

CLIPPING

05/2020

14 de Fevereiro de 2020

AVIAÇÃO E AEROPORTOS

- Aéreas de baixo custo já pensam em deixar Brasil
- Viracopos pode aprovar devolução nesta quinta
- Gol vai vender e arrendar 11 aviões para acelerar renovação de frota com Boeing 737 Max 8
- Aeroportos são acusados por 'reajustes abusivos'
- Azul adiciona voos e cria mercado regular em Curitiba
- Avianca Holdings tem escritórios revistados
- Embate entre Viracopos e Anac trava assembleia de credores
- MPF apura se há cobrança de mala de mão por aéreas ultra low cost
- MPF apresenta recurso para Cade reavaliar acordo entre Embraer e Boeing; ação recua 2%





Aéreas de baixo custo já pensam em deixar Brasil

Despesas para operar no País dificultam estratégia de estrangeiras, dizem analistas; fatia em voos internacionais não passa de 3,5%

Pouco mais de um ano após a chegada das primeiras companhias aéreas internacionais de baixo custo no Brasil, algumas delas já dão sinais de que podem não permanecer por muito tempo no País. Também não há nenhum indicativo de que elas começarão a operar voos domésticos, apesar dos incentivos – e da vontade – do governo federal, que abriu totalmente o setor aéreo ao capital estrangeiro no ano passado.

A chilena Sky, fundada em 2002 e que atua como low cost desde 2015, foi a primeira a voar para o Brasil, em outubro de 2018. O movimento das aéreas de baixo custo no País se consolidou, então, com a vinda da norueguesa Norwegian, da argentina Flybondi e da também chilena JetSmart. Enquanto Norwegian e Flybondi atravessam um período delicado que pode colocar fim aos voos delas que chegam ou partem do Brasil, Sky e, principalmente, JetSmart têm se saído um pouco melhor.

A competitividade do setor, porém, com Gol, Latam e Azul operando com grande eficiência, é um desafio para que Sky e JetSmart consigam se tornar mais relevantes nos voos entre o Brasil e países da região, segundo fontes do mercado. Na primeira semana de fevereiro, por exemplo, apenas 3,5% dos voos internacionais foram realizados por uma empresa aérea de baixo custo. “Enquanto as outras (Gol, Latam e Azul) forem eficientes, é difícil que elas tenham um papel relevante

(nas rotas na América do Sul)”, diz o consultor André Castellini, sócio da Bain & Company e especialista no setor aéreo.

Segundo o consultor, no Brasil, também não é fácil para as empresas terem um custo muito baixo e, conseqüentemente, oferecerem tarifas significativamente menores do que as das aéreas tradicionais, como ocorre na Europa. “O diferencial de custo não permite tarifas muito baixas”, diz.

O Estadão fez um levantamento de preços e, nessa simulação, apenas Flybondi e Norwegian ofereceram tarifas mais atrativas. No caso da Argentina, a passagem de ida e volta entre São Paulo e Buenos Aires era 27% mais barata que a da Gol e a da Latam. No da norueguesa, o preço do voo entre Rio de Janeiro e Londres era 34% inferior ao da Latam, mas não oferecia nem refeições durante a viagem nem a possibilidade de o passageiro levar uma bagagem de mão.

Justamente Flybondi e Norwegian, no entanto, são as empresas cujas operações estão ameaçadas, segundo fontes do setor. A Norwegian enfrenta uma grave crise financeira e reestruturou parte de sua dívida no ano passado. Em 2018, a empresa teve prejuízo de 1,4 bilhão de coroas norueguesas (R\$ 640 milhões na cotação atual). Apesar de o resultado ter sido positivo em 263,7 milhões de coroas norueguesas (R\$ 120 milhões) nos primeiros nove meses de 2019, o mercado projeta prejuízo para 2019 e 2020, segundo reportagem do Financial Times com base em levantamento da Bloomberg.





A própria Norwegian afirmou, em seu último relatório, que a “companhia está exposta a risco de liquidez”, mas acrescentou que esse risco tem diminuído conforme avança sua estratégia de trocar crescimento por lucratividade. Nada disso, porém, foi o suficiente até agora para convencer os investidores. As ações da empresa caíram 80% em pouco mais de um ano, passando de US\$ 20,70 em janeiro de 2019 para US\$ 4.

A estratégia da companhia de realizar voos transatlânticos, iniciada em 2013, é apontada como uma das responsáveis pela crise. No ano passado, a empresa teve de vender sua subsidiária na Argentina para a chilena JetSmart. No Brasil, a Norwegian não opera com subsidiária e tem apenas o voo entre Rio e Londres, mas, cortes em rotas podem afetar a operação local.

A empresa já informou que pretende reduzir sua oferta em 10% neste ano. Em entrevista no fim do ano passado para o Financial Times, o presidente da companhia, Geir Karlsen, afirmou estar comprometido com voos de longa distância, mas, segundo o jornal, rotas transatlânticas entre a Irlanda e os Estados Unidos, por exemplo, estão sendo revistas. Ainda que a empresa opte por manter o voo para o Rio de Janeiro em um primeiro momento, sua condição financeira é uma ameaça à operação na cidade brasileira. Procurada pelo Estado, a Norwegian não retornou.

A Flybondi, por sua vez, sofre com a crise argentina. A companhia fez seu primeiro voo doméstico em janeiro de 2018, pouco antes de o país afundar em uma recessão.

Com a crise e a desvalorização do peso – a moeda americana avançou 210% na Argentina desde a estreia da companhia –, a expansão da operação ficou comprometida e as finanças da empresa começaram a se deteriorar.

A promessa era que a companhia terminaria 2019 voando com dez aviões. A frota, no entanto, tem hoje cinco aeronaves. Segundo afirmou o presidente da Flybondi, Sebastián Pereira, por e-mail, a redução na demanda decorrente da crise argentina tornou a ampliação da frota menos urgente. Além disso, os acidentes com o 737 MAX, da Boeing, que mataram 346 pessoas e retiraram o modelo do mercado, têm pressionado o aluguel de aviões globalmente e dificultado as negociações para a Flybondi adquirir novos aviões. “Mas estou muito otimista com o momento. Estamos muito perto de poder definir em que época do ano incorporaremos mais aviões e rotas”, disse Pereira.

Mesmo com apenas cinco jatos, a companhia já anunciou uma ampliação na malha aérea internacional. Na última semana de janeiro, começou a voar para São Paulo e, em março, incluirá Porto Alegre em suas rotas. A Flybondi atua no Brasil desde outubro do ano passado com um voo entre Buenos Aires e Rio de Janeiro e, durante o verão, está operando também em Florianópolis.

Apesar dessa expansão, a informação no mercado brasileiro é que a situação financeira da companhia é delicada e que a empresa já procura algum interessado para comprá-la.



A intenção de ampliar a atuação seria, justamente, se tornar mais atraente para potenciais compradores. Questionado sobre o assunto, Pereira, afirmou que a empresa analisa o “mercado brasileiro de forma muito dinâmica e diversificada, mas apenas com o objetivo de alcançar maior crescimento no País”.

A companhia costuma destacar que está crescendo, apesar da situação argentina, e diz conseguir ser mais competitiva que as concorrentes brasileiras por ter mais assentos em seus aviões e voar as aeronaves por mais tempo -- o que garantiria margens positivas apesar das tarifas em média 30% mais baratas. A diferença na capacidade dos jatos, porém, é pequena. Enquanto a Flybondi opera aviões Boeing 737-800 NG para 189 passageiros, a Gol oferece 186 assentos na mesma aeronave.

A aérea argentina também afirma que seus aviões voam quase 11 horas e 20 minutos por dia. No mercado brasileiro, a média fica entre 10 horas e meia e 11 horas.

Sem perspectivas para o mercado doméstico

Se nos voos internacionais, há possibilidade de redução na oferta de voos de baixo custo, no mercado doméstico não há, ao menos por enquanto, intenção das companhias low cost avançarem. Nem as duas chilenas em posição mais sólida -- JetSmart e Sky -- têm planos de curto prazo para uma operação brasileira nem a Flybondi. “Sempre existe a possibilidade (de operar voos domésticos no País), mas hoje nós não temos plano.

Hoje, temos habilitação apenas para voos internacionais”, disse o diretor comercial da Flybondi, Mauricio Sana Saldaña.

Segundo o diretor regional de vendas da Sky, Jaime Fernandez, a empresa está focando seus negócios agora no Peru, onde começou o tráfego doméstico em 2019. “O Brasil é um mercado atrativo, mas por enquanto não temos planos para voos domésticos”, disse. Por aqui, o objetivo é alcançar a frequência diária entre Santiago e São Paulo. Hoje, a empresa tem cinco voos por semana para o destino, além de atender também Rio de Janeiro, Florianópolis e Salvador.

Já o presidente da JetSmart, Estuardo Ortiz, afirma que, “no momento”, o interesse da empresa é por voos internacionais a partir do Brasil. “Precisamos conhecer o mercado. Por enquanto, estamos analisando mais Peru e Colômbia (para voos domésticos).” Segundo o executivo, porém, novas rotas para o Brasil podem ser lançadas no segundo semestre. “O mercado brasileiro (internacional) está em uma situação muito boa. Mas alguns custos de operação, como combustível e taxa de embarque dificultam.” A JetSmart opera voos de Santiago para Salvador, São Paulo e Foz do Iguaçu.

Criada pelo fundo de investimentos americano Indigo Partners -- que também tem participação nas áreas Volaris (México), Wizz (leste europeu) e Frontier (Estados Unidos) --, a JetSmart é vista hoje como a low cost de maior potencial da região. Apesar de ter uma frota de apenas 20 aviões, a companhia tem encomendado outras 76 aeronaves para serem entregues até 2026.



A falta de interesse imediato das low cost no mercado doméstico é explicada pelas dificuldades de custo do Brasil, segundo o diretor-geral da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA, na sigla em inglês), Dany Oliveira. "É muito difícil operar no Brasil. O custo é grande. Temos uma judicialização forte para todo o setor. Além disso, um dos combustíveis de aviação mais caros do mundo", destaca.

De acordo com Oliveira, uma aeronave que vem de fora do Brasil tem um custo 15% superior para reabastecer e sair do País. As aéreas locais, entretanto, pagam ainda mais caro por causa de tributos como o PIS e Cofins. Enquanto o combustível de aviação gira em torno de 35% a 40% do custo do negócio no Brasil, diz, a média mundial varia entre 20% e 22%.

Segundo o Diretor da ANAC, Ricardo Catanant, o país deu passos importantes no setor aéreo e começou a atrair a atenção dos investidores. Entre as medidas destacadas estão a permissão de 100% de capital estrangeiro para as aéreas e a cobrança separada da bagagem despachada. "Acredito que (a modernização) deva trazer alguns resultados nos próximos meses", disse, mas colocando o avanço também na conta do crescimento econômico esperado para o País.

Catanant acrescentou que algumas mudanças no setor precisam se consolidar para, então, trazer segurança para os investidores, como é o caso da própria cobrança da bagagem despachada, que constantemente é questionada.

"O foco de preocupação hoje, e isso já foi externado pelo governo, é a gente tentar trazer um ambiente de maior racionalidade para a questão de conflitos e consumo. A nossa preocupação é tentar reduzir a judicialização, gerar um entendimento e respeito aos contratos de transporte", disse.

Fonte: Estadão



Viracopos pode aprovar devolução nesta quinta

Embora a concessionária tenha aceitado devolver seu contrato, a votação de plano de recuperação segue cercada de incertezas e conflitos

Às vésperas da assembleia de credores do aeroporto de Viracopos, a concessionária ainda tenta fechar um acordo para aprovar a devolução do contrato e evitar sua falência. A reunião, que já foi adiada diversas vezes, está marcada para esta quinta-feira, em Campinas (SP).

Representantes da companhia têm travado conversas com os principais credores de Viracopos: a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e o BNDES. No entanto, a votação segue cercada de incertezas, e a relação entre concessionária e os credores continua conflituosa. Em janeiro, a Anac esteve perto de votar a caducidade da concessão de Viracopos - na prática, a anulação do contrato. O processo só foi interrompido porque a companhia conseguiu, na última hora, uma liminar do Superior Tribunal de Justiça (STJ) que bloqueou a discussão.

A concessionária Aeroportos Brasil Viracopos (ABV) é controlada pela Triunfo e pela UTC, duas empresas envolvidas na Lava-Jato que também se encontram em grave situação financeira. O grupo entrou em recuperação judicial em maio de 2018. Desde então, tenta renegociar suas dívidas bilionárias ou vender o negócio. Diversas ofertas chegaram a ser feitas, porém nenhuma se concretizou. Sem alternativa e pressionados pelo governo federal, os acionistas da ABV acabaram por aceitar a devolução do contrato, para que o aeroporto possa ser relicitado. Um novo plano de recuperação judicial, prevendo essa solução, foi protocolado em dezembro.

A ideia é que as dívidas com os credores do aeroporto sejam quitadas com os recursos da indenização (que será paga em troca da devolução). A proposta ainda terá que ser aprovada na assembleia de credores.

Essa tem sido a saída defendida pelo governo e pela própria Anac. O plano de recuperação, porém, também inclui uma série de cláusulas que deverão ser alvo de negociações. Há, por exemplo, a exigência de que todas as pendências entre a concessionária e Anac sejam levadas a um tribunal arbitral. Além disso, a ABV pede que o fluxo de caixa da operação possa ser usado para pagar parte dos credores menores.

Além das negociações em torno do plano em si, há uma incerteza em relação a qual o peso a Anac terá na votação da assembleia de credores - o que poderá ser determinante no resultado final, considerando a forte resistência da agência. A dúvida é em relação ao tamanho da dívida da agência no âmbito da recuperação - o peso do voto é definido pelo valor a receber.

Há dois cenários possíveis: no primeiro, os créditos da Anac seriam de cerca de R\$ 2 bilhões, e a decisão final ficaria com os bancos, principalmente BNDES; no segundo, a agência teria cerca de R\$ 5 bilhões a receber, e passaria a ser o principal credor na assembleia.

Hoje, a determinação judicial é que a votação de quinta seja feita duas vezes, com ambos cenários - o que, segundo pessoas que acompanham o processo, pode gerar insegurança jurídica. No entanto, como a decisão é liminar, ainda há chances de uma revisão do formato.

Fonte: Valor



Gol vai vender e arrendar 11 aviões para acelerar renovação de frota com Boeing 737 Max 8

Acordo com Carlyle Aviation sobre modelos 737 Next Generation deve permitir à companhia reduzir dívida líquida em US\$ 500 mi

A Gol fechou contrato de venda e arrendamento de 11 aeronaves Boeing 737 Next Generation com a Carlyle Aviation, com sede nos Estados Unidos. A transação irá acelerar, segundo a companhia, a renovação da frota da companhia, que pretende substituir os aviões vendidos por aeronaves do modelo 737 Max 8, também da Boeing.

Até 2025, a Gol espera que cerca de 50% de sua frota seja composta por aviões 737 Max, na expectativa de que o modelo de aeronave aumente a produtividade em mais de 20% e reduza o consumo de combustível da empresa em aproximadamente 15%.

A Gol estima que, ao elevar para 50% da frota a participação do 737 Max, criará mais de R\$ 4 bilhões em valor para todos os acionistas, sendo mais de R\$ 2 bilhões de valor patrimonial em aeronaves e mais de R\$ 2 bilhões em crescimento da receita operacional com o ganho de produtividade e eficiência no consumo de combustível.

A venda das 11 aeronaves reduzirá a dívida líquida da Gol aproximadamente em R\$ 500 milhões, com uma redução de R\$ 130 milhões, na dívida de arrendamento financeiro e um aumento de R\$ 370 milhões na liquidez de caixa.

A empresa pretende utilizar R\$ 330 milhões desses recursos para resgatar o montante disponível de suas Sênior Notes de 8,875%, com vencimento em 2022.

Assim, de acordo com a Gol, a receita de gerenciamento de ativos e a redução na despesa de juros contribuirão com mais de R\$ 420 milhões no lucro da companhia já neste ano.

Também haverá melhora dos indicadores de crédito, reduzindo a alavancagem em 0,2 vez e melhorando em 0,5 vez a relação entre Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) e despesa de juros líquidos.

A companhia explica que desde 2005, quando firmou seu primeiro pedido de 80 aeronaves Boeing 737, obteve mais de R\$1,5 bilhão em ganhos em seu portfólio de aeronaves. "O pedido de 2005 possuía 40 aeronaves financiada com garantia do Ex-Im Bank dos Estados Unidos e 40 aeronaves financiadas por transações de venda e arrendamento. Todas as aeronaves da Gol foram vendidas para partes não relacionadas, com ganhos, e todos os recursos foram utilizados para pagar as devoluções de aeronaves e reduzir os endividamentos garantido e não-garantido", diz a companhia.

Fonte: Valor





Aeroportos são acusados por 'reajustes abusivos'

Um dos embates é entre Fraport e empresas de serviços, que acusam a operadora alemã de discriminação na alta dos aluguéis

Companhias aéreas e empresas que prestam serviços dentro de aeroportos privatizados têm se queixado da pressão de concessionárias nos preços de aluguel e outras taxas não reguladas.

As disputas se intensificaram nos dois últimos anos, segundo Robson Bertolossi, presidente da Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil (Urcaib), entidade que reúne 33 empresas que operam voos internacionais.

"Passaram a haver cobranças que antes não eram feitas, preços foram reajustados sem conversas com as companhias. As concessionárias dizem que os valores cobrados antes eram baixos porque a Infraero é estatal, mas acreditamos que há exagero. Existe um monopólio natural nos aeroportos que tem sido usado para forçar preços, no caso das taxas que não são reguladas", afirmou.

Empresas que prestam serviços auxiliares nos aeroportos, como check-in, transporte de bagagens ou de carga (as chamadas "Esatas", também têm queixas.

Nos últimos meses, companhias desse segmento iniciaram uma disputa com a alemã Fraport, que opera os aeroportos de Porto Alegre e Fortaleza, por conta do valor dos aluguéis de salas que essas empresas ocupam dentro dos terminais.

Quatro grupos têm sido afetados: Swissport, Dnata (da Emirates), Orbital e RP.

A Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo (Abesata), que representa o setor, acusa a concessionária alemã de elevar os preços de forma "abusiva" e "discriminatória", diz o presidente da entidade, Ricardo Miguel.

A disputa começou no aeroporto de Porto Alegre, onde um novo terminal foi construído recentemente. As empresas prestadoras de serviços, que no terminal antigo pagavam a partir de R\$ 30 por metro quadrado, se queixam que o preço cobrado no novo terminal subiu para R\$ 200 por metro quadrado, sem que houvesse qualquer negociação.

A associação então recorreu à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Em documento enviado ao órgão, a Abesata afirma que a alta é desproporcional, mesmo em comparação com outros aeroportos: em Guarulhos, o valor cobrado é de R\$ 56,05; em Brasília, R\$ 39,14; e no Galeão, R\$ 40.

Outra reclamação é que haveria tratamento discriminatório, já que a entidade obteve informação de que a Fraport cobrou das companhias aéreas metade do valor pedido às Esatas.

Após o início do conflito em Porto Alegre, a Fraport também passou a elevar os preços no aeroporto de Fortaleza, diz Miguel.

Procurada, a Fraport disse que "não existe qualquer cobrança de valores abusivos ou prática de preços discriminatória às Esatas".





A operadora afirma que apenas os preços de áreas operacionais (que são indispensáveis para a prestação do serviço) são ajustados em comum acordo. Já nas áreas comerciais (onde estariam as Esatas), a "remuneração é de livre negociação". As Esatas rebatem, alegando que os espaços ocupados nos terminais são essenciais para a prestação de seus serviços, e que, por isso, deveria haver negociação e não imposição do valor.

A Abesata ainda acusa a Fraport de "coagir" as empresas que seguem no terminal antigo de Porto Alegre. "Cortaram a refrigeração das salas, em pleno verão, fecharam acessos. É uma pressão sub-humana, estão querendo forçar a saída", diz ele.

Em relação a esse caso, a Anac diz que já determinou que a Fraport inicie uma negociação com as Esatas e, caso isso não seja feito, a agência poderá ordenar o reestabelecimento dos preços antes praticados.

As disputas entre concessionárias e companhias aéreas também têm sido levadas à Anac e, em muitos casos, a agência conseguiu mediar uma solução, afirmou Bertolossi, da Jurcaib.

Porém, ainda há pleitos em aberto.

Em um dos casos recentes, as empresas aéreas questionam o reajuste de uma taxa aplicada pela GRU Airport, concessionária do aeroporto de Guarulhos, controlada pela Invepar, referente ao serviço de segurança com cães farejadores.

Os valores cobrados pela inspeção tiveram altas entre 350% e 400%, o que as companhias julgam abusivo.

A entidade também se prepara para enviar uma nova denúncia à Anac, referente a uma outra taxa, pela ocupação de instalações usadas na paletização da carga exportada. Essa tarifa não era cobrada até o ano passado e, após discussões entre empresas e concessionária, foi definido um valor que passou a ser aplicado em junho de 2019. No entanto, passado menos de um ano da negociação, a GRU já quer reajustar o valor, queixam-se as aéreas.

Procurada, a GRU Airport não se manifestou até o fechamento.

A Anac afirmou que, ao receber denúncias do gênero, busca incentivar uma solução negociada, mas que tem a prerrogativa de determinar uma solução caso não haja consenso. O órgão também diz que está elaborando um formulário para dar mais eficiência a processos do gênero.

Fonte: Valor





Azul adiciona voos e cria mercado regular em Curitiba

A aérea vai adicionar quatro novos voos diários e regulares, a partir de 11 de junho, da capital paranaense a Guarulhos (SP) e a Porto alegre

A companhia aérea Azul vai adicionar quatro novos voos diários e regulares, a partir de 11 de junho, de Curitiba a Guarulhos (SP) e a Porto alegre. Com isso, a aérea aumenta a frequência de voos nesses mercados.

Também será acrescentado um novo destino, a partir da capital paranaense, para Brasília. Nesse caso, as partidas serão diárias às 6h20 e 18h, com retorno às 8h55 e 20h35.

Quando os novos voos estiverem em operação, serão cerca de 44 voos diários para 16 destinos.

As novas operações serão realizadas em aeronaves da Embraer, modelo 195-E2, recém-chegadas, com capacidade para 136 passageiros, informou a companhia.

As passagens começaram a ser vendidas nesta quarta-feira (12).

Fonte: Valor





Avianca Holdings tem escritórios revistados

Companhia é investigada por suposta prática de suborno nos Estados Unidos e em outros países

A Procuradoria Geral da Colômbia cumpriu na quarta-feira um mandado de busca nos escritórios da Avianca Holdings na Colômbia. O grupo é dono das companhias aéreas Avianca (da Colômbia), Tampa Cargo, Aerolíneas Galápagos (Aerogal) e Taca, e pertence aos irmãos José e Germán Efromovich.

Segundo comunicado da Avianca Holdings, o objetivo da revista nos escritórios foi coletar informações relacionadas a uma investigação da empresa por suposta prática de suborno nos Estados Unidos e em outros países.

A Avianca Holdings informou que a empresa e seus fornecedores colaboram com as autoridades colombianas e com governos de outros países nas investigações.

E acrescentou que fornecerá todas as informações que o governo considerar necessárias para elucidar as suspeitas de suborno.

No ano passado, a Avianca Holdings informou que, em uma investigação interna, descobriu que funcionários do grupo, incluindo membros da alta administração, forneceram passagens gratuitamente para funcionários de governo em determinados países em 2017, além de descontos em passagens aéreas e melhorias de classe nos voos.

Em agosto do ano passado, a Avianca Holdings começou a fazer uma investigação interna. A empresa aérea também contratou o escritório de

advocacia Ropes & Gray para fazer uma investigação independente, com o objetivo de determinar se essa prática poderia ter violado leis anticorrupção. As investigações ainda estão em andamento, de acordo com o grupo.

A apuração de dados foi reportada pela companhia ao Departamento de Justiça dos EUA e à Securities and Exchange Commission (SEG, além de autoridades colombianas.

Na semana passada, a Avianca Holdings informou que abriu outra investigação sobre sua relação com a Airbus, após a fabricante europeia fechar um acordo de US\$ 4 bilhões para encerrar um processo em que era acusada de pagamentos ilícitos a intermediários para ganhar contratos em vários países. A Avianca apura se foi vítima do suposto esquema de propinas e disse que pode exigir reparação se ficar confirmado o esquema.

Após as notícias sobre a revista nos escritórios da empresa, investidores reagiram negativamente e as ações da Avianca Holdings chegaram a cair 3,4% ontem na bolsa da Colômbia. No fim do dia, os papéis fecharam em queda de 1,92%, a 2.040 pesos colombianos. Na bolsa de Nova York, as American Depositary Receipts (ADRs) da companhia fecharam com desvalorização de 2,02%, para US\$ 4,84.

Fonte: Valor





Embate entre Viracopos e Anac trava assembleia de credores

Agência exige que concessionária abra mão das ações judiciais

O embate entre a concessionária que administra o aeroporto de Viracopos e a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) chegou a seu ápice ontem, em uma assembleia de credores marcada por atrasos e discussões.

A reunião, iniciada por volta de 14h, ainda não havia se encerrado até às 22h30, horário de fechamento desta edição. A perspectiva é que as negociações avançassem madrugada adentro. A assembleia foi interrompida diversas vezes para que as partes pudessem chegar a um acordo, sem sucesso.

Ao longo da tarde, credores que participaram da reunião chegaram a fazer piada com a dificuldade de se chegar a uma definição, mas, ao fim, alguns já demonstravam irritação e questionavam o porquê de não adiar a assembleia por mais uma semana.

O objetivo da assembleia de credores é votar o plano de recuperação judicial de Viracopos.

Caso este seja reprovado, a concessionária irá à falência. Os representantes de Viracopos começaram a reunião apresentando sua proposta: a devolução do contrato, para que o aeroporto possa ser relicitado pelo governo federal. O plano de recuperação, antecipado pelo Valor em dezembro, tem sido alvo de negociações e ajustes nos últimos meses. Sua última versão foi protocolada ontem, por volta da meia-noite.

No entanto, na reunião ficou claro que restam muitas divergências.

De um lado, Viracopos resiste em abrir mão das ações judiciais movidas contra a agência, nas quais contesta o valor de multas aplicadas pela Anac e pede reequilíbrios econômicos financeiros, provocados por descumprimentos contratuais, que somariam R\$ 6 bilhões, segundo o grupo.

De outro lado, a Anac quer garantias de que receberá as multas aplicadas e que não terá que arcar de uma só vez com uma conta bilionária caso haja decisões favoráveis a Viracopos no futuro.

Os grupos avaliam levar todas as pendências a um tribunal arbitral, o que ainda está em negociação.

A falta de acordo ficou clara desde o início da reunião, quando a Anac já pediu o adiamento da votação por mais uma semana, alegando que, como o plano definitivo tinha sido protocolado muito tarde no dia anterior, não houve tempo hábil para analisar o texto.

Em seguida, a concessionária rebateu: colocou no telão da assembleia e-mails trocados com diretores da agência mostrando que seus representantes já haviam tido acesso ao plano. Segundo o advogado do grupo, Gustavo Salgueiro, o texto fora inclusive escrito em conjunto com a Anac, que teria tido suas propostas de alterações totalmente acatadas na versão final. Neste momento, membros da concessionária mostravam irritação com a postura do órgão regulador.

A concessionária Aeroportos Brasil Viracopos (ABV), controlada pela Triunfo e UTC, está em recuperação judicial desde maio de 2018.





Desde então, tem buscado renegociar suas dívidas ou vender o negócio, mas sem sucesso. Nos últimos meses, o grupo foi pressionado a aceitar a devolução. Após resistência dos acionistas, a concessionária acabou aceitando, em dezembro.

O plano prevê que os credores menores sejam os primeiros a receber, com uma conta reservada que já tem cerca de R\$ 200 milhões. Esses recursos são fruto do próprio caixa do aeroporto, mas estão travados devido à recuperação judicial. Em seguida, restarão os créditos da Anac e dos bancos, principalmente BNDES.

A ideia é que essas dívidas sejam pagas com a indenização que será recebida no processo de devolução. O valor, que ainda não foi definido, é um ressarcimento pelos investimentos feitos pelos atuais acionistas e que ainda não foram amortizados.

A definição desse valor deverá ser alvo de embate entre Viracopos e Anac, já que eles defendem metodologias distintas para calcular o total. Já existe uma previsão no contrato para que essa discussão seja levada a um tribunal arbitral, que deverá decidir o montante.

A expectativa é que esse valor seja de, no mínimo, R\$ 3 bilhões, mas Viracopos pleiteia valor superior, dizem fontes.

Recebida a indenização, a Anac será a primeira a ser paga. A estimativa é que ela tenha a receber cerca de R\$ 1 bilhão, contabilizando as outorgas não pagas e multas - embora o valor delas ainda seja alvo de discussões judiciais.

Em seguida, seriam pagos os bancos, com dívidas de cerca de R\$ 2,5 milhões. O BNDES detém R\$ 2 bilhões desse montante.

Caso o valor da indenização não seja suficiente para pagar toda a dívida dos bancos, a ideia é que o valor restante seja transferido ao novo concessionário, que vencer a relicitação do governo.

A concessionária ainda poderá ter que pagar esse valor, caso vença alguma disputa judicial de reequilíbrio econômico-financeiro, por exemplo. Neste caso, o valor a ser recebido pela concessionária poderá sofrer desconto equivalente ao montante pago pelo novo concessionário.

Fonte: Valor

MPF apura se há cobrança de mala de mão por aéreas ultra low cost

Se confirmada, MPF considera prática 'coercitiva ou abusiva'

O MPF (Ministério Público Federal) investiga suposta cobrança de bagagem de mão por empresas aéreas após notícias de que empresas low cost estariam aceitando esse tipo de bagagem apenas se puderem ser colocadas embaixo das poltronas dos passageiros.

A apuração, conduzida pelo coordenador da 3ª Câmara de Coordenação e Revisão da Ordem Econômica e do Consumidor, Luiz Augusto Santos Lima, afirma que esse tipo de prática, se confirmada, é "coercitiva ou abusiva, dada a estreiteza do espaço entre o piso da aeronave e a base do assento".

Segundo o MPF, a conduta obriga o consumidor a pagar pelo uso do espaço disponível no compartimento superior ou pelo despacho da bagagem no espaço inferior de cargas e que a prática pode comprometer a segurança do voo, em caso de emergência, dificultando a livre locomoção e o conforto dos passageiros.

Na última sexta-feira (7), o MPF enviou um ofício à Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) no qual pede ao órgão que adote medidas para impedir a cobrança.

De acordo com a Procuradoria, a medida é "coercitiva e abusiva" pois obrigaria grande parte dos passageiros a pagar pelo espaço no compartimento de bagagem localizado acima dos assentos.

O Procon-SP já havia notificado na quinta (6) Flybondi, JetSmart e Sky para que expliquem a cobrança e como o consumidor é informado.

A cobrança é comum entre empresas low cost na Europa, nos Estados Unidos e na Ásia, mas no Brasil pegou um consumidor que ainda digeriria a taxa para despacho de bagagem em um mercado com concorrência limitada e praticamente nenhuma companhia de perfil verdadeiramente de baixo custo.

Entre as maiores companhias brasileiras, não há sinais neste momento de que Latam, Gol e Azul partam para mais essa cobrança. A Latam, inclusive, retomou seu serviço de bordo com biscoitos e bebidas depois da fracassada experiência de venda de refeições.

Cobrar pela mala de cabine não fere nenhuma norma da Anac, que em sua resolução 400 especifica apenas que as companhias deverão oferecer uma franquias de dez quilos de bagagem de mão em todos os perfis de tarifa. O que muda é como cada empresa interpreta o conceito "bagagem de mão".

A JetSmart estreou em dezembro ligando Salvador a Santiago. A capital chilena ganhou em janeiro um voo para Foz do Iguaçu (PR) e terá a partir de março uma frequência para São Paulo-Guarulhos.

Quem reserva passagem com a tarifa mais barata poderá levar a bordo apenas uma mochila de até dez quilos, que será colocada embaixo da poltrona. Para adicionar uma mala, a ser colocada no compartimento superior, serão cobrados R\$ 112 por trecho.

No fim das contas, o barato pode sair mais caro.





A reportagem fez uma cotação de voo entre São Paulo e Santiago com ida no dia 6 de abril e volta no dia 13. A JetSmart oferece a menor tarifa, mas ao final da reserva, pagando a mala de cabine separadamente, o preço final é cerca de R\$ 100 maior em relação ao da Latam, cuja tarifa mais básica já inclui uma peça de bagagem de até dez quilos na cabine.

A JetSmart afirma que “a filosofia da empresa é que o passageiro pague apenas pelo que usa: seja bagagem extra, escolha de poltrona específica ou comida a bordo”.

A Norwegian cita a pontualidade do voo ao justificar a nova cobrança pela mala de cabine.

Segundo um vídeo da empresa, “se você trouxer menos peso a bordo e despachar as malas, pode evitar o stress e ajudar o seu voo a decolar no horário. É um ganha-ganha para todos”.

A companhia opera desde março do ano passado voos entre o Rio de Janeiro e Londres, onde usa o aeroporto de Gatwick, menor e mais distante do centro da cidade que Heathrow, o maior aeroporto internacional londrino.

Uma reserva com ida no dia 6 de março e volta no dia 13 pode sair até R\$ 400 mais barata na Norwegian em comparação com sua rival direta, a British Airways, que voa do Galeão para Heathrow.

A tarifa básica da low cost, no entanto, não inclui uma mala de cabine nem refeições a bordo — o que pode ser um problema em um voo de 11 horas de duração. Para incluir a bagagem, cobra-se R\$ 42,95 por trecho. E detalhe: a soma do peso do item de mão com a mala no compartimento superior não pode exceder os dez quilos.

Ao se equiparar os serviços, considerando uma reserva com bagagem de cabine e refeição, a Norwegian ainda é mais barata que a British, mas a diferença cai para R\$ 200.

A Sky, que voa de Santiago para São Paulo, Rio, Florianópolis e Salvador, cobra de US\$ 27 a US\$ 29 (R\$ 114 a R\$ 123) para o passageiro levar uma mala a bordo.

Nos Estados Unidos, companhias como Spirit e Frontier cobram de US\$ 30 (R\$ 127) a US\$ 65 (R\$ 276) para o passageiro colocar uma mala no bagageiro superior, com desconto se a compra for feita já na reserva e o preço mais caro cobrado no aeroporto.

A AirAsia, maior low cost asiática, oferece um item de mão e uma mala já na tarifa mais básica. O que muda é o peso máximo do conjunto, que parte de sete quilos e pode ser aumentado para 15 quilos por US\$ 25 (R\$ 106).

Fonte: Folha de SP



MPF apresenta recurso para Cade reavaliar acordo entre Embraer e Boeing; ação recua 2%

Ministério teria identificado omissões na decisão ao avaliar o mercado que seria afetado com a operação

O MPF (Ministério Público Federal) apresentou um recurso para que o Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) analise novamente a operação de venda do controle da divisão de aviação comercial da Embraer para a norte-americana Boeing, que havia sido aprovada sem restrições no último dia 27 por decisão do superintendente-geral da autarquia, Alexandre Cordeiro Macedo.

No recurso apresentado na tarde de quarta-feira (12), o MPF disse ter identificado "algumas omissões" na decisão tomada pela Secretária-Geral ao avaliar o mercado que seria afetado com a operação. Um dos pontos questionados é sobre o impacto da operação para a aviação regional, isto é, segmento inferior a 100 assentos.

Por volta das 10h30, as ações da Embraer caíram 2%, enquanto o Ibovespa cedia 1,5%.

O documento do MPF disse que a avaliação anterior havia delimitado como mais preocupante para o caso as mudanças que envolvem a aviação comercial de 100 a 200 assentos e um recorte específico, de 100 a 150 assentos.

Destacou ainda que, em muitas passagens, "tratou de aeronaves situadas além dos 150 ou 200 assentos, visando, principalmente, a indicar a considerável fatia de mercado detida pela Boeing no segmento mais amplo da aviação de grande porte".

"Encontra-se, portanto, como lacuna ao desenvolvimento do argumento, a consideração do sentido oposto,

isto é, o de segmento inferior a 100 assentos, concernente à chamada aviação de tipo regional", disse a manifestação.

"Por mais que as aeronaves identificadas como potenciais competidoras, entre Boeing e Embraer, estejam situadas na fatia entre 100 e 150 assentos, a providência descrita é importante para a completude da análise de poder de portfólio, já que a Embraer fabrica atualmente diversos tipos de aeronaves utilizadas para aviação regional, e detém, aliás, significativo nível de sucesso neste mercado", completou.

O parecer da área técnica usado pelo superintendente-geral do Cade para cancelar anteriormente a transação dizia que não havia indícios de que a "operação comercial foi estruturada com o intuito de inviabilizar uma eventual concorrência futura da Embraer nos mercados de aeronaves comerciais com capacidade maior que 150 assentos ou que a operação possa ter esse efeito".

Dizia ainda que o acordo das empresas de aviação poderia gerar ainda mais competição para o setor.

O negócio foi anunciado em 2018 e tem sido contestado por acionistas minoritários da companhia brasileira. A operação é uma joint venture em que a Boeing terá 80% da principal geradora de caixa da Embraer e a companhia brasileira ficará com o restante. O preço do negócio é de US\$ 4,2 bilhões (R\$ 18,2 bilhões) e inclui uma parceria na comercialização do cargueiro KC-390, desenvolvido pela Embraer.





O governo de Jair Bolsonaro já havia dado aval para o negócio no início do ano passado. A operação ainda precisa de aprovação da União Europeia, que no início do mês prorrogou prazo para uma decisão para 30 de abril.

Outro lado

Em nota enviada à Folha, a Embraer informou que as empresas tem atuado junto ao Cade e outras autoridades no processo de análise da potencial parceria. A empresa reiterou que receberam a aprovação em quase todas as jurisdições –como EUA, China e Japão– e que continuam cooperando com o Cade e a Comissão Europeia à medida que finalizam a avaliação.

IMPACTOS

Para o MPF, o Cade deve avaliar os impactos concorrenciais das operações em todos os potenciais mercados envolvidos e que a análise feita até o momento corre o risco de subdimensionar os efeitos da ampliação do portfólio da Boeing ao não levar em conta o segmento apontado.

"A desconsideração não condiz com a apuração de uma operação de grande relevância para a autoridade antitruste, que envolve duas das três maiores fabricantes de aeronaves comerciais do mundo, conforme dados dos últimos anos, sendo que a Embraer é a primeira no segmento regional, além disto, situada em um mercado peculiar e complexo, característico por elevadas barreiras à entrada, e atualmente marcado por uma configuração de duopólio existente em âmbito mundial", destacou.

O recurso foi apresentado pela subprocuradora-geral da República Samantha Dobrowolski, representante do ofício do MPF junto ao Cade, e obtido pela agência Reuters.

A partir de agora, o recurso vai ser distribuído para um relator, que vai emitir um despacho dizendo se recebe ele ou não. Esse despacho vai ser levado para apreciação do Cade. Se o colegiado decidir pela análise da operação, o relator vai reanalisar o caso, produzir o voto e levá-lo a julgamento.

O pedido da subprocuradora-geral não tem efeito suspensivo. Isso significa dizer que os envolvidos podem dar seguimento à operação, mas ela só não pode ser consumada até a decisão final do Cade.

Fonte: Folha de SP

