



VOTO

PROCESSO: 00058.035445/2019-63

INTERESSADO: AEROPORTOS BRASIL VIRACOPOS S.A.

RELATOR: RAFAEL JOSÉ BOTELHO FARIA

1. DO RECURSO

1.1. Trata-se de Recurso Administrativo à esta Diretoria Colegiada, interposto pela Concessionária Aeroportos Brasil Viracopos S.A., em que se requer a reforma da decisão materializada no Ofício nº 52/2020/GERE/SRA/ANAC que indeferiu o pleito daquela Concessionária **para prestação de serviços de abastecimento de aeronaves de forma exclusiva.**

2. DA ANÁLISE TÉCNICA DO RECURSO

2.1. *Apriori*, importa esclarecer o racional da Cláusula 11.9 do Contrato de Concessão, que dispõe sobre a **possibilidade**, desde que previamente autorizado por esta Agência, da prestação de serviços auxiliares de forma exclusiva.

"No caso geral é desejável do ponto de vista dos usuários que haja diversos prestadores de serviços auxiliares, uma vez que a competição tende a gerar resultados, em termos de preço e qualidade de serviços, melhores que o monopólio.

Entretanto, em alguns casos, devido à presença de subaditividade de custos, o custo de produção pode ser menor se produzido por apenas uma firma do que se produzido separadamente por mais de uma firma. Geralmente isso ocorre quando a estrutura de custos da firma é marcada pela presença de elevados custos fixos e baixos custos variáveis."

2.2. É nítida, que a preservação do interesse público por meio da avaliação dos eventuais benefícios da prestação da atividade de abastecimento de aeronaves em caráter exclusivo deve permear a avaliação de deferimento prévio, ou não.

2.3. Porém, antes de iniciar a discussão sobre a substancialidade dos efeitos no preço do Querosene de Aviação-QAV, é indispensável registrar que a Concessionária em nenhuma das apresentações, reuniões ou documentos apresentou qualquer estimativa de redução de preço do QAV atribuída à eventual autorização desta agência em relação à exclusividade da operação do PAA. Desta forma, restou à área técnica elaborar estudo próprio para avaliar o efeito no preço do QAV e os impactos econômicos no transporte aéreo.

2.4. Sendo que a principal argumentação utilizada pela Concessionária para obter aprovação do pleito é a de que *"a parcela que será afetada pelo Projeto é ínfima, beirando a insignificância. Isso porque, quando comparado ao preço total, o 'Pagamento Variável à Concessionária' e o 'Diferencial' – únicas variáveis passivas de interferência – representam 1,3% e 2%, respectivamente"*. A conclusão da ABV é de que, portanto, o projeto não altera de forma *"sensivelmente negativa"* o preço do QAV. Ressalta-se, no entanto, que novamente não houve qualquer dado que objetivamente fundamenta a insignificância do impacto, ou que demonstre qual seria a magnitude de uma alteração que a Concessionária julgaria ser *"sensivelmente negativa"*.

2.4.1. Ademais, e no intuito de coletar maiores impressões, fora promovida, igualmente, reunião entre a Gerência de Regulação Econômica-GERE da SRA/ANAC e a Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. para compreender o teor da carta da quela companhia aérea anexada à Carta PRE-19/171. extraindo-se o conteúdo da missiva, a companhia alega em suma que:

"(...) a Azul não se opõe à iniciativa da ABV de reformular e expandir o Parque, iniciativa essa que contempla tanto o livre acesso de empresas distribuidoras de combustíveis quanto a execução dos serviços de gerenciamento, manutenção e operação do Parque e do sistema de hidrantes através de um operador único, que também seria responsável pelos serviços de abastecimento into plane".

2.4.2. Entretanto, a empresa condiciona o seu aceite:

*"(...) **está condicionado** à premissa de que (i) não será repassado a ela os valores investidos pela ABS e/ou terceiro em razão da reformulação/expansão no Parque e, conseqüentemente, o preço final do combustível atualmente pago pela companhia aos distribuidores de combustível e óleos lubrificantes em VCP não será impactado; assim como, (ii) a reformulação/expansão no Parque não trará riscos operacionais à companhia, como por exemplo, o desabastecimento ou atraso na realização dos abastecimentos de suas aeronaves".*

2.5. Na presença dos servidores da GERE/SRA, os representantes da Azul informaram que se reuniram com a Concessionária para tratar sobre o novo modelo de operação do Parque de Abastecimento, entretanto afirmaram que a Concessionária não apresentou as informações relacionadas aos valores da proposta de licitação (Pagamento Variável à Concessionária + Remuneração ao vencedor do leilão por Volume Processado).

2.6. A companhia apresentou objeção sobre a prestação do serviço de abastecimento de forma exclusiva, e **afirmou** não perceber ganhos de eficiência relevantes relacionados ao abastecimento por dutos especificamente na própria operação naquele aeroporto. Por fim, defendem que o aumento do preço do combustível em Viracopos é uma questão sensível devido ao grande volume de abastecimento da companhia naquele aeroporto.

2.7. Adicionalmente, aquela Gerência Técnica realizou a análise minuciosa dos documentos em anexo à Carta PRE - 20/021 da ABS. O objetivo foi verificar eventuais impactos no preço dos combustíveis. Três aspectos se destacaram em relação à proposta enviada:

I - - **Pagamento Variável (Remuneração à Concessionária) + Remuneração por Volume Processado:** apesar da variável da concorrência ser a menor remuneração por volume processado, ficou claro pela apresentação da Concessionária, baseada nos dados da Consultoria Expertise, que o somatório das remunerações irá aumentar. Não apenas o pagamento variável sofrerá um aumento de cerca de 60%, passando ao valor de R\$ 55.00/m³, mas não há teto para o valor da variável de concorrência que poderá ser proposto, de forma que não é possível para a ANAC nem mesmo estimar o tamanho do aumento do somatório das remunerações.

II - - **Mecanismo para a atualização/reajuste:** ambas remunerações serão reajustadas conforme mecanismo de reajuste proposto pela proponente vencedora. Essa possibilidade pode levar a resultados indesejáveis, em que a proposta com menor valor na variável de concorrência não represente a proposta em que os usuários pagarão menor remuneração por volume processado no longo prazo.

III - - **Critérios de qualificação técnica:** não foi possível avaliar se os critérios exigidos pela Concessionária restringiriam excessivamente a participação na concorrência. Tendo em vista que não há um valor máximo para a remuneração por volume processado, a concorrência no leilão é fundamental para garantir que o preço final guarde relação com o custo. Entre os critérios, estão:

a) Experiência prévia na operação de instalações de Combustível para Aviação (parque de abastecimento de aeronaves e sistema de hidrantes) e no Abastecimento de Aeronaves em pelo menos 03 (três) diferentes aeroportos do mesmo porte ou de porte superior ao do Aeroportos, segundo critérios, diretrizes e padrões do JIG - *Joint Inspection Group*;

b) Ser um parceiro estratégico da IATA e ter um amplo conhecimento e/ou participar de fóruns e grupos de trabalho do JIG; e

c) Possuir uma apólice de seguro que cubra os riscos de operações de abastecimento de aeronaves com cobertura global de pelo menos US\$ 1 bilhão, com carta da companhia seguradora incluindo o Aeroporto como cossegurado na apólice do seguro.

3. DAS CONSIDERAÇÕES

3.1. Os pontos acima expostos apresentam nítidos riscos que **podem resultar em aumento do preço final dos combustíveis**. Não foi possível constatar justificativa da Concessionária para a prestação do serviço em caráter exclusivo, uma vez que o aeroporto hoje possui infraestrutura e opera em regime concorrencial com abastecimentos via caminhões-tanque, sem que haja conhecimento por parte da ANAC

de manifestação de usuários solicitando uma mudança de regime. Tampouco foi verificado ganhos econômicos para os usuários advindos da prestação do serviço via dutos por exclusividade.

3.2. Como é de conhecimento geral no setor da aviação civil, a maior parcela das despesas das empresas aéreas é atribuída a gastos com combustíveis e lubrificantes. Conforme Painel de Indicadores do Transporte Aéreo de 2018, esses custos representaram 32,2% das despesas das empresas aéreas brasileiras no ano em questão, totalizando aproximadamente 13,5 bilhões de reais. Por se tratar de soma volumosa, mesmo um pequeno aumento no preço do combustível pode representar um impacto significativo no resultado financeiro das companhias aéreas.

3.3. Ao contrário do que afirma a Concessionária no item 23) do recurso, a administração não se opõe à realização de licitação que preveja investimentos no parque de abastecimento de aeronaves. O que se está discutindo é se após a realização da licitação a Concessionária terá a prerrogativa de negar acesso a áreas e infraestruturas de abastecimento de aeronaves a empresas que desejem operar em caráter concorrencial no aeroporto.

3.4. Portanto, é imprescindível que a Concessionária exponha todos os argumentos que comprovem os ganhos econômicos atribuídos à operação de forma exclusiva.

3.5. Fica claro, portanto, que cabe à Concessionária demonstrar a vantajosidade econômica da operação em caráter exclusivo, bem como apresentar todas as informações necessárias para fundamentar a autorização da ANAC. Nota-se que, apesar da objeção exposta pela área técnica no Ofício 52, a Concessionária não apresentou qualquer informação que permita reavaliar a posição daquela área técnica, e limitou-se a afirmar que *“há muitos operadores que poderiam qualificar-se e apresentar proposta”*.

3.6. Conforme transcrita no Relatório, a Cláusula 11.9 do Contrato não deixa dúvidas em relação a condição necessária para que a Concessionária possa solicitar autorização para a prestação de serviços auxiliares de forma exclusiva. Não havendo a verificação desta, não há possibilidade desta agência autorizar o pleito.

4. DO VOTO

4.1. Diante de todo o exposto, este Diretor Relator ratifica que os apontamentos trazidos pelo Ofício nº 52/2020/GERE/SRA/ANAC, bem como os argumentos aqui esposados, respaldados, principalmente, pelas disposições legais e pelos dispositivos contratuais (Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional de Campinas), denotam a competência da Agência no trato da matéria e são suficientes para afastar o pedido da Concessionária. Verifica-se ainda que os argumentos apresentados no Recurso Administrativo não trazem elementos capazes de alterar a conclusão sobre o assunto.

4.2. Ademais é de se concluir que o deferimento da solicitação poderia apresentar riscos que potencialmente resultariam em aumento do preço final dos combustíveis. Da mesma maneira, não foi possível constatar a justificativa para a prestação do serviço em caráter exclusivo, uma vez que o aeroporto hoje possui infraestrutura e opera em regime concorrencial com abastecimentos via caminhões-tanque, sem que haja conhecimento por parte da ANAC de manifestação de usuários solicitando uma mudança de regime. Ainda de acordo com a área técnica responsável, tampouco foram verificados ganhos econômicos para os usuários advindos da prestação do serviço via dutos por exclusividade.

4.3. Por todos os motivos acima, **VOTO** pelo **INDEFERIMENTO** da autorização prévia para prestação de abastecimento de aeronaves de forma exclusiva pleiteado pela Concessionária Aeroportos Brasil Viracopos S.A, a que se refere a Cláusula 11.9 do Contrato de Concessão de Aeroportos nº 003/ANAC/2012 - SBKP.

É como voto.



Documento assinado eletronicamente por **Rafael José Botelho Faria, Diretor**, em 09/06/2020, às 18:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4390604** e o código CRC **F0A7E310**.

