



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 CLH Aviación.

Data: 30 de junho de 2020, 10h00.

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. A CLH Aviación é uma companhia que trabalha com logística de combustíveis, possui mais de 6.000 Km de dutos, 1.700 funcionários, 53 instalações de armazenamento, 45 instalações em aeroportos, capacidade de armazenamento de 8,7 milhões de m³ e presente em 6 países (Espanha, Reino Unido, Irlanda, Panamá, Equador e Omã).
4. Trabalha apenas na logística de distribuição de combustíveis (transporte, armazenamento e into-plane), nunca no refino e comercialização.
5. Do ponto de vista da CLH, deve-se focar na promoção da concorrência em cada etapa da cadeia de suprimento (produto, logística e aeroporto).
6. Ressaltou que nos aeroportos, há diferentes modelos de armazenamento:
 - Acesso aberto (x) Acesso restrito
 - Fuel farm administrado/operado pelos vendedores de combustíveis (x) administrado por operadores logísticos
 - Infraestrutura única (x) diversas infraestruturas.
7. A CLH apresentou as características e modelos de operação dos aeroportos onde atua, sendo que entende que em todos a presença da empresa promoveu maiores níveis de competição:
 - Madrid – Barajas Airport: CLH é a proprietária do PAA, modelo de livre acesso, mais de 7 fornecedores, preços competitivos e abastecimento por refinarias locais + importações.
 - Barcelona Airport: Autoridade aeroportuária é a proprietária do PAA, investimento e operação da infraestrutura pela CLH, modelo de livre acesso, mais de 7 fornecedores, preços competitivos e abastecimento por refinarias locais + importações.
 - Dublin: Autoridade aeroportuária é a proprietária do PAA, investimento, construção e operação da infraestrutura pela CLH, contrato de longo prazo, 4 fornecedores (2 entraram

após o início das atividades da CLH), produto importado, foram feitos novos investimentos no PAA sem afetar a operação do aeroporto.

- Panamá: Autoridade aeroportuária é a proprietária do PAA, apenas um operador para into-plane e PAA, contrato de longo prazo, 5 fornecedores (3 entraram após o início das atividades da CLH), presença da CLH melhorou os preços e as operações aeroportuárias.
 - Equador: Autoridade aeroportuária é a proprietária do PAA, apenas um operador para into-plane e PAA, contrato de longo prazo, apenas um fornecedor responsável pela logística e comercialização (empresa governamental), produto de refinarias locais, presença da CLH melhorou as operações aeroportuárias.
8. CLH pontuou que há outros modelos de operação
 - Apenas um PAA, que pode ser operado por uma empresa de combustíveis ou por uma joint-venture de empresas de combustíveis, o que resulta em um mercado fechado;
 - Diversos PAAs, cada empresa de combustível constrói sua própria infraestrutura. Esse modelo possui barreiras significativas de entrada, como investimentos elevados e dificuldade para iniciar as vendas.
 9. Sugestões da CLH para as autoridades:
 - Infraestrutura única, com contratos de longo prazo o caso de investimentos elevados;
 - Operador independente, sem nenhuma relação com os fornecedores de combustíveis (como CLH e outras empresas);
 - Clareza e transparência nas taxas cobradas dos fornecedores e das empresas aéreas;
 - Entrada de revendedores leva à redução de preços;
 - Operador especializado com capacidade técnica.
 10. IATA colocou que a apresentação da CLH reflete os pontos que já vem sendo discutidos há algum tempo pela indústria e que é interessante notar como a entrada da CLH nos aeroportos mencionados promoveu a abertura e aumentou o número de fornecedores. Pontuou ainda que a presença de um operador logístico por vezes pode não ser suficiente para promover a competitividade no abastecimento, como é o caso do Equador, onde, mesmo com a presença da CLH, não houve redução significativa nos preços, o que pode ser explicado pelo fato de haver apenas um fornecedor de combustíveis, pertencente ao governo.
 11. IATA questionou ainda a respeito da visão do representante da CLH quanto às taxas cobradas de maneira diferenciada dos fornecedores, que podem variar conforme volume, por exemplo. CLH respondeu que independentemente da quantidade de operadores as regras relacionadas à cobrança de taxas devem ser claras e transparentes para que os fornecedores de combustíveis possam tomar decisões bem informadas.
 12. Questionada quanto ao modelo de operação mais adequado, a CLH respondeu que, na sua opinião, o ideal seria uma infraestrutura única, com operador logístico independente e mesma política de preço para todos, que deve ser clara e transparente. Entende que este modelo é o ideal para qualquer tipo e porte de aeroporto.
 13. Quanto à propriedade da infraestrutura, se pertencente à autoridade aeroportuária ou ao operador logístico, a CLH entende que este ponto não se reflete em grande diferença para o nível de competitividade do PAA e que, portanto, não se trata de uma questão importante. Assim, sob seu ponto de vista, os contratos de longo prazo são suficientes para que novos investimentos valham a pena, não sendo a propriedade sobre a infraestrutura um requisito essencial para incentivar ampliações ou melhorias.

14. Questionada pela ANP em relação ao Jet-A, a CLH esclareceu que opera exclusivamente com este combustível no Panamá.
15. ANAC e ANP explicaram brevemente as revisões regulatórias em vigor e se colocaram à disposição para prestar maiores esclarecimentos posteriormente, se for do interesse da CLH.

Anexos:

- Lista de presença;
- Apresentação CLH Aviación;
- Contribuição escrita enviada pela CLH Aviación.

É a memória.

ANEXO

Lista de Presença

Almudena Alcaraz Casquillo – CLH
Alvaro Godoy - ALTA
Bruno Carvalho Guedes – ANAC
Carlos Eduardo R. de Mendonça - EPE
Cid Caldas - MAPA
Cleber Martinez – Minfra
Daniel Chereau - IATA
Edie Andreeto – ME
Eduardo Roberto Zana -
Eduardo Tati Nobrega – Minfra
Eliezer Lopes - ME
Fernando Monasterio Moreno - CLH
Guilherme Natividade Hecht - ANAC
Iván Saco Muiño - CLH
Julio Cesar Candia Nishida - ANP
Karla Branquinho dos Santos – Minfra
Marcelo Rodrigues Alho – TCU
Patricia Ruiz-Oriol Sanfrutos - CLH
Pedro Milhomem – MME
Rafael Andrade da Cruz - ANP
Rafaela Helcias Cortes – Minfra
Ricardo Castro - CADE
Ricardo Rocha - Minfra
Thiago Machado Karashima - ANP