Assim, o coeficiente de depreciação (FOC) será determinado através da seguinte equação:

$$\text{FOC} = \text{R} + \text{K} \times (1-\text{R})$$

Onde o fator **K**, será obtido a partir da tabela abaixo de dupla entrada, onde a primeira coluna indica o percentual transcorrido de vida útil efetiva da benfeitoria:

Idade em % da vida referencial	ESTADO DE CONSERVAÇÃO							
	a	b	c	d	e	f	g	h
2	0,990	0,987	0,985	0,910	0,811	0,681	0,469	0,245
4	0,979	0,976	0,956	0,900	0,802	0,654	0,484	0,243
6	0,988	0,985	0,944	0,890	0,793	0,647	0,459	0,240
8	0,957	0,954	0,933	0,879	0,784	0,639	0,454	0,237
10	0,945	0,942	0,921	0,859	0,774	0,631	0,448	0,234
12	0,933	0,930	0,909	0,857	0,764	0,623	0,442	0,231
14	0,920	0,917	0,897	0,846	0,754	0,615	0,436	0,228
16	0,907	0,904	0,884	0,834	0,743	0,606	0,430	0,225
18	0,894	0,891	0,871	0,821	0,732	0,597	0,424	0,222
20	0,880	0,877	0,859	0,809	0,721	0,588	0,417	0,218
22	0,868	0,863	0,844	0,795	0,709	0,578	0,410	0,215
24	0,851	0,848	0,830	0,782	0,697	0,569	0,403	0,211
26	0,835	0,834	0,815	0,769	0,685	0,560	0,396	0,207
28	0,821	0,818	0,800	0,754	0,672	0,548	0,389	0,204
30	0,805	0,802	0,785	0,740	0,659	0,538	0,382	0,200
32	0,789	0,786	0,769	0,725	0,646	0,527	0,374	0,196
34	0,772	0,770	0,753	0,710	0,632	0,516	0,368	0,192
36	0,755	0,753	0,736	0,694	0,619	0,504	0,358	0,187
38	0,738	0,735	0,719	0,678	0,604	0,493	0,350	0,183
40	0,720	0,718	0,702	0,662	0,590	0,481	0,341	0,179
42	0,702	0,700	0,684	0,645	0,575	0,469	0,333	0,174
44	0,683	0,681	0,666	0,628	0,560	0,456	0,324	0,169
46	0,664	0,662	0,647	0,610	0,544	0,444	0,316	0,165
48	0,645	0,643	0,629	0,593	0,528	0,431	0,306	0,160
50	0,625	0,623	0,609	0,574	0,512	0,418	0,296	0,155
52	0,605	0,603	0,590	0,556	0,495	0,404	0,287	0,150
54	0,584	0,582	0,569	0,537	0,478	0,390	0,277	0,145
56	0,563	0,561	0,549	0,518	0,461	0,376	0,267	0,140
58	0,542	0,540	0,528	0,498	0,444	0,362	0,257	0,134
60	0,520	0,518	0,507	0,478	0,426	0,347	0,246	0,129
62	0,498	0,496	0,485	0,458	0,408	0,333	0,236	0,123
64	0,475	0,474	0,463	0,437	0,389	0,317	0,225	0,118
66	0,452	0,451	0,441	0,416	0,370	0,302	0,214	0,112
68	0,429	0,427	0,418	0,394	0,351	0,288	0,203	0,106
70	0,405	0,404	0,395	0,372	0,332	0,271	0,192	0,100
72	0,381	0,380	0,371	0,350	0,312	0,254	0,180	0,094
74	0,356	0,355	0,347	0,327	0,292	0,238	0,169	0,088
76	0,331	0,330	0,323	0,304	0,271	0,221	0,157	0,082
78	0,306	0,305	0,299	0,281	0,250	0,204	0,146	0,076
80	0,280	0,279	0,273	0,257	0,229	0,187	0,133	0,069
82	0,254	0,253	0,247	0,233	0,208	0,170	0,120	0,063
84	0,227	0,226	0,221	0,209	0,186	0,152	0,108	0,056
86	0,200	0,200	0,195	0,184	0,164	0,134	0,095	0,050
88	0,173	0,172	0,168	0,159	0,142	0,115	0,082	0,043
90	0,145	0,145	0,141	0,133	0,119	0,097	0,069	0,036
92	0,117	0,116	0,114	0,107	0,096	0,078	0,055	0,029
94	0,088	0,088	0,086	0,081	0,072	0,059	0,042	0,022
96	0,059	0,059	0,058	0,054	0,048	0,040	0,028	0,015
98	0,030	0,030	0,029	0,027	0,024	0,020	0,014	0,007
100	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

2.3. Mobiliários, Equipamentos e Sistemas

2.3.1. Valor Novo

Os equipamentos e sistemas compreendem: elevadores, escadas e esteiras rolantes; sistema de manuseio e inspeção de bagagens; sistema operacional aeroportuário e sistema de comunicação; sistema de segurança; sistema de *nobreak*; pontes de embarque e desembarque de passageiros; sistema de ar condicionado central; subestação; sistema de geradores; e sistema de combate a incêndio.

A metodologia adotada para a avaliação destes bens, consiste do **Método Comparativo Direto de Dados de Mercado**, que envolve pesquisa realizada junto aos fornecedores ou representantes credenciados, os quais comercializam elementos passíveis de comparação e oferecidos no mercado.

Tal metodologia permitirá o estabelecimento do Custo de Reposição, o qual, por definição, é a estimativa de dispêndio necessário para se substituir objeto idêntico ou apresentando a mesma característica operacional, não depreciado e com a mesma funcionalidade, considerado a vantagem da coisa feita ou “*valor em uso*”.

Desta forma, o estabelecimento dos valores novos dos equipamentos e sistemas seguiu as seguintes premissas e procedimentos:

- Os equipamentos e sistemas foram verificados “in loco”, por meio de diligências;
- As características técnicas e funcionais foram obtidas por meio dos projetos executivos e entrevista com a engenharia e a manutenção;
- O valor de cada conjunto foi estabelecido com base nos relatórios de auditoria elaborado pela Pini Consultoria (julho/2014) e de avaliação de investimentos emitido pela Planway/Progen (março/2014), complementados por informações do banco de dados da Appraisal, uma vez que para equipamentos e sistemas em questão não há pesquisas de preços existentes e disponíveis, e também não há possibilidade de fazê-las porque os fornecedores não disponibilizam informações de preços para não clientes;

- Estes valores constantes dos relatórios foram atualizados pela cotação do dólar comercial;
- Na análise e ajuste dos valores contidos no banco de dados, considerou-se: (a) a especificidade de cada conjunto desenvolvido exclusivamente para atender os objetivos e as peculiaridades do projeto de ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos; (b) os bens instalados e operando;
- Sobre os preços dos equipamentos e sistemas foram acrescidos o BDI - Benefícios e Despesas Indiretas;
- O BDI engloba: custos da administração central; contingências; seguro, fianças e garantia, risco, impostos tributos e taxas; despesas financeiras e lucro;
- A taxa do BDI seguiu a tabela publicada no Acórdão TCU 2.622/2013, da qual foi adotado o quadrante médio:

BDI PARA ITENS DE MERO FORNECIMENTO DE MATERIAIS E EQUIPAMENTOS	1º QUARTIL	MÉDIO	3º QUARTIL
	11,10%	14,02%	16,80%

2.3.2. Valor Depreciado

Determinado o Valor de Reposição do bem foi estabelecido o valor depreciado face à aplicação de fatores como estado de conservação e manutenção do bem, mercado específico e obsolescência os quais, convergem na determinação do coeficiente de depreciação. Entende-se por depreciação a perda operacional do bem objeto, sem que tal possa ser restaurada pela manutenção normal. Esta perda decorre do desgaste normal do bem causado pelo tempo, de sua obsolescência e inadequação.

A obtenção deste fator de depreciação toma por base os estudos realizados acerca de vida útil dos bens, entre os quais, destaca-se a tabela V da “Vida Útil” publicada no livro Engenharia de Avaliações da Editora Pini, 1ª Edição, pág. 131, tabela esta, aceita primariamente pelo “Serviço de Rendas Internas do Departamento de Tesouro dos EUA”.

Concomitantemente, tomou-se por base, o trabalho do Engº Victor Carlos Fillinger “Vida útil de máquinas, máquinas e instalações industriais”, apresentado no XI Congresso Pan-americano de Eng. de Avaliações em São Paulo, agosto de 1979. E mais recentemente, “O Estudo de Vidas Úteis para Máquinas e Equipamentos”, coordenado pelo Engenheiro Osório Accioly Gatto, publicado no site do IBAPE - Instituto Brasileiro de Avaliações, Perícias e Engenharia, disponível no www.ibape-sp.org.br.

2.3.2.1. Estado de conservação e manutenção

O fator estado de conservação é determinado pela análise “*in loco*” do bem, complementada pelo tipo manutenção adotada pela organização, como também pela forma como este bem é utilizado. Em função das características da operação, a engenharia atua com as manutenções preventivas e preditivas, encontrando-se devidamente estruturada e assessorada para este procedimento.

2.3.2.2. Idade Aparente

A idade aparente do bem se determina pela conjugação dos fatores conservação e manutenção, convergindo para a apuração do coeficiente de depreciação a ser aplicado sobre o custo de reedição do bem. No presente caso, a idade efetiva do bem, determinada pela sua data de início de operação (Maio/2014), coincide com a idade aparente, tendo em vista a configuração do sistema e do processo de operação e de manutenção.

2.3.2.3. Obsolescência

A obsolescência consiste da perda da capacidade funcional de determinado bem, que não disponibiliza a produtividade face ao lançamento de novos modelos. Tal situação é verificada no processo de modernização que ocasiona dois impactos: o aumento produtivo e a redução no custo final do produto acabado ou do serviço prestado.

Observa-se para o presente caso, o baixo impacto da obsolescência, por se tratar de equipamentos dimensionados para um projeto específico.

2.3.2.4. Cálculo do Coeficiente de Depreciação

Uma vez que os parâmetros de análise tomaram como referência o Custo de Reedição, o método utilizado para depreciação é o da linha reta, onde o coeficiente é aplicado proporcionalmente à idade aparente e estado de conservação do bem, constatada em vistoria.

O coeficiente de depreciação (FOC) foi estabelecido, pelo método da linha reta, expresso pela equação: $FOC = \text{Idade Aparente} / \text{Vida Útil}$.

2.3.2.5. Valor em Uso ou Valor em Marcha

De acordo com o Manual de Terminologias do IBAPE - Instituto Brasileiro de Avaliações e Perícias de Engenharia, vantagem da coisa feita é o acréscimo ao valor de um bem, numa certa data, devido ao fato dele estar pronto, em comparação com outro idêntico mas ainda por ser construído.

Particularmente, no que concerne às unidades produtivas de bens ou serviços, pode-se afirmar que a vantagem da coisa feita se traduz no valor em uso ou valor em marcha, que corresponde à diferença entre dois sistemas: um já produzindo renda normal, por estar em plena operação, e outro que ainda não entrou em produção.

Da obra *Engineering Valuation and Depreciation* de Marston, Winfrey and Hempstead • Editora McGraw-Hill, podem ser retirados os seguintes conceitos:

Valor em marcha é aquele elemento de valor possuído por uma empresa operante que se encontra em situação de produção de renda, comparada com outra empresa não tão bem desenvolvida e operante.

Uma propriedade industrial já em operação e realizando regularmente uma receita tem um valor em marcha, sobre e acima da soma dos valores dos demais elementos dessa propriedade.

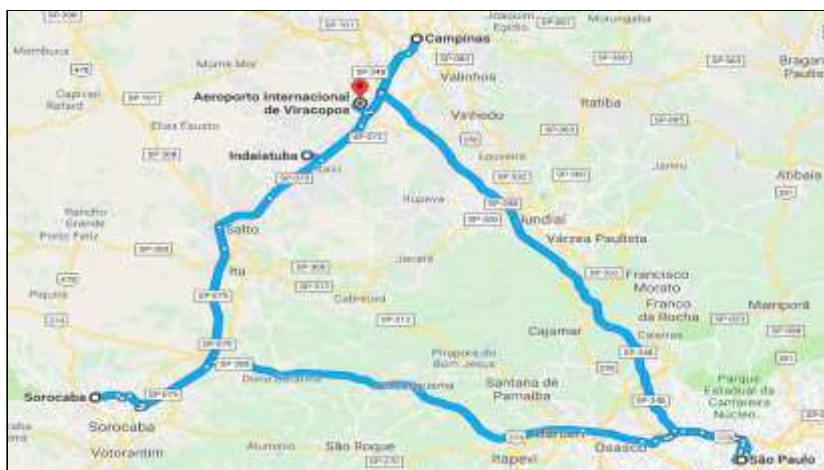
Assim, considerando que o conjunto encontra-se instalado e em plena operação, o valor de mercado assume as premissas do valor em uso.

3. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

3.1. Localização

O Aeroporto Internacional de Viracopos está localizado no Município de Campinas, Estado de São Paulo, com acesso pela Rodovia Santos Dumont, km 66, com as seguintes distâncias:

- Cidade de Indaiatuba: 15 km
- Cidade de Campinas: 19 km
- Cidade de Sorocaba: 74 km
- Cidade de São Paulo: 95 km



Destacam-se as principais vias de acesso à região, o complexo viário formado pelas Rodovias Anhanguera, Bandeirantes, Dom Pedro I e Santos Dumont, proporcionando rápido acesso às cidades vizinhas e à capital.



3.2. Contexto Regional

O Aeroporto Internacional de Viracopos integra a Região Metropolitana de Campinas, criada pela lei complementar estadual 870, de 19 de junho de 2000, e composta por 20 municípios: Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Morungaba, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara d'Oeste, Santo Antônio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo.

A região formada é uma das mais dinâmicas no cenário econômico brasileiro e gerou 8,92% do Produto Interno Bruto (PIB) estadual em 2015, o que corresponde a R\$ 173 bilhões.

Conforme a estimativa populacional do IBGE em 2016, a Região Metropolitana de Campinas atingiu a marca de 3,1 milhões de habitantes, distribuídos em 3.791 km². É a décima maior região metropolitana do Brasil e a segunda maior região metropolitana de São Paulo, faz parte do Complexo Metropolitano Expandido, uma megalópole que, já em 2008, compreendia 12% da população brasileira, ou seja, aproximadamente 30 milhões de habitantes.

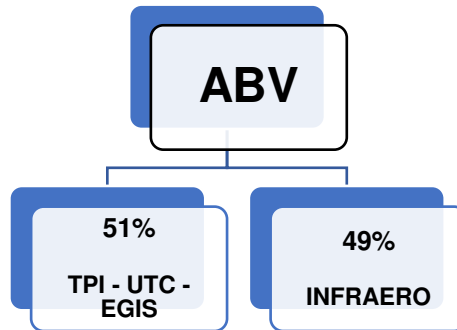
Nos últimos anos, a região vem ocupando e consolidando importante posição econômica nos níveis estadual e nacional. A RMC comporta um parque industrial moderno, diversificado e composto por segmentos setoriais complementares. Possui uma estrutura agrícola e agroindustrial bastante significativa e desempenha atividades terciárias de expressiva especialização. Destaca-se, ainda, pela presença de centros inovadores no campo das pesquisas científica e tecnológica.

Aproximadamente 50.000 companhias estão localizadas na área de influência do aeroporto.

3.3. Histórico

O Consórcio formado pelas empresas TPI – Triunfo Participações e Investimentos, UTC Participações e a francesa Egis Airport Operation, por meio de leilão realizado em Fevereiro de 2012, conquistaram o direito de explorar e administrar o Aeroporto Internacional de Viracopos por um período de 30 anos.

Em consonância com os termos do processo licitatório, o consórcio vencedor constituiu juntamente com a Infraero – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, a Aeroportos Brasil Viracopos S.A. – ABV, em as seguintes participações:



Em junho de 2012 a Aeroportos Brasil S.A. – ABV celebrou com a União, através da ANAC – Agência Nacional da Aviação Civil, o Contrato de Concessão para ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de Viracopos, de acordo com o edital de convocação 02/2011.

Para o atendimento das exigências nos termos previstos no Plano de Exploração Aeroportuária – PEA e no Plano de Qualidade de Serviços – PQS, a ABV contratou a empresa NACO – Netherlands Airport Consultants B.V. para elaborar um Plano Diretor ou *Master Plan* e o Projeto Básico das obras da fase 1 B (*Basic Design Viracopos International Airport*), que contemplou a primeira fase de ampliação das instalações aeroportuárias correspondentes ao primeiro ciclo de investimento para cobrir o período de maio de 2014 a 2021, com o objetivo de atender 22 milhões de passageiros/ano.

Em 1º de novembro de 2012 a ABV contratou a execução das obras integrantes do projeto básico orientado pela NACO em sua integralidade com o Consórcio Construtor Viracopos, por empreitada global a preço fixo, no prazo estabelecido em vinte meses, incluindo o desenvolvimento de todos os projetos executivos e fornecimento de todos os equipamentos e sistemas necessários ao pleno funcionamento do aeroporto, em conformidade com a expansão projetada.

Em Maio de 2014, o Aeroporto Internacional de Viracopos é inaugurado, oferecendo a seguinte estrutura:

- Novo Terminal de Passageiros com 35 posições de embarque, sendo: 28 através de pontes de embarque (com PCA e GPU) e 7 posições remotas distribuídas em 3 piers, com capacidade para 25.000.000/passageiros/ano.
- Edifício Garagem em 5 pavimentos, com capacidade para 4.000 veículos.
- 35 novas posições para aeronaves, totalizando 65 posições.



3.4. Descrição das Obras Civis

De acordo com a vistoria realizada e a documentação apresentada pela contratante - Orçamento e Auditoria de Preços: Obras de Ampliação do Aeroporto de Viracopos, Fase 1B, elaborado pela Pini Consultoria e Relatório de Avaliação do Investimento elaborado pela Planway/Progen - as obras civis realizadas que constituem os ativos das Recuperandas ABSA, ABVSA e VESA são as seguintes:

3.4.1. Novo Terminal de Passageiros

Construção em 4 pavimentos, área total construída de 178.482,00 m², pé-direito de 3m a 30 m, erigido em estrutura de concreto armado, fachada e fechamento de vidro fixado em estrutura metálica, cobertura de telhas metálicas sobre estrutura metálica, composto por saguões, corredores e 3 Pieres (A, B e C) para embarque e desembarque nacional e internacional, projetado com níveis independentes de acesso, o que facilita o fluxo dos passageiros.



Apresenta os seguintes acabamentos:

Saguões, circulação, praças de alimentação, check in, pontes de embarque e desembarque, e restituição das bagagens: forro de placas de alumínio e parte sem forro (a instalar), paredes de alvenaria revestida de pintura látex sobre massa corrida e vidro fixado em estrutura metálica, piso de placas de granito polido e granilite, portas automáticas de vidro.

Salas: forro de placas de gesso e de placas de isolante termo acústico, paredes de alvenaria revestidas de cerâmica esmaltada, piso parte elevado revestido de laminado vinílico, melamínico e carpete têxtil, painéis divisórios e portas revestidas de laminado melamínico e de madeira.

Banheiros Coletivos: forro de placas de gesso e de perfilados de alumínio, paredes de alvenaria revestidas de cerâmica esmaltada, piso de cerâmica esmaltada e portas revestidas de laminado melamínico. Dotados de aparelhos e metais sanitários de boa qualidade.





3.4.2. Edifício Garagem

Construção em 5 pavimentos, área total construída de 158.800,00 m², pé-direito 3 m a 5 m, erigido em estrutura de concreto armado, fachada e fechamento de placas de concreto / vão, cobertura de laje impermeabilizada.



Apresenta os seguintes acabamentos:

Vagas de garagem: forro de laje de concreto aparente, paredes de alvenaria revestidas de pintura látex sobre massa corrida e de placas de concreto aparente, piso de concreto e vão.

Saguão e circulação: forro de placas de isolante termo acústico, paredes de alvenaria revestidas de pintura látex sobre massa corrida, piso de placas de granito polido e portas automáticas de vidro.

Banheiros Coletivos: forro de placas de gesso e de perfilados de alumínio, paredes de alvenaria revestidas de cerâmica esmaltada, piso de cerâmica esmaltada e portas revestidas de laminado melamínico. Dotados de aparelhos e metais sanitários de boa qualidade.

Passarela (ligação entre edifício garagem e terminal de passageiros): estrutura de concreto, cobertura de telhas metálicas sobre estrutura metálica, forro de placas de isolante termo acústico e parte sem forro, peitoril de vidro fixado em estrutura metálica e piso de placas de granito polido.



3.4.4. Ampliação do Terminal de Cargas

Compreende o aumento da capacidade do terminal de cargas com a construção de 8.000,00 m², que inclui área refrigerada e reforço dos pilares.



3.4.5. Construções e Benfeitorias de Apoio

As construções relacionadas abaixo, constituem as construções de apoio que garantem a funcionalidade do conjunto:

- Centro de Consolidação de suprimentos para o lado ar, com área construída de 2.700,00 m², dimensionado para atender e dar suporte às operações das companhias aéreas.



- Centro de Utilidades I e II (instalação de dutos) estruturado para suportar as atividades aeroportuárias, que abrigam:

- Subestação com área construída coberta de 350,00 m² e área descoberta de 3.900,00 m².



- Grupo de Geradores com área construída de 450,00 m².



- Equipamentos do sistema do ar condicionado central com área construída de 1.300,00 m².



- Sistema de água cinza e água negra, os quais não entraram em operação, com área total construída de 840,00 m².



- Reservatórios d'Água com 4.000.000 l, apenas um dos reservatórios está em operação para atender o sistema de ar condicionado central.



- Prédio Administrativo e Portaria, os quais se encontram desocupados, com área total construída de 650,00 m².



- Dutos para lógica/TI que integra torre controle e novo terminal de passageiros.
- Sistema de abastecimento direto de aeronaves (queroduto).
- Implantação de dutos no Centro de Utilidades II.

- Data Center

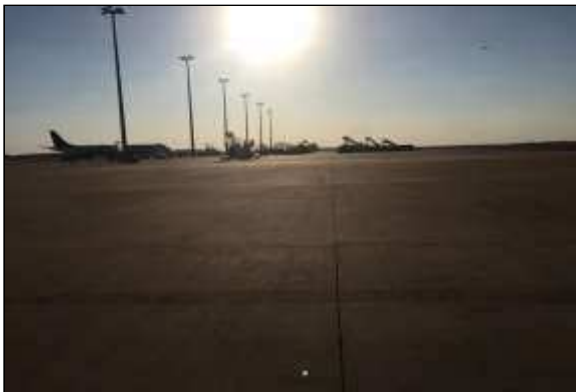


3.4.6. Pátios, pistas e sistema viário

Pátios e Pistas

Compreende a execução de serviços de terraplenagem, implantação dos pátios e pistas de taxiamento ou “*Aircraft Parking Apron and Taxiways*” e do RESA nas cabeceiras da pista, cujas dimensões se encontram sumarizadas no quadro abaixo:

Pátios e Pistas		
Terraplenagem	4.058.669,83	m3
Terraplanagem Taxay - L	2.420.000,00	m3
Taxiway - Pista	123.842,00	m2
Taxiway - Acostamento	30.625,00	m2
Taxilane	339.607,94	m2
Taxilane - Acostamento	9.612,00	m2
Pátios	178.846,00	m2
Pátio Aeronaves ATR	49.088,10	m2
Vias de Serviço	98.110,00	m2
Drenagem	8.572,00	m
Resa	8.100,00	m2



Sistema Viário

Compreende a execução de serviços de implantação de estacionamento para mini ônibus e taxis, estacionamento de carretas, duplicação da via de acesso ao aeroporto, construção de viaduto, drenagem e ampliação da capacidade das galerias de águas pluviais e tratamento paisagístico, as quais estão especificadas no quadro abaixo:

Estacionamento para Mini-ônibus e Táxis	38.499,68 m2
Estacionamento de Carretas	58.268,74 m2
Circulação - Lado Terra	72.605,50 m2
Drenagem	7.964,00 m
Duplicação do Acesso ao Aeroporto	21.960,78 m2
Viaduto	590,00 m
Ampliação da Capacidade das Galerias Pluviais	7.964,00 m
Paisagismo	





Equipamentos e Sistemas e Imobilizado de Apoio

De acordo com a vistoria realizada e a documentação apresentada pela contratante - Orçamento e Auditoria de Preços: Obras de Ampliação do Aeroporto de Viracopos, Fase 1B, elaborado pela Pini Consultoria e Relatório Analítico do Ativo Imobilizado, os equipamentos e sistemas, e imobilizado de apoio que constituem o ativo das Recuperandas ABSA, ABVSA e VESA, os quais garantem a funcionalidade do conjunto, são as seguintes:

86 equipamentos de circulação vertical e horizontal: Elevadores, Escadas e Esteiras Rolantes.
Sistema de Manuseio e Inspeção de Bagagem com capacidade para 4000 malas/hora.
Sistema Operacional Aeroportuário; Sistema subterrâneo de abastecimento de aeronaves composto de queroduto e 35 posições de abastecimento; Sistema de Comunicação; e Imobilizado de Apoio (mobiliário, equipamentos, equipamentos de informática e veículos.
Security Screening Systems.
UPS System
28 Pontes de Embarque de Passageiros com equipamentos de fornecimento de energia 400 Hz - GPU e de ar condicionado - PCA acoplados em cada ponte
Counters.
Sistema Solar.
Sistema de iluminação e balizamento noturno - Aeronautical Ground Lighting (AGL).
Sistema de Iluminação - Apron Flood Lighting (AFL) + Vias de Serviço.
Data Center (equipamentos de informática e softwares).
Subestação 138 KV com 2 transformadores e duplo barramento e Linha de Transmissão (4,3 km).
Sistema de Geradores de Emergência com 5 geradores, cada um com 2,5 MVA.
Sistema de Ar Condicionado, que inclui central de água gelada, composto por 5 Chillers, cada um com 850 TR.
Sistema de Combate a Incêndio, composto por detectores de fumaça e rede de hidrantes.
Equipamentos de combate à incêndio e resgate de aeronaves, composto por 5 caminhões equipados.
Recovery Kit equipamentos para suspensão e remoção de aeronaves.
Imobilizado de Apoio Estacionamento (mobiliário, equipamentos, equipamentos de informática e softwares.









3.4.7. Obras Emergenciais de Adequação do Antigo Terminal de Passageiros

Em conformidade com o Contrato de Prestação de Serviços e Fornecimentos Preliminares, firmado entre Aeroporto Brasil S.A. e Consórcio Construtor Viracopos, na data de 11/09/2012, as obras emergenciais envolvem melhorias realizadas, que tiveram por finalidade adequar a antiga estrutura às exigências do contrato de concessão, a fim de disponibilizar melhores condições de atendimento aos passageiros, enquanto o novo terminal estava em construção:

- a. Reforma e ampliação do antigo terminal de passageiros que compreendeu: conexão da área de embarque com o mezanino, que resultou no acréscimo de 750,00 m² na área de embarque; reforma e fechamento de 4 módulos do conector, com destinação para área de embarque, resultando em acréscimo de 1.600,00 m²; construção de 2 novos banheiros e reforma dos 8 banheiros existentes, em um total de 768,19 m²; construção de sala de espera no pátio das aeronaves tipo ATR, com área de 2.600,00 m²; melhoria dos pontos de tomadas e iluminação; restauração de piso interno (troca de placas e polimento) do terminal que abrangeu a área total de 12.701,32 m² e área externa (raspagem, polimento e pintura) que abrangeu área total de 3.213,00 m²; limpeza e lavagem da parede externa do terminal, com área de 800,00 m²; instalação de forro na cobertura da calçada da área externa (lado terra) do terminal, com área de 3.316,00 m²; e troca do forro do saguão com área de 3.316,00 m².
- b. Adequação do pátio de caminhões de combustível para uso de aeronaves tipo ATR, com movimentação de terra, pavimentação e sinalização, em área de 24.000,00 m².
- c. Readequação da área de pátio de caminhões de combustível do Lado Ar, com movimentação de terra, pavimentação, drenagem e sinalização, em área de 5.500,00 m².
- d. Implantação de passarela coberta entre os bolsões de estacionamento e o antigo terminal dos passageiros.
- e. Implantação de 4 guaritas, sendo 3 elevadas e 1 térrea, nos bolsões de estacionamento.
- f. Adequação do módulo operacional provisório para instalação de esteiras de bagagem, através de construção de cobertura de telhas metálicas e pavimentação.

- g. Revitalização da sinalização vertical do sistema viário e dos canteiros – lado Terra.
- h. Construção do canil da Polícia Federal e da Receita Federal, área total de 273,00 m².
- i. Serviços de roçada em todo o complexo aeroportuário.
- j. Recuperação de áreas verdes e paisagismo, lado Terra.
- k. Recuperação de cercas do perímetro das áreas alfandegada (12.000 metros lineares) e patrimonial (18.000 metros lineares) do aeroporto.
- l. Iluminação e melhoria do trecho de acesso, por meio de instalação de postes na faixa compreendida entre o trevo de acesso ao aeroporto e a rotatória existente nas proximidades.

3.4.9. Documentação

Não foi identificado, após os procedimentos normais de verificação da documentação oferecida ou, no transcurso das vistorias, qualquer vício que pudesse prejudicar a qualidade do resultado dos trabalhos. Adicionalmente declaramos que a **Appraisal Engenharia e Avaliações Ltda., CREA nº 324322**, não possui qualquer vínculo com o proprietário dos ativos avaliados, quer através de sócios ou funcionários, não tendo qualquer interesse sobre os resultados desta avaliação.

As informações foram obtidas dos seguintes documentos disponibilizados pelo contratante:

- Relatório de auditoria elaborado pela Pini Consultoria (julho/2014).
- Relatório de avaliação de investimentos emitido pela Planway/Progen (março/2014).
- Contrato de Prestação de Serviços e Fornecimentos Preliminares, firmado entre Aeroporto Brasil S.A. e Consórcio Construtor Viracopos (setembro/2012).
- Relatório analítico do imobilizado

4. VALOR DOS ATIVOS DAS RECUPERANDAS ABSA, ABVSA E VESA

A avaliação dos ativos estabelecida considerando o conjunto integrado e em operação é apresentada na tabela abaixo:

Item	Descrição	Valor Novo - R\$	BDI - R\$	Valor Total Novo - R\$	FOC	Valor Total Depreciado - R\$
Construções Principais						
1	Terminal de Passageiros	1.240.689.000,00	274.440.000,00	1.515.129.000,00	0,98	1.483.614.000,00
2	Edifício Garagem	210.990.000,00	46.671.000,00	257.661.000,00	0,98	252.302.000,00
3	Centro de Consolidação	20.509.000,00	4.537.000,00	25.046.000,00	0,98	24.525.000,00
4	Ampliação Terminal de Carga	14.716.000,00	3.255.000,00	17.971.000,00	0,98	17.597.000,00
5	Centro de Utilidades I e II	20.969.000,00	4.638.000,00	25.607.000,00	0,98	25.074.000,00
6	Sistema de Dutos para Lógica/TI - Torre de Controle e TPS	10.933.000,00	2.418.000,00	13.351.000,00	0,98	13.073.000,00
7	Sistema de Abastecimento de Aeronaves - Queroduto	51.597.000,00	11.413.000,00	63.010.000,00	0,98	61.699.000,00
	BDI Médio - Edifícios - Acórdão 2622/2013		22,12%			
Total Construções Principais		1.570.403.000,00	347.372.000,00	1.917.775.000,00		1.877.884.000,00
Pátios, Pistas e Sistema Viário						
8	Pátios e Pistas					
8.1	Terraplanagem	105.744.000,00	22.175.000,00	127.919.000,00	1,00	127.919.000,00
8.2	Terraplanagem Taxay - L	48.010.000,00	10.068.000,00	58.078.000,00	1,00	58.078.000,00
8.3	Taxiway - Pista	17.656.000,00	3.702.000,00	21.358.000,00	0,98	20.862.000,00
8.4	Taxiway - Acostamento	8.367.000,00	1.755.000,00	10.122.000,00	0,98	9.887.000,00
8.5	Taxilane - Pista	40.503.000,00	8.493.000,00	48.996.000,00	0,98	47.859.000,00
8.6	Taxilane - Acostamento	2.665.000,00	559.000,00	3.224.000,00	0,98	3.149.000,00
8.7	Pátios	37.744.000,00	7.915.000,00	45.659.000,00	0,98	44.600.000,00
8.8	Pátio Aeronaves ATR	5.639.000,00	1.182.000,00	6.821.000,00	0,98	6.663.000,00
8.9	Vias de Serviço	5.607.000,00	1.176.000,00	6.783.000,00	0,98	6.626.000,00
8.10	Drenagem	36.415.000,00	7.636.000,00	44.051.000,00	0,98	43.029.000,00
8.11	Resa	4.399.000,00	922.000,00	5.321.000,00	0,98	5.198.000,00
8.12	Sistema Viário					
8.12.1	Estacionamento para mini-ônibus e táxis	4.520.000,00	948.000,00	5.468.000,00	0,98	5.341.000,00
8.12.2	Estacionamento de carretas	6.104.000,00	1.280.000,00	7.384.000,00	0,98	7.213.000,00
8.12.3	Circulação - Lado Terra	6.764.000,00	1.418.000,00	8.182.000,00	0,98	7.992.000,00
8.12.4	Drenagem	33.722.000,00	7.072.000,00	40.794.000,00	0,98	39.848.000,00
8.12.5	Duplicação do Trevo de Acesso ao Aeroporto	7.824.000,00	1.641.000,00	9.465.000,00	0,98	9.245.000,00
8.12.6	Viaduto	57.562.000,00	12.071.000,00	69.633.000,00	0,98	68.018.000,00
8.12.7	Ampliação da Capacidade das Galerias Pluviais	35.808.000,00	7.509.000,00	43.317.000,00	0,98	42.312.000,00
8.12.8	Paisagismo	13.827.000,00	2.900.000,00	16.727.000,00	0,89	14.920.000,00
	BDI Médio - Rodovias - Acórdão 2622/2013		20,97%			
Total Pátio, Pistas e Sistema Viário		478.880.000,00	100.422.000,00	579.302.000,00		568.759.000,00

Item	Descrição	Valor Novo - R\$	BDI - R\$	Valor Total Novo - R\$	FOC	Valor Total Depreciado - R\$
9	Equipamentos, Sistemas e Imobilizado de Apoio					
9.1	86 equipamentos de circulação vertical e horizontal: Elevadores, Escadas e Esteiras Rolantes	83.798.000,00	11.748.000,00	95.546.000,00	0,80	76.437.000,00
9.2	Sistema de Manuseio e Inspeção de Bagagem com capacidade para 4000 malas/hora	149.429.000,00	20.950.000,00	170.379.000,00	0,80	136.303.000,00
9.3	Sistema Operacional Aeroportuário; Sistema subterrâneo de abastecimento de aeronaves composto de queroduto e 35 posições de abastecimento; Sistema de Comunicação; e Imobilizado de Apoio (mobiliário, equipamentos, equipamentos de informática e veículos	306.193.000,00	42.928.000,00	349.121.000,00	0,80	279.297.000,00
9.4	Security Screening Systems	19.954.000,00	2.798.000,00	22.752.000,00	0,80	18.202.000,00
9.5	UPS System	8.711.000,00	1.221.000,00	9.932.000,00	0,80	7.946.000,00
9.6	28 Pontes de Embarque de Passageiros com equipamentos de fornecimento de energia 400 Hz - GPU e de ar condicionado - PCA acoplados em cada ponte	85.756.000,00	12.023.000,00	97.779.000,00	0,80	78.223.000,00
9.7	Counters	12.641.000,00	1.772.000,00	14.413.000,00	0,80	11.530.000,00
9.8	Sistema Solar	20.361.000,00	2.855.000,00	23.216.000,00	0,80	18.573.000,00
9.9	Sistema de iluminação e balizamento noturno - Aeronautical Ground Lighting (AGL)	18.631.000,00	2.612.000,00	21.243.000,00	0,80	16.994.000,00
9.10	Sistema de Iluminação - Apron Flood Lightinh (AFL) + Vias de Serviço	14.468.000,00	2.028.000,00	16.496.000,00	0,80	13.197.000,00
9.11	Data Center (equipamentos de informática e softwares)	34.198.000,00	4.795.000,00	38.993.000,00	0,80	31.194.000,00
9.12	Subestação 138 KV com 2 transformadores e duplo barramento e Linha de Transmissão (4,3 km)	54.653.000,00	7.662.000,00	62.315.000,00	0,80	49.852.000,00
9.13	Sistema de Geradores de Emergência com 5 geradores, cada um com 2,5 MVA	28.208.000,00	3.955.000,00	32.163.000,00	0,80	25.730.000,00
9.14	Sistema de Ar Condicionado , que inclui central de água gelada, composto por 5 Chillers, cada um com 850 TR	105.827.000,00	14.837.000,00	120.664.000,00	0,80	96.531.000,00
9.15	Sistema de Combate a Incêndio, composto por detectores de fumaça e rede de hidrantes	99.369.000,00	13.932.000,00	113.301.000,00	0,80	90.641.000,00
9.16	Equipamentos de combate à incêndio, composto por 5 caminhões equipados	12.380.000,00	1.736.000,00	14.116.000,00	0,80	11.293.000,00
9.17	Recovery Kit equipamentos para suspensão e remoção de aeronaves	8.500.000,00	1.192.000,00	9.692.000,00	0,80	7.754.000,00
9.18	Imobilizado de Apoio Estacionamento (mobiliário, equipamentos, equipamentos de informática e softwares	34.000,00	5.000,00	39.000,00	0,80	31.000,00
	BDI Médio - Equipamentos - Acórdão 2622/2013		14,02%			
Total Equipamentos e Sistemas		1.063.111.000,00	149.049.000,00	1.212.160.000,00		969.728.000,00
10	Obras Emergenciais para Adequação do Antigo Terminal					
10.1	Obras Cíveis de Ampliação, Reforma e Manutenção	39.487.000,00	8.735.000,00	48.222.000,00	0,78	37.536.000,00
	BDI Médio - Edifícios - Acórdão 2622/2013		22,12%			
10.2	Pátios, Melhorias no Sistema Viário e Paisagismo	12.760.000,00	2.676.000,00	15.436.000,00	0,89	13.769.000,00
	BDI Médio - Rodovias - Acórdão 2622/2013		20,97%			
Total Obras Emergenciais para Adequação do Antigo Terminal		52.247.000,00	11.411.000,00	63.658.000,00		51.305.000,00
Total		3.164.641.000,00	608.254.000,00	3.772.895.000,00		3.467.676.000,00

∴

R\$ 3.468.000.000,00

5. ENCERRAMENTO

Concluídos todos os procedimentos, técnicos e normativos, admissíveis em Engenharia de Avaliações, certificamos que o **valor de mercado** dos ativos das Recuperandas ABSA, ABVSA e VESA, compostos de obras civis, equipamentos e sistemas, e imobilizado de apoio, os quais compõem as obras de melhorias no terminal existente e a primeira fase de ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos, que corresponde ao primeiro ciclo de investimento, denominado Fase 1B, são nesta data avaliados em R\$ 3.468.000.000,00 (três bilhões, quatrocentos e sessenta e oito milhões de Reais).

Este Laudo de Avaliação é composto por 49 (quarenta e nove) páginas, sendo esta, de nº 36, datada e assinada, ficando os signatários à disposição para qualquer esclarecimento que se fizer necessário.

São Paulo, 26 de julho de 2018.

APPRAISAL
AVALIAÇÕES E ENGENHARIA LIMITADA.
CREA - SP 324322



PAULO A. WEIPERT
GERENTE DE ATIVO - CRC 1SP181203/O-3

APPRAISAL
AVALIAÇÕES E ENGENHARIA LIMITADA.
CREA - SP 324322



EDUARDO MAALOUF
DIRETOR DE AVALIAÇÕES ECONÔMICAS
CRA - SP 103040

APPRAISAL
AVALIAÇÕES E ENGENHARIA LIMITADA.
CREA - SP 324322



ILTON FERNANDES RUIC
SÓCIO DIRETOR CREA-SP 51818

**ANEXO 1 - DEMONSTRATIVO DOS CÁLCULOS –
RELATÓRIOS ANALÍTICOS**

Item	Descrição	Unidade	Quantidade	Preço Unitário - R\$	Valor Total - R\$
1	TERMINAL DE PASSAGEIROS				
1.1	Fundações Profundas				
1.1.1	Armadura Aço CA-50	Kg	2.361.180,42	8,46	19.984.000,00
1.1.2	Estaca escavada - diâmetro 0,70 m	m	220,00	405,44	89.000,00
1.1.3	Estaca escavada - diâmetro 0,80 m	m	2.653,20	524,76	1.392.000,00
1.1.4	Estaca escavada - diâmetro 1,00 m	m	8.718,60	808,02	7.045.000,00
1.1.5	Estaca escavada - diâmetro 1,20 m	m	6.161,10	1.135,83	6.998.000,00
1.1.6	Estaca escavada - diâmetro 1,50 m	m	16.616,60	1.839,86	30.572.000,00
1.1.7	Estaca hélice contínua - diâmetro 0,40 m	m	6.361,85	184,61	1.174.000,00
1.1.8	Estaca hélice contínua - diâmetro 0,60 m	m	32.248,70	368,19	11.874.000,00
1.1.9	Estaca hélice contínua - diâmetro 0,80 m	m	9.801,00	594,97	5.831.000,00
1.1.10	Estaca hélice contínua - diâmetro 1,00 m	m	8.361,10	908,61	7.597.000,00
1.1.11	Descarte de solo proveniente da escavação de estacas	m3	116.009,67	2,06	239.000,00
1.1.12	Arrasamento de estaca - diâmetro 0,70 m	Unidade	10,00	180,62	2.000,00
1.1.13	Arrasamento de estaca - diâmetro 0,80 m	Unidade	122,00	235,92	29.000,00
1.1.14	Arrasamento de estaca - diâmetro 1,00 m	Unidade	354,00	368,60	130.000,00
1.1.15	Arrasamento de estaca - diâmetro 1,20 m	Unidade	243,00	530,78	129.000,00
1.1.16	Arrasamento de estaca - diâmetro 1,50 m	Unidade	581,00	829,34	482.000,00
1.1.17	Arrasamento de estaca hélice - diâmetro 0,40 m	Unidade	304,00	58,98	18.000,00
1.1.18	Arrasamento de estaca hélice - diâmetro 0,60 m	Unidade	795,00	132,69	105.000,00
1.1.19	Arrasamento de estaca hélice - diâmetro 0,80 m	Unidade	398,00	235,92	94.000,00
1.1.20	Arrasamento de estaca hélice - diâmetro 1,00 m	Unidade	388,00	368,60	143.000,00
	Total Fundações Profundas				93.927.000,00
1.2	Fundações Blocos				
1.2.1	Armadura Aço CA-50	kg	3.270.086,69	8,46	27.676.000,00
1.2.2	Carga de material de descarte / excesso do reaterro	m3	207.854,03	2,06	428.000,00
1.2.3	Concreto fck=30 Mpa	m3	49.662,89	433,78	21.543.000,00
1.2.4	Escavação de valas mecanizada - bloco de fundação	m3	103.927,01	6,06	629.000,00
1.2.5	Forma para blocos	m2	28.323,15	107,75	3.052.000,00
1.2.6	Lastro de concreto - blocos de fundação	m3	3.157,09	332,08	1.048.000,00
1.2.7	Reaterro compacto - bloco de fundação	m3	91.024,98	3,92	357.000,00
	Total Fundação Blocos				54.733.000,00
1.3	Superestrutura				
1.3.1	Armadura Aço CA-50	kg	8.272.837,78	8,46	70.016.000,00
1.3.2	Concreto fck=30 Mpa	m3	49.756,59	433,78	21.583.000,00
	Total Superestrutura				91.599.000,00
1.4	Forma				
1.4.1	Forma para blocos	m2	25.748,32	107,75	2.774.000,00
1.4.2	Formas - cortinas	m2	4.037,98	186,56	753.000,00
1.4.3	Formas - lajes "in loco"	m2	2.788,80	96,06	268.000,00
1.4.4	Formas de pilares	m2	30.585,70	174,24	5.329.000,00
1.4.5	Formas de vigas	m2	80.456,27	109,53	8.812.000,00
1.4.6	Formas paredes "in loco"	m2	12.717,55	186,56	2.373.000,00
	Total Forma				20.309.000,00
1.5	Lajes				
1.5.1	Concreto fck=30 Mpa	m3	20.491,14	433,78	8.889.000,00
1.5.2	Concreto fck=30 Mpa - piso Piers	m3	2.641,80	433,78	1.146.000,00
1.5.3	Enchimento de laje - h=0,50 m (argila expandida)	m2	377,21	348,50	131.000,00
1.5.4	Enchimento de laje - h=0,50 m (EPS alternativa 02)	m2	2.069,35	365,83	757.000,00
1.5.5	Enchimento de laje - h=0,50 m (EPS alternativa 03)	m2	18.440,65	296,35	5.465.000,00
1.5.6	Enchimento de laje - h=1.15 m (EPS alternativa 03)	m2	4.912,15	454,56	2.233.000,00
1.5.7	Junta de dilatação t	m	4.184,35	62,39	261.000,00
1.5.8	Junta de dilatação tipo gene ou equivalente JJ2030QN	m	165,60	609,69	101.000,00
1.5.9	Laje alveolar pré-moldadas 1,25 x 15 x 0,50 m	m2	61.139,69	258,37	15.797.000,00
1.5.10	Laje steel deck	m2	41.550,00	171,07	7.108.000,00
1.5.11	Neoprene fretado	dm2	6.057,46	82,82	502.000,00
1.5.12	Tela soldada CA-60 Q283 (4,48kg/m2) - Capeamento	kg	630.410,88	6,81	4.296.000,00
	Total Lajes				46.686.000,00

Item	Descrição	Unidade	Quantidade	Preço Unitário - R\$	Valor Total - R\$
1.6	Estrutura Metálica				
1.6.1	Cobertura metálica para CUTs 1 e 2	kg	48.778,18	13,45	656.000,00
1.6.2	Estrutura auxiliar de fechamento para áreas publicas - Piers A/B/C	Kg	57.732,13	13,45	776.000,00
1.6.3	Estrutura metálica - Centro de Consolidação	kg	128.981,60	13,45	1.734.000,00
1.6.4	Estrutura metálica de fechamento lateral dos Piers A/B/C	kg	1.052.953,00	13,45	14.160.000,00
1.6.5	Estrutura metálica de passagem sobre o canal de drenagem	kg	31.515,00	13,45	424.000,00
1.6.6	Estrutura metálica do Gatehouse para Piers A/B/C	kg	3.542.000,00	13,45	47.631.000,00
1.6.7	Estrutura metálica escultura (TPS) em aço ASTM-A-36	kg	110.000,00	13,45	1.479.000,00
1.6.8	Estrutura metálica para abrigo da Shafts, fechamentos dos Shafts, escada rota de fuga, complemento do Shaft Pier B, fechamento dos Shafts da Cobertura Pier C	kg	97.700,90	13,45	1.314.000,00
1.6.9	Estrutura metálica para cobertura e fechamento do TPS	kg	5.338.300,00	13,45	71.787.000,00
1.6.10	Estrutura metálica para escadas do Edifício Garagem - EDG	kg	13.421,10	13,45	180.000,00
1.6.11	Estrutura metálica para escadas do Pier A	kg	12.497,10	13,45	168.000,00
1.6.12	Estrutura metálica para escadas do Pier B	kg	3.989,70	13,45	54.000,00
1.6.13	Estrutura metálica para escadas do Pier C	kg	3.889,70	13,45	52.000,00
1.6.14	Estrutura metálica para fechamento lateral do EDG	kg	96.637,20	13,45	1.300.000,00
1.6.15	Fechamento lateral Corredor, estrutura visitor deck e escada rota de fuga	kg	469.183,00	13,45	6.309.000,00
1.6.16	Passarela metálica - Viaduto	kg	187.808,72	13,45	2.526.000,00
1.6.17	Estrutura auxiliar para os fechamentos dos Gatehouses A1/B1-B2/C1-C2	kg	307.813,00	13,45	4.139.000,00
1.6.18	Estrutura auxiliar entre forros do EDG	kg	172.535,00	13,45	2.320.000,00
1.6.19	Telhas metálicas para coberturas em geral	m2	32.312,50	123,64	3.995.000,00
	Total Estrutura Metálica				161.004.000,00
1.7	Cimbramento				
1.7.1	Cimbramento h<8m, andaime e escada	m3xmês	1.650.000,00	61,74	101.864.000,00
	Total Cimbramento				101.864.000,00
	Subtotal				570.122.000,00
1.8	Acabamentos e Instalações				
1.8.1	Instalações elétricas e hidráulicas	m2	178.482,00	1.397,00	249.339.000,00
1.8.2	Impermeabilizações	m2	178.482,00	250,06	44.631.000,00
1.8.3	Acabamentos	m2	178.482,00	2.110,00	376.597.000,00
	Total Acabamentos e Instalações				670.567.000,00
TOTAL TERMINAL DE PASSAGEIROS					1.240.689.000,00

Item	Descrição	Unidade	Quantidade	Preço Unitário - R\$	Valor Total - R\$
2	EDIFÍCIO GARAGEM				
2.1	Terraplenagem				
2.1.1	Carga de material de limpeza	m3	6.960,00	2,19	15.000,00
2.1.2	Escavação, carga e transporte de material de primeira categoria	m3	112.983,69	2,17	245.000,00
2.1.3	Transporte de primeira categoria além de 1,5 km (DMT 3,50 km)	m3 x km	395.442,91	2,71	1.071.000,00
2.1.4	Limpeza mecanizada de terreno, até 0,20 m de profundidade	m2	34.800,00	0,25	9.000,00
2.1.5	Transporte material de limpeza	m3 x km	48.720,00	2,06	100.000,00
	Total Terraplenagem				1.440.000,00
2.2	Fundações Profundas				
2.2.1	Armadura Aço CA-50	Kg	618.237,57	8,46	5.232.000,00
2.2.2	Estaca escavada - diâmetro 0,70 m	m	960,00	405,44	389.000,00
2.2.3	Estaca escavada - diâmetro 0,90 m	m	1.815,00	666,48	1.210.000,00
2.2.4	Estaca escavada - diâmetro 1,10 m	m	6.800,00	964,48	6.558.000,00
2.2.5	Estaca escavada - diâmetro 1,50 m	m	2.300,00	1.839,86	4.232.000,00
2.2.6	Descarte de solo proveniente da escavação de estacas	m3 x km	24.100,88	2,06	50.000,00
2.2.7	Arrasamento de estaca - diâmetro 0,70 m	Unidade	49,00	180,62	9.000,00
2.2.8	Arrasamento de estaca - diâmetro 0,90 m	Unidade	92,00	298,58	27.000,00
2.2.9	Arrasamento de estaca - diâmetro 1,10 m	Unidade	344,00	446,01	153.000,00
2.2.10	Arrasamento de estaca - diâmetro 1,50 m	Unidade	116,00	829,34	96.000,00
	Total Fundação Profundas				17.956.000,00
2.3	Fundações Blocos				
2.3.1	Armadura Aço CA-50	kg	499.601,27	8,46	4.228.000,00
2.3.2	Carga de material de descarte / excesso do reaterro	m3	90.496,00	2,06	186.000,00
2.3.3	Concreto fck=30 Mpa	m3	5.205,92	433,78	2.258.000,00
2.3.4	Escavação de valas mecanizada - bloco de fundação	m3	45.248,00	6,06	274.000,00
2.3.5	Forma para blocos	m2	9.034,71	107,75	973.000,00
2.3.6	Lastro de concreto - blocos de fundação	m3	114,63	332,08	38.000,00
2.3.7	Reaterro compacto - bloco de fundação	m3	29.120,00	3,92	114.000,00
	Total Fundação Blocos				8.071.000,00
2.4	Superestrutura				
2.4.1	Armadura Aço CA-50	kg	123.426,97	8,46	1.045.000,00
2.4.2	Concreto fck=30 Mpa	m3	1.281,42	433,78	556.000,00
2.4.3	Tela soldada CA-60 Q283 (4,48kg/m2) - Capeamento	kg	523.349,44	6,81	3.566.000,00
	Total Superestrutura				5.167.000,00
2.5	Forma				
2.5.1	Forma para blocos	m2	9.034,71	107,75	973.000,00
2.5.2	Formas - cortinas	m2	1.674,71	186,56	312.000,00
2.5.3	Formas - lajes "in loco"	m2	104,63	96,06	10.000,00
	Total Forma				1.295.000,00
2.6	Pré-moldados				
2.6.1	Lajes alveolares LP20 - EDG	m2	99.286,65	258,37	25.653.000,00
2.6.2	Pilares pré-moldados - EDG	m3	2.480,43	2.462,91	6.109.000,00
2.6.3	Vigas pré-moldadas - EDG	m3	5.090,72	2.432,22	12.382.000,00
	Total Pré-Moldados				44.144.000,00
	Subtotal				78.073.000,00
1.8	Acabamentos e Instalações				
1.8.1	Instalações elétricas e hidráulicas	m2	158.800,00	230,79	36.650.000,00
1.8.2	Impermeabilizações	m2	158.800,00	132,87	21.100.000,00
1.8.3	Acabamentos	m2	158.800,00	473,34	75.167.000,00
	Total Acabamentos e Instalações				132.917.000,00
	TOTAL EDIFÍCIO GARAGEM				210.990.000,00

Item	Etapas	Quantidade	Preço Unitário - R\$	Valor Total - R\$
3	CENTRO DE CONSOLIDAÇÃO	2.700,00 m2		
3.1	Serviços Preliminares		151,85	410.000,00
3.2	Movimento de terra		75,93	205.000,00
3.3	Fundações especiais		379,63	1.025.000,00
3.4	Infraestrutura		265,93	718.000,00
3.5	Superestrutura		493,70	1.333.000,00
3.6	Vedação		379,63	1.025.000,00
3.7	Esquadrias		607,78	1.641.000,00
3.8	Cobertura (refere-se telhas e mão de obra, estrutura adquirida no pacote do terminal)		531,85	1.436.000,00
3.9	Instalações Hidráulicas		402,59	1.087.000,00
3.10	Instalações Elétricas		455,93	1.231.000,00
3.11	Impermeabilização e isolamento térmica		1.519,26	4.102.000,00
3.12	Revestimentos (pisos, paredes e forros)		1.139,26	3.076.000,00
3.13	Vidros		38,15	103.000,00
3.14	Pintura		394,81	1.066.000,00
3.15	Serviços Complementares		759,63	2.051.000,00
TOTAL CENTRO DE CONSOLIDAÇÃO				20.509.000,00

Item	Etapas	Quantidade	Preço Unitário - R\$	Valor Total - R\$
4	AMPLIAÇÃO TERMINAL DE CARGAS	8.000,00 m2		
4.1	Serviços Preliminares		56,38	451.000,00
4.2	Movimento de terra		18,38	147.000,00
4.3	Fundações especiais		92,00	736.000,00
4.4	Infraestrutura		64,38	515.000,00
4.5	Superestrutura		202,38	1.619.000,00
4.6	Vedação - Área Refrigerada		92,00	736.000,00
4.7	Esquadrias		147,13	1.177.000,00
4.8	Cobertura		275,88	2.207.000,00
4.9	Instalações Hidráulicas		73,63	589.000,00
4.10	Instalações Elétricas		128,75	1.030.000,00
4.11	Impermeabilização e isolamento térmica - Área Refrigerada		257,50	2.060.000,00
4.12	Revestimentos (pisos, paredes e forros) - Área Refrigerada		202,38	1.619.000,00
4.13	Vidros		9,25	74.000,00
4.14	Pintura		55,13	441.000,00
4.15	Serviços Complementares		164,38	1.315.000,00
TOTAL AMPLIAÇÃO DO TERMINAL DE CARGAS				14.716.000,00

Item	Descrição	Unidade	Quantidade	Preço Unitário - R\$	Valor Total - R\$
5	Centro de Utilidades I e II				
5.1	Fundações Profundas				
5.1.1	Estaca hélice contínua - diâmetro 0,40 m	m	1.884,00	184,61	348.000,00
5.1.2	Arrasamento estaca hélice - diâmetro 0,40 m	unidade	314,00	58,98	19.000,00
5.1.3	Armadura Aço CA-50	Kg	10.944,76	8,46	93.000,00
	Total Fundação Profundas				460.000,00
5.2	Fundações Blocos				
5.2.1	Armadura Aço CA-50	kg	7.235,15	8,46	61.000,00
5.2.2	Concreto fck=30 Mpa	m3	252,50	433,78	110.000,00
5.2.3	Forma para blocos	m2	536,03	107,75	58.000,00
	Total Fundação Blocos				229.000,00
5.3	Superestrutura				
5.3.1	Armadura Aço CA-50	kg	16.263,65	8,46	138.000,00
5.3.2	Concreto fck=30 Mpa	m3	420,05	433,78	182.000,00
	Total Superestrutura				320.000,00
5.4	Forma				
5.4.1	Forma para blocos	m2	536,03	107,75	58.000,00
5.4.2	Formas - lajes "in loco"	m2	2.120,65	96,06	204.000,00
5.4.3	Formas de pilares	m2	504,68	174,24	88.000,00
5.4.4	Formas de vigas	m2	1.300,81	109,53	142.000,00
	Total Forma				492.000,00
5.5	Banco de Dutos entre CUT e Terminal				
5.5.1	Armadura Aço CA-50	kg	288.120,00	8,46	2.438.000,00
5.5.2	Armação para execução de envelopamento - tela Q138	kg	39.256,36	6,81	267.000,00
5.5.3	Concreto fck=20 Mpa	m3	8.343,98	381,95	3.187.000,00
5.5.4	Concreto fck=30 Mpa	m3	3.775,46	433,78	1.638.000,00
5.5.5	Escavação de vala	m3	133.899,88	6,06	811.000,00
5.5.6	Forma	m2	45.949,78	107,75	4.951.000,00
	Total Banco de Dutos entre CUT e Terminal				13.292.000,00
	Subtotal				14.793.000,00
5.6	Acabamentos e Instalações				
5.6.1	Instalações elétricas e hidráulicas	m2	3.590,00	961,00	3.450.000,00
5.6.2	Impermeabilizações	m2	3.590,00	292,20	1.049.000,00
5.6.3	Acabamentos	m2	3.590,00	467,13	1.677.000,00
	Total Acabamentos e Instalações				6.176.000,00
	TOTAL CUT I E II				20.969.000,00
6.	Sistemas de Dutos para Lógica / TI com ligação entre os Terminais (Novo e Existentes)				
6.1	Dutos				
6.1.1	Escavação e reaterro de vala	m3	57.836,44	5,31	307.000,00
6.1.2	Concreto fck=20 Mpa - envelopamento dutos	m3	5.653,27	406,50	2.298.000,00
6.1.3	Forma para execução de envelopamento	m2	17.712,59	109,53	1.940.000,00
6.1.4	Armação para execução de envelopamento - tela Q138	kg	39.256,36	6,81	267.000,00
	Total Dutos				4.812.000,00
6.2	Caixas de Passagem				
6.2.1	Concreto fck=30 Mpa	m3	3.601,50	433,78	1.562.000,00
6.2.2	Aço CA-50/60	kg	288.120,00	8,46	2.438.000,00
	Total Caixa de Passagem				4.000.000,00
6.3	Dutos				
6.3.1	Escavação e reaterro de vala	m3	24.714,69	5,31	132.000,00
6.3.2	Concreto fck=20 Mpa - envelopamento dutos	m3	2.690,61	406,50	1.094.000,00
6.3.3	Forma para execução de envelopamento	m2	8.171,79	109,53	895.000,00
	Total Superestrutura				2.121.000,00
	TOTAL SISTEMAS DE DUTOS PARA LOGICA / TI COM LIGAÇÃO ENTRE OS TERMINAIS (NOVO E EXISTENTE)				10.933.000,00
7	Sistema de Abastecimento de Aeronaves (Queroduto)				51.597.000,00
	TOTAL SISTEMA DE ABASTECIMENTO DE AERONAVES (QUERODUTO)				51.597.000,00

Item	Descrição	Unidade	Quantidade	Preço Unitário - R\$	Valor Total - R\$
8.1	TERRAPLENAGEM				
8.1.1	Carga de material de limpeza	m3	110.000,00	2,19	242.000,00
8.1.2	Compactação de terreno a 100% proctor normal	m3	4.058.669,83	4,79	19.447.000,00
8.1.3	Escavação e carga de material de primeira categoria	m3	5.427.991,68	6,06	32.870.000,00
8.1.4	Transporte de primeira categoria - DMT = 3,50 km	m3 x km	18.997.970,88	2,71	51.461.000,00
8.1.5	Limpeza mecanizada de terreno, até 0,20 m de profundidade	m2	550.000,00	0,25	139.000,00
8.1.6	Transporte de material de limpeza	m3 x km	770.000,00	2,06	1.585.000,00
	Total Terraplenagem				105.744.000,00
8.2	TERRAPLENAGEM TAXIWAY L				
8.2.1	Escavação na jazida, transporte até 1,00 km e compactação	m3	2.420.000,00	19,84	48.010.000,00
	Total Terraplenagem Taxiway L				48.010.000,00
8.3	TAXIWAY - PISTA				
8.3.1	Base de brita graduada	m3	11.146,00	100,12	1.116.000,00
8.3.2	Imprimação	m2	123.842,00	4,02	498.000,00
8.3.3	Macadame seco	m3	12.384,00	140,35	1.738.000,00
8.3.4	Pintura de ligação	m2	61.921,00	4,02	249.000,00
8.3.5	Pintura de cura	m2	61.921,00	4,02	249.000,00
8.3.6	Regularização do Subleito	m2	61.921,00	1,14	71.000,00
8.3.7	Remoção mecanizada da camada granular do pavimento	m3	12.384,20	0,72	9.000,00
8.3.8	Base brita graduada com cimento - 3,5 % em peso	m3	12.384,00	131,18	1.624.000,00
8.3.9	Concreto betuminoso usinado a quente - binder	m3	20.508,30	430,53	8.829.000,00
8.3.10	Concreto betuminoso usinado a quente - HIMA	t	7.430,54	440,42	3.273.000,00
	Total Taxiway - Pista				17.656.000,00
8.4	TAXIWAY - ACOSTAMENTO				
8.4.1	Base de brita graduada	m3	6.125,00	100,12	613.000,00
8.4.2	Macadame seco	m3	6.125,00	140,35	860.000,00
8.4.3	Pintura de ligação	m2	30.625,00	4,02	123.000,00
8.4.4	Regularização do Subleito	m2	30.625,00	1,14	35.000,00
8.4.5	Remoção mecanizada da camada granular do pavimento	m3	6.125,00	0,72	4.000,00
8.4.6	Concreto betuminoso usinado a quente	m3	10.145,76	663,49	6.732.000,00
	Total Taxiway - Acostamento				8.367.000,00
8.5	TAXILANE - PISTA				
8.5.1	Base de brita graduada	m3	25.259,00	100,12	2.529.000,00
8.5.2	Macadame seco	m3	32.302,00	140,35	4.534.000,00
8.5.3	Concreto betuminoso usinado a quente - binder	m3	46.864,80	430,53	20.177.000,00
8.5.4	Concreto betuminoso usinado a quente - HIMA	t	16.396,00	440,42	7.221.000,00
8.5.5	Imprimação	m2	339.607,94	4,02	1.366.000,00
8.5.6	Pintura de ligação	m2	136.637,00	4,02	549.000,00
8.5.7	Pintura de cura	m2	169.804,00	4,02	683.000,00
8.5.8	Regularização do Subleito	m2	169.804,00	1,14	194.000,00
8.5.9	Remoção mecanizada da camada granular do pavimento	m3	33.960,80	0,72	24.000,00
8.5.10	Base brita graduada com cimento - 3,5 % em peso	m3	24.595,00	131,18	3.226.000,00
	Total Taxilane - Pista				40.503.000,00
8.6	TAXILANE - ACOSTAMENTO				
8.6.1	Base de brita graduada	m3	1.922,00	100,12	192.000,00
8.6.2	Concreto betuminoso usinado a quente	m3	3.185,04	663,49	2.113.000,00
8.6.3	Imprimação	m2	9.612,00	4,02	39.000,00
8.6.4	Macadame seco	m3	1.922,40	140,35	270.000,00
8.6.5	Pintura de ligação	m2	9.612,00	4,02	39.000,00
8.6.6	Regularização do Subleito	m2	9.612,00	1,14	11.000,00
8.6.7	Remoção mecanizada da camada granular do pavimento	m3	1.922,40	0,72	1.000,00
	Total Taxilane - Acostamento				2.665.000,00

Item	Descrição	Unidade	Quantidade	Preço Unitário - R\$	Valor Total - R\$
8.7	PÁTIOS				
8.7.1	Base de brita graduada	m3	22.355,75	100,12	2.238.000,00
8.7.2	Imprimação	m2	178.846,00	4,02	720.000,00
8.7.3	Macadame seco	m3	17.884,60	140,35	2.510.000,00
8.7.4	Pavimento rígido de concreto	m3	29.221,96	987,40	28.854.000,00
8.7.5	Pintura de cura de pavimento rígido	m2	89.423,00	13,38	1.196.000,00
8.7.6	Regularização do Subleito	m2	89.423,00	1,14	102.000,00
8.7.7	Remoção mecanizada da camada granular do pavimento	m3	17.884,60	0,72	13.000,00
8.7.8	Base brita graduada com cimento - 3,5 % em peso	m3	16.096,14	131,18	2.111.000,00
	Total Pátios				37.744.000,00
8.8	PÁTIO PARA AERONAVES ATR				
8.8.1	Escavação, carga e transporte até 1 km	m3	15.670,73	15,10	237.000,00
8.8.2	Compactação de aterro	m3	11.106,23	4,79	53.000,00
8.8.3	Base de brita graduada - BGS	m3	4.417,93	100,12	442.000,00
8.8.4	Macadame seco	m3	4.908,81	140,35	689.000,00
8.8.5	Base de brita graduada tratada com cimento - BGTC	m3	4.908,81	131,18	644.000,00
8.8.6	Imprimação	m2	49.088,10	4,02	197.000,00
8.8.7	Binder	m3	1.472,64	430,53	634.000,00
8.8.8	Pintura ligação	m2	24.544,05	4,02	99.000,00
8.8.9	CBUQ	m3	2.822,56	663,49	1.873.000,00
8.8.10	Pintura de faixa (sinalização horizontal)	m2	1.472,00	523,68	771.000,00
	Total Pátio para Aeronaves ATR				5.639.000,00
8.9	VIAS DE SERVIÇO - LADO AR				
8.9.1	Base de brita graduada	m3	9.811,00	100,12	982.000,00
8.9.2	Concreto betuminoso usinado a quente - HIMA	t	5.886,60	440,42	2.593.000,00
8.9.3	Imprimação	m2	98.110,00	4,02	396.000,00
8.9.4	Macadame seco	m3	9.811,00	140,35	1.377.000,00
8.9.5	Pintura de ligação	m2	49.055,00	4,01	197.000,00
8.9.6	Remoção mecanizada da camada granular do pavimento	m3	9.811,00	0,72	7.000,00
8.9.7	Regularização do Subleito	m2	49.055,03	1,14	55.000,00
	Total Vias de Serviço - Lado AR				5.607.000,00
8.10	DRENAGEM				
8.10.1	Canal de acesso de concreto polímero 0,1 com grelha de ferro fundido KTL Powerlock F900 para canais ACO	m	23,00	2.962,88	68.000,00
8.10.2	Canal de acesso de concreto polímero 20,1 com grelha de ferro fundido KTL Powerlock F900 para canais ACO, monoblock RD200V 20.0	m	68,00	1.679,60	114.000,00
8.10.3	Canal e grelha de concreto polímero F900 ACO, monoblock RD200V 20.0	m	7.525,00	739,15	5.562.000,00
8.10.4	Canal e grelha de concreto polímero RID 300 0.0, F900 ACO, monoblock (unidades com 2,00 m de comprimento)	m	956,00	4.587,44	4.386.000,00
8.10.5	Montagem de canaleta de drenagem superficial - Lado AR (Pistas / Pátios)	m	8.572,00	82,07	704.000,00
8.10.6	Tubo duplo AASHTO WT DN 1050 mm - barra 6,00 m	peça	1.416,00	2.767,87	3.919.000,00
8.10.7	Tubo duplo AASHTO WT DN 1200 mm - barra 6,00 m	peça	606,00	3.579,36	2.169.000,00
8.10.8	Tubo duplo AASHTO WT DN 1500 mm - barra 6,00 m	peça	306,00	5.168,37	1.582.000,00
8.10.9	Tubo duplo AASHTO WT DN 600 mm - barra 6,00 m	peça	102,00	1.239,25	126.000,00
8.10.10	Tubo duplo AASHTO WT DN 750 mm - barra 6,00 m	peça	3.852,00	1.735,46	6.685.000,00
8.10.11	Montagem do tubo duplo AASHTO e PVS, incluindo escavação, forma, concreto, tela tipo Telcon, reaterro e mão de obra	peça	6.282,00	1.643,09	10.322.000,00
8.10.12	Fornecimento de caixa de PVS	peça	92,00	8.464,24	778.000,00
	Total Drenagem				36.415.000,00

Item	Descrição	Unidade	Quantidade	Preço Unitário - R\$	Valor Total - R\$
8.11	RESA				
8.11.1	Compactação de aterro - 100% PN	m3	40.080,00	4,79	192.000,00
8.11.2	Compactação de aterro - 95% PN	m3	79.770,00	4,79	382.000,00
8.11.3	Escavação em jazida	m3	133.210,34	2,17	289.000,00
8.11.4	Plantio de grama batatais em superfície plana	m2	8.100,00	6,93	56.000,00
8.11.5	Plantio de grama batatais em taludes	m2	3.116,16	6,93	22.000,00
8.11.6	Transporte de material de jazida (distância 5 km)	m3	159.852,40	14,78	2.363.000,00
8.11.7	Transporte de material para bota-fora (distância 1,00 km)	m3	3.630,00	2,06	7.000,00
8.11.8	Demolição de concreto armado	m3	170,22	469,33	80.000,00
8.11.9	Transporte de material para bota-fora (distância 1,00 km)	m3	170,22	2,06	-
8.11.10	Drenagem - Armadura aço CA-40	kg	5.984,00	8,46	51.000,00
8.11.11	Drenagem - Apiloamento de fundo de vala e aplicação de lastro de brita 2 para descida d'água	m3	26,48	185,09	5.000,00
8.11.12	Drenagem - Apiloamento de fundo de vala e aplicação de lastro de brita 2	m3	6,64	185,09	1.000,00
8.11.13	Drenagem - Escavação mecanizada para abertura de valas até 3,00 m de profundidade	m3	950,82	2,50	2.000,00
8.11.14	Drenagem - Escoramento descontinuo de valas	m2	100,00	49,73	5.000,00
8.11.15	Drenagem - Forma	m2	448,80	107,75	48.000,00
8.11.16	Drenagem - Fornecimento e assentamento de tubo de concreto armado, tipo PA-2 - diâmetro 1,00 m	m	25,00	791,76	20.000,00
8.11.17	Drenagem - Reaterro mecaniado de valas	m3	918,72	3,92	4.000,00
8.11.18	Drenagem - Transporte de material para bota-fora (distância 1,00 km)	m3	162,60	2,06	-
8.11.19	Drenagem - Escavação manual de vala para canaleta descida d'água	m3	193,00	76,57	15.000,00
8.11.20	Drenagem - Escavação mecânica de vala para descida d'água em aterro	m3	110,77	5,42	1.000,00
8.11.21	Drenagem - Fornecimento e execução de lastro de pó de pedra compactado	m3	104,00	129,71	13.000,00
8.11.22	Drenagem - Fornecimento e assentamento de canaleta de concreto,, tipo meia cana, diâmetro 0,50 m	m	605,00	67,71	41.000,00
8.11.23	Drenagem - Lastro de concreto	m3	2,74	332,08	1.000,00
8.11.24	Drenagem - Concreto Fck=20 mpa	m3	74,80	381,95	29.000,00
8.11.25	Drenagem - Caixa de passagem CPMC	unidade	6,00	739,34	4.000,00
8.11.26	Hidrosemeadura	hectare	9,06	35.314,40	320.000,00
8.11.27	Hidrosemeadura - Regularização de solo	m2	80.000,00	1,14	91.000,00
8.11.28	Hidrosemeadura - Revolvimento mecanizado de terra para plantio de grama, profundidade de 0,20 a 0,30 m	m2	80.000,00	0,39	31.000,00
8.11.29	Estrada de Acesso Externa - Base de pedra 4	m3	1.580,00	162,12	256.000,00
8.11.30	Estrada de Acesso Externa - Bica corrida, e=0,10 m	m3	500,00	136,03	68.000,00
8.11.31	Estrada de Acesso Externa - Transporte de material para bota fora	m3	1.000,00	2,06	2.000,00
Total Resa					4.399.000,00

Item	Descrição	Unidade	Quantidade	Preço Unitário - R\$	Valor Total - R\$
8.12	ESTACIONAMENTO PARA MINI-ÔNIBUS E TÁXIS				
8.12.1	Base de brita graduada	m3	1.270,49	100,12	242.000,00
8.12.2	Berço de areia	m2	38.499,78	32,44	1.249.000,00
8.12.3	Bloco de concreto e=0,10 m	m2	38.499,78	51,31	1.975.000,00
8.12.4	Regularização do subleito	m2	38.499,78	1,14	44.000,00
8.12.5	Base de brita graduada com cimento 3,5% em peso	m3	7.699,94	131,18	1.010.000,00
	Total Estacionamento para Mini-Ônibus e Táxis				4.520.000,00
8.13	ESTACIONAMENTO DE CARRETAS				
8.13.1	Base de brita graduada	m3	5.826,88	100,12	583.000,00
8.13.2	Berço de areia	m3	17.480,62	196,39	3.433.000,00
8.13.3	Bloco de concreto e=0,10 m	m2	25.182,54	51,31	1.292.000,00
8.13.4	Carga de material de limpeza	m3	5.015,84	2,19	11.000,00
8.13.5	Escavação, carga e transporte de material de primeira categoria	m3	3.244,15	2,17	7.000,00
8.13.6	Guias e sarjetas	m	2.165,00	136,34	295.000,00
8.13.7	Regularização do subleito	m2	58.268,74	1,14	67.000,00
8.13.8	Base de brita graduada com cimento 3,5% em peso	m3	2.913,44	131,18	382.000,00
8.13.9	Limpeza mecanizada de terreno, até 0,20 m de profundidade	m2	50.158,37	0,25	13.000,00
8.13.10	Transporte material de limpeza	m3 x km	10.031,67	2,06	21.000,00
8.13.11	Transporte de primeira categoria, além de 1,50 km	m3 x km	4.866,00	2,71	13.000,00
	Total Taxiway - Pista				6.104.000,00
8.14	CIRCULAÇÃO - LADO TERRA				
8.14.1	Base de brita graduada	m3	10.890,83	100,12	1.090.000,00
8.14.2	Carga de material de limpeza	m3	18.013,35	2,19	39.000,00
8.14.3	Concreto betuminoso usinado a quente - binder	m3	8.531,15	430,53	3.673.000,00
8.14.4	Demolição de pavimento asfáltico	m3	4.356,33	10,37	45.000,00
8.14.5	Escavação, carga e transporte de material de primeira categoria	m3	63.046,73	2,17	137.000,00
8.14.6	Guias e sarjetas	m	3.482,13	136,34	475.000,00
8.14.7	Imprimação	m2	72.605,50	4,02	292.000,00
8.14.8	Pintura de ligação	m2	72.605,50	4,02	292.000,00
8.14.9	Regularização do subleito	m2	72.605,50	1,14	83.000,00
8.14.10	Limpeza mecanizada de terreno, até 0,20 m de profundidade	m2	90.066,76	0,25	23.000,00
8.14.11	Transporte de material de demolição	m3 x km	6.534,50	2,06	13.000,00
8.14.12	Transporte de material de limpeza	m3 x km	126.093,46	2,06	260.000,00
8.14.13	Transporte de primeira categoria, além de 1,50 km	m3 x km	126.093,46	2,71	342.000,00
	Total Taxilane - Pista				6.764.000,00
8.15	DRENAGEM				
8.15.1	Armadura aço CA-50	kg	191.678,84	8,46	1.621.000,00
8.15.2	Concreto fck=35 Mpa	m3	2.640,25	455,94	1.204.000,00
8.15.3	Concreto fck=10 Mpa	m3	1.126,00	340,86	384.000,00
8.15.4	Forma comum	m2	1.793,33	107,75	193.000,00
8.15.5	Fornecimento de bica corrida, incluindo espelhamento e compactação	m3	563,78	136,03	77.000,00
8.15.6	Fornecimento de rachão, incluindo espalhamento e compactação	m3	3.382,68	105,85	358.000,00
8.15.7	Seção 01 - galeria pré-moldada - 2,00 m x 2,50 m x 1,50 m	unidade	300,00	7.976,61	2.393.000,00
8.15.8	Seção 02 - galeria pré-moldada - 2,80 m x 2,50 m x 1,50 m	unidade	30,00	9.779,45	293.000,00
8.15.9	Seção 03 - galeria pré-moldada - 2,80 m x 2,50 m x 1,50 m (dupla)	unidade	1.300,00	19.559,00	25.427.000,00
8.15.10	Seção 06 - canal aberto pré-moldado, tipo L - 2,00 m x 2,50 m x 0,25 m; L = 1,50 m (279,13 m)	unidade	374,00	4.736,73	1.772.000,00
	Total Drenagem				33.722.000,00

Item	Descrição	Unidade	Quantidade	Preço Unitário - R\$	Valor Total - R\$
8.16	DUPLICAÇÃO DO TREVO DE ACESSO AO AEROPORTO				
8.16.1	Serviços Preliminares - Fechamento com tapume	m2	1.320,00	48,43	64.000,00
8.16.2	Serviços Preliminares - Pintura Horizontal para desvio do tráfego	m3	200,00	523,68	105.000,00
8.16.3	Terraplenagem - Escavação, carga e transporte até 1,km	m3	48.461,00	15,10	732.000,00
8.16.4	Terraplenagem - Compactação do aterro com rachão	m3	9.743,72	128,08	1.248.000,00
8.16.5	Terraplenagem - Compactação do aterro	m3	42.672,00	14,78	631.000,00
8.16.6	Terraplanagem - Remoção e substituição do solo - Escavação, carga e transporte até 1 km	m3	10.980,40	15,10	166.000,00
8.16.7	Terraplenagem - Rachão diâmetro máximo 0,60 m	m3	300,00	105,85	32.000,00
8.16.8	Pavimentação - Rachão	m3	8.784,31	105,85	930.000,00
8.16.9	Pavimentação - Base de brita graduada BQS	m3	3.294,12	100,12	330.000,00
8.16.10	Pavimentação - Imprimação	m2	21.960,78	4,02	88.000,00
8.16.11	Pavimentação - Binder	m3	549,02	430,53	236.000,00
8.16.12	Pavimentação - Pintura de ligação	m2	10.980,39	4,02	44.000,00
8.16.13	Pavimentação - CBUQ	m3	2.525,49	663,49	1.676.000,00
8.16.14	Pavimentação - Pintura de faixa horizontal	m2	520,12	523,68	272.000,00
8.16.15	Drenagem - Revestimento vegetal: plantio de grama em placas	m2	3.467,49	6,93	24.000,00
8.16.16	Drenagem - Concreto Fck=15 mpa	m3	242,72	390,34	95.000,00
8.16.17	Drenagem - Sarjetas: revestimento de concreto Fck= 15mpa	m3	12,60	411,99	5.000,00
8.16.18	Drenagem - Formas	m2	72,00	109,53	8.000,00
8.16.19	Drenagem - Aço CA-50/60	Kg	667,80	8,46	6.000,00
8.16.20	Drenagem - Concreto magro Fck = 10 mpa	m3	1,80	332,08	1.000,00
8.16.21	Obras de Arte - Tubo de concreto tipo ovóide, com seção: 3,00 m2, 2,00 m de altura livre, 1,71 m de largura livre e 1,20 m de comprimento	m	90,00	5.583,53	503.000,00
8.16.22	Obras de Arte - Concreto Fck = 15 mpa	m3	72,00	390,34	28.000,00
8.16.23	Alas - Concreto	m3	20,00	406,50	8.000,00
8.16.24	Alas - Aço CA 50/60	Kg	1.700,00	8,46	14.000,00
8.16.25	Alas - Forma	m2	50,00	109,53	5.000,00
8.16.26	Obras Especiais - Barreira New Jersey: Concreto	m3	254,28	406,50	103.000,00
8.16.27	Obras Especiais - Barreira New Jersey: Aço CA 50/60	Kg	21.590,00	8,46	183.000,00
8.16.28	Obras Especiais - Barreira New Jersey: Forma	m2	2.161,40	109,53	237.000,00
8.16.29	Cerca de aramape farpado com mourão de concreto	m	1.100,00	45,10	50.000,00
	Total Duplicação do Trevo de Acesso ao Aeroporto				7.824.000,00
8.17	VIADUTO				
8.17.1	Fundações Profundas				
8.17.1.1	Armadura Aço CA-50	Kg	491.272,91	8,46	4.158.000,00
8.17.1.2	Estaca escavada - diâmetro 0,80 m	m	480,00	524,76	252.000,00
8.17.1.3	Estaca escavada - diâmetro 1,20 m	m	1.536,00	1.135,83	1.745.000,00
8.17.1.4	Estaca escavada - diâmetro 1,50 m	m	6.720,00	1.839,86	12.364.000,00
8.17.1.5	Descarte de solo proveniente da escavação de estacas	m3 x km	27.223,98	2,06	56.000,00
8.17.1.6	Arrasamento de estaca - diâmetro 0,80 m	Unidade	17,00	235,92	4.000,00
8.17.1.7	Arrasamento de estaca - diâmetro 1,20 m	Unidade	54,00	530,78	29.000,00
8.17.1.8	Arrasamento de estaca - diâmetro 1,50 m	Unidade	237,00	829,34	197.000,00
	Total Fundação Profundas				18.805.000,00
8.17.2	Fundações Blocos				
8.17.2.1	Armadura Aço CA-50	kg	596.458,74	8,46	5.046.000,00
8.17.2.2	Carga de material de descarte / excesso do reaterro	m3	47.657,45	2,06	98.000,00
8.17.2.3	Concreto fck=30 Mpa	m3	10.323,73	433,78	4.478.000,00
8.17.2.4	Escavação de valas mecanizada - bloco de fundação	m3	23.828,72	6,06	144.000,00
8.17.2.5	Formas para blocos	m2	6.402,68	107,75	690.000,00
8.17.2.6	Lastro de concreto - blocos de fundação	m3	225,67	332,08	75.000,00
8.17.2.7	Reaterro compacto - bloco de fundação	m3	12.299,94	3,92	48.000,00
	Total Fundação Blocos				10.579.000,00
8.17.3	Superestrutura				
8.17.3.1	Armadura Aço CA-50	kg	1.948.971,65	8,46	16.495.000,00
8.17.3.2	Concreto fck=30 Mpa	m3	13.417,12	433,78	5.820.000,00
	Total Superestrutura				22.315.000,00

Item	Descrição	Unidade	Quantidade	Preço Unitário - R\$	Valor Total - R\$
8.17.4	Forma				
8.17.1	Forma para blocos	m2	6.402,68	107,75	690.000,00
8.17.2	Formas - lajes "in loco"	m2	2.297,27	96,06	221.000,00
8.17.3	Formas - paredes	m2	2.399,08	186,56	448.000,00
8.17.4	Formas - pilares	m2	4.186,08	174,24	729.000,00
8.17.5	Formas - vigas	m2	34.460,62	109,53	3.775.000,00
	Total Forma				5.863.000,00
	Total Viaduto				57.562.000,00
8.18	AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE DA GALERIA DE ÁGUAS PLUVIAIS				
8.18.1	Canal de drenagem com reservatório de reuso				
8.18.1.1	Escavação de reaterro de vala	m3	393.984,00	5,31	2.095.000,00
8.18.1.2	Fornecimento de rachão, incluindo espalhamento e compactação	m3	3.383,00	105,85	357.000,00
	Fornecimento de bica corrida, incluindo espelhamento e compactação	m3	564,00	136,03	76.000,00
8.18.1.3	Concreto magro e=0,10 m	m3	1.126,00	333,29	374.000,00
8.18.1.4	Forma comum	m2	1.794,00	109,53	196.000,00
8.18.1.5	Armadura aço CA-50	kg	191.679,00	8,46	1.621.000,00
8.18.1.6	Concreto fck=35 Mpa	m3	2.640,25	455,94	1.204.000,00
8.18.1.7	Seção 01 - galeria pré-moldada - 2,00 m x 2,50 m x 1,50 m	unidade	300,00	7.976,61	2.393.000,00
8.18.1.8	Seção 02 - galeria pré-moldada - 2,80 m x 2,50 m x 1,50 m	unidade	30,00	9.779,45	293.000,00
8.18.1.9	Seção 03 - galeria pré-moldada - 2,80 m x 2,50 m x 1,50 m (dupla)	unidade	1.300,00	19.559,00	25.427.000,00
8.18.1.10	Seção 06 - canal aberto pré-moldado, tipo L - 2,00 m x 2,50 m x 0,25 m; L = 1,50 m (279,13 m)	unidade	374,00	4.736,73	1.772.000,00
	Total Ampliação da Capacidade da Galeria de Águas Pluviais				35.808.000,00
8.19	PAISAGISMO				
	Tratamento Paisagístico		1,00	13.827.000,00	13.827.000,00
	Total Paisagismo				13.827.000,00
9	EQUIPAMENTOS, SISTEMAS E IMOBILIZADO DE APOIO				
9.1	Elevadores, Escadas e Esteiras Rolantes	Conjunto	1,00	83.798.000,00	83.798.000,00
9.2	Sistema de Manuseio e Inspeção de Bagagem com capacidade para 4000 malas/por	Conjunto	1,00	149.429.000,00	149.429.000,00
9.3	Sistema Operacional Aeroportuário; Sistema subterrâneo de abastecimento de aeronaves composto de queroduto e 35 posições de abastecimento; Sistema Sistema de Comunicação; e Imobilizado de Apoio (mobiliário, equipamentos, equipamentos de informática e veículos	Conjunto	1,00	306.193.000,00	306.193.000,00
9.4	Security Screening Systems	Conjunto	1,00	19.954.000,00	19.954.000,00
9.5	UPS System	Conjunto	1,00	8.711.000,00	8.711.000,00
9.6	28 Pontes de Embarque de Passageiros com equipamentos de fornecimento de energia 400 Hz - GPU e de ar condicionado - PCA acoplados em cada ponte	Conjunto	1,00	85.756.000,00	85.756.000,00
9.7	Counters	Conjunto	1,00	12.641.000,00	12.641.000,00
9.8	Sistema Solar	Conjunto	1,00	20.361.000,00	20.361.000,00
9.9	Sistema de iluminação e balizamento noturno - Aeronautical Ground Lighting (AGL)	Conjunto	1,00	18.631.000,00	18.631.000,00
9.10	Sistema de Iluminação - Apron Flood Lightinh (AFL) + Vias de Serviço	Conjunto	1,00	14.468.000,00	14.468.000,00

Item	Descrição	Unidade	Quantidade	Preço do Sistema - R\$	Valor Total - R\$
9.11	Data Center (equipamentos de informática e softwares)	Conjunto	1,00	34.198.000,00	34.198.000,00
9.12	Subestação 138 KV com 2 transformadores e duplo barramento e Linha de Transmissão (4,3 km)	Conjunto	1,00	54.653.000,00	54.653.000,00
9.13	Sistema de Geradores de Emergência com 5 geradores, cada um com 2,5 MVA	Conjunto	1,00	28.208.000,00	28.208.000,00
9.14	Sistema de Ar Condicionado, que inclui central de água gelada, composto por 5 Chillers, cada um com 850 TR	Conjunto	1,00	105.827.000,00	105.827.000,00
9.15	Sistema de Combate a Incendio	Conjunto	1,00	99.369.000,00	99.369.000,00
9.16	Equipamentos de combate à incêndio				-
9.16.1	4 Caminhões equipados para combate à incêndio e resgate de aeronaves	Unidade	4,00	2.820.000,00	11.280.000,00
9.16.2	1 Caminhão equipado para combate à incêndio	Unidade	1,00	1.100.000,00	1.100.000,00
9.17	Recovery Kit equipamentos para suspensão e remoção de aeronaves	Conjunto	1,00	8.500.000,00	8.500.000,00
	Imobilizado de Apoio Estacionamento (mobiliário, equipamentos, equipamentos de informática e softwares)	Conjunto	1,00	34.000,00	34.000,00
Total Equipamentos, Sistemas e Imobiliado de Apoio					1.063.111.000,00
10.	OBRAS EMERGENCIAIS				
10.1	Obras Cíveis de Ampliação, Reforma e Manutenção				
10.1.1	Conexão da Área de Embarque	m2	750,00	3.900,00	2.925.000,00
10.1.2	Fechamento de 4 módulos - Ampliação Área Embarque	m2	1.600,00	3.900,00	6.240.000,00
10.1.3	Construção de 1 Banheiro e Reforma de 8 banheiros	m2	768,19	3.200,00	2.458.000,00
10.1.4	Construção de Sala de Espera	m2	2.600,00	3.900,00	10.140.000,00
10.1.5	Restauração do Piso Interno do Terminal	m2	3.213,00	1.010,00	3.245.000,00
10.1.6	Limpeza e lavagem da área externa	m2	800,00	700,00	560.000,00
10.1.7	Instalação do forro na cobertura da calçada	m2	3.150,00	980,00	3.087.000,00
10.1.8	Troca do Forro do Saguão do antigo terminal	m2	3.616,00	1.010,00	3.652.000,00
10.1.9	Passarela coberta entre os Bolsões de Estacionamento e Terminal	m2	2.000,00	590,00	1.180.000,00
10.1.10	Implantação de 4 guaritas	unidade	4,00	90.000,00	360.000,00
10.1.11	Canil da Policia Federal e da Receita Federal	m2	273,00	880,00	240.000,00
10.1.12	Recuperação de cercas	m2	30.000,00	180,00	5.400.000,00
Total Obras Cíveis de Ampliação, Reforma e Manutenção					39.487.000,00
10.2	Pátios, Melhorias no Sistema Viário e Paisagismo				
10.2.1	Adequações do Pátio de Caminhões de Combustível para uso das Aeronaves ATRs	conjunto	24.000,00	190,00	4.560.000,00
10.2.2	Readequação da Área para Pátio de Caminhões	conjunto	5.500,00	150,00	825.000,00
10.2.3	Iluminação do trecho de acesso	conjunto	1,00	2.000.000,00	2.000.000,00
10.2.4	Sinalização Vertical e Horizontal	conjunto	1,00	800.000,00	800.000,00
10.2.5	Serviço de Roçada e Recuperação de Áreas Verdes	conjunto	1,00	7.000.000,00	7.000.000,00
Total Pátios, Melhorias no Sistema Viário e Paisagismo					12.760.000,00

ANEXO 3 – FORMULÁRIO CREDORES FORNECEDORES COLABORADORES

Formulário para formalização da opção de Credor Fornecedor Colaborador, bem como para pagamento do Crédito na forma da Cláusula 4.4.3 do Plano de Recuperação Judicial de AEROPORTOS BRASIL S.A. - em Recuperação Judicial, sociedade anônima inscrita no CNPJ/MF sob o nº 14.522.206/0001-96, com sede na Rodovia Santos Dumont, km 66, s/nº, sala 356, Prédio Administrativo, Viracopos, Campinas/SP, CEP 13052-901; AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A. - em Recuperação Judicial, sociedade anônima inscrita no CNPJ/MF sob o nº 14.522.178/0001-07, com sede na Rodovia Santos Dumont, Km 66, s/nº, sala 357, Prédio Administrativo, Viracopos, Campinas/SP, CEP 13052-901; e VIRACOPOS ESTACIONAMENTOS S.A. - em Recuperação Judicial, sociedade anônima inscrita no CNPJ/MF sob o nº 17.235.766/0001-58, com sede na Rodovia Santos Dumont, km 66, s/nº, Prédio Administrativo, Viracopos, Campinas/SP, CEP 13052-901, em processo de recuperação judicial, autuado sob nº 1019551-68.2018.8.26.0114, perante o d. Juízo da 8ª Vara Cível do Foro de Campinas, Estado de São Paulo (“Plano de Recuperação Judicial”).

Credor (Razão Social):

CPF/MF ou CNPJ/MF: _____

Endereço: _____

Representante(s) legal(is):

Nome: _____

CPF/MF: _____ RG: _____ Órgão Expedidor: _____

Nome: _____

CPF/MF: _____ RG: _____ Órgão Expedidor: _____

O Credor Fornecedor Colaborador, acima qualificado, manifesta, neste ato, sua intenção de ser enquadrado como Credor Fornecedor Colaborador, bem como a sua opção de receber seu Crédito como Credor Fornecedor Colaborador, observado os termos das Cláusulas, 2.1.26, 4.4.2., 4.4.3 e 4.4.6 do Plano de Recuperação Judicial.

[LOCAL], [dia] de [mês] de 2018.

[CREDOR]