



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – SAC
Departamento de Políticas Regulatórias - DPR

Memória de Reunião

Referência: Reunião do Subcomitê Abastecimento de Combustíveis de Aviação com AFS – Aviation Fuel Services GMBH.

Data: 03 de junho de 2020, 10h40.

Local: Reunião remota, por meio do Microsoft Teams.

Participantes: conforme lista de presença anexa.

Observação:

Memória:

1. A reunião teve como principal objetivo conhecer a empresa e entender a visão de um operador internacional a respeito da cadeia de combustíveis no Brasil e dos modelos regulatórios mais adequados sob seu ponto de vista.
2. Breve abertura da SAC.
3. AFS é uma prestadora de serviços independente em tanques de armazenamento de combustíveis, operação de hidrantes e *into-plane*, líder na área na Alemanha, opera em 14 aeroportos no total (na Alemanha, Áustria e Noruega), abastece 500 mil voos por ano, em média.
4. Opera basicamente em dois modelos: operando estações próprias (operações e risco próprios) ou administra *joint ventures*, especialmente em grandes aeroportos.
5. AFS vai iniciar operações em julho no Aeroporto de Oslo, na Noruega, que por muitos anos foi operado por uma *joint venture* e, por iniciativa de uma empresa aérea e um fornecedor de combustível, passou por um processo de abertura e agora a AFS será a segunda empresa *into plane* a prestar serviços no aeroporto.
6. AFS é apenas prestadora de serviços, não vende combustíveis.
7. Empresas de combustíveis nos aeroportos podem operar por conta própria (*joint ventures*) ou contratar uma empresa como a AFS. Neste caso, o serviço é prestado de maneira transparente em relação a custos. As empresas aéreas podem formar comitês para entender a estrutura de custos e como os preços são definidos nos aeroportos.
8. Prestadores de serviços independentes têm dominado as operações nos aeroportos na Europa já que as operações são arriscadas para as companhias de combustíveis, o mercado está cada vez mais aberto.
9. Na Europa, para aeroportos acima de 2 milhões de passageiros ao ano o aeroporto deve permitir a competição nos serviços de armazenamento e *into-plane*. Em aeroportos abaixo desse patamar, não é necessário já que o aeroporto é muito pequeno e o volume de combustível é insuficiente para viabilizar mais de um agente. Neste caso, o aeroporto contrata um prestador de serviços pelo período de 7 anos.
10. AFS opera mais em aeroportos médios e grandes, já que o acesso é aberto e indiscriminado.

11. Segundo a empresa, as margens praticadas no serviço de *into-plane* são baixas em relação à estrutura de custos dos combustíveis (abaixo de 10%, o restante corresponde ao custo do combustível).
12. De tempos em tempos, é realizado processo licitatório para novos investimentos em tanques de armazenagem e instalações nos aeroportos (com menor frequência para construção de rede de hidrantes). Há modelos de negócios diferentes: ou o próprio aeroporto deseja construir e ser proprietário da infraestrutura ou o aeroporto deseja que uma empresa construa, opere e seja a proprietária da infraestrutura. Na opinião da AFS, a segunda alternativa é mais interessante porque o aeroporto passa o controle da infraestrutura e há mais transparência para as empresas aéreas.
13. Questionada a respeito de maiores detalhes sobre o processo para entrada no Aeroporto de Oslo, a AFS explicou que participou e venceu o processo licitatório realizado por uma empresa aérea. A regra já era de livre acesso e o prestador de serviço não precisava entrar para a *joint venture* para operar no aeroporto, bastava ter uma empresa aérea interessada em contratá-lo.
14. O modelo brasileiro se aproxima mais do que é praticado no aeroporto de Amsterdam, já que, na prática, para acessar o PAA o operador precisa pertencer à JV.
15. Questionada a respeito do interesse no mercado brasileiro, a AFS esclareceu que gostaria primeiramente de expandir na Europa.
16. ALTA questionou qual modelo, na opinião da AFS, favorece mais a competitividade: quando o aeroporto ou quando uma JV de fornecedores de combustíveis é proprietária da infraestrutura.
17. AFS esclareceu que para melhorar a competitividade é preciso garantir o livre acesso, que possui como grandes interessados as empresas aéreas e também o próprio aeroporto.
18. AFS colocou que como prestadora de serviços tem todo interesse que haja abertura, porém ressaltou que há um nível possível de competitividade dependendo do porte do aeroporto.

Anexos:

- Lista de presença;

É a memória.

ANEXO

Lista de Presença

Alvaro Godoy - ALTA
Bruno Carvalho Guedes - ANAC
Cid Caldas – MAPA
Daniel Chereau - IATA
Diogo Valerio – ANP
Edie Andreeto - ME
Eduardo Tati Nobrega – Minfra
Eduardo Roberto Zana – ANP
Fábio Vinhado - ANP
Guilherme Natividade Hecht - ANAC
Gustavo Henrique Ferreira - CC
Jader Pires Vieira de Souza – ANP
Jardel Farias Duque - ANP
José Barreto – ANAC
Julien Touvron - AFS
Julio Cesar Candia Nishida – ANP
Jéssica Oliveira - ANP
Karla Branquinho dos Santos – Minfra
Lara Weib – AFS
Leonardo de Freitas - ME
Paulo Ferreira Costa - IATA
Pedro Milhomem – MME
Rafael Andrade da Cruz - ANP
Rafaela Helcias Cortes – Minfra
Renato Cabral Dias Dutra - ANP
Ricardo Chaves de Melo Rocha - Minfra
Thiago Machado Karashima - ANP