

CLIPPING

06/2020
21 de Fevereiro de 2020

AVIAÇÃO E AEROPORTOS

- Viracopos tem plano de recuperação judicial aprovado e pode ser relicitado
- Delta Airlines investirá US\$ 1 bi para ficar neutra em emissões de carbono
- JHSF já estuda ampliar a capacidade de seu aeroporto
- Ministro Tarcísio deu as cartas para evitar falência de Viracopos
- Cade nega recurso e confirma acordo entre Boeing e Embraer
- Lucro da Gol cai 47,9% no 4º trimestre
- Em recuperação judicial, Itapemirim quer ter empresa aérea





Viracopos tem plano de recuperação judicial aprovado e pode ser relicitado

Após dois dias de reunião, com muitas interrupções, a AGC (Assembleia Geral dos Credores) aprovou nesta sexta-feira (14) o plano de recuperação judicial do aeroporto de Viracopos em Campinas, no interior de São Paulo.

O acerto do plano era esperado pelo governo para que o aeroporto pudesse ser relicitado. A relicitação é uma devolução amigável de concessões pelas empresas por não conseguirem cumprir o contrato.

A concessionária Aeroportos Brasil Viracopos, de acordo com nota à imprensa, concordou em requerer a relicitação do aeroporto após 15 dias da homologação do plano de recuperação judicial pela Justiça.

O plano foi aprovado por 99,9% dos votos dos credores, ainda segundo o texto.

"A concessionária reafirma que a opção pelo pedido foi a única saída diante da relutância da procuradoria da Anac em reconhecer os desequilíbrios financeiros gerados pelo Poder Concedente desde o primeiro dia da concessão", diz a nota.

Depois de requerer a relicitação, o pedido será qualificado pela Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), SAC (Secretaria de Aviação Civil) e PPI (Programa de Parcerias de Investimentos). Após este trâmite pelos órgãos do governo federal, as partes poderão assinar o termo aditivo que prevê a relicitação do aeroporto. No processo de relicitação, antes de entregar o ativo, a concessionária tem direito de receber uma indenização calculada sobre as construções que foram cumpridas. Desse valor, porém, pode haver desconto.

O valor da indenização era um grande impasse no processo de relicitação, mas em novembro do ano passado, após período de consulta pública, a Anac divulgou os procedimentos e a metodologia para o cálculo.

Na quinta-feira (13), ao ser questionado sobre a assembleia, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, disse em evento na Fiesp (entidade que reúne as indústrias paulistas) que estava rezando por um desfecho positivo.

"Estou de joelho no milho desde ontem para ver se temos um bom desfecho na assembleia de credores hoje. Há a sinalização de que eles vão devolver a concessão, e isso nos permite fazer nova relicitação. Espero que isso se confirme", afirmou.

Uma pessoa com conhecimento sobre o assunto disse à Folha, sob condição de anonimato, que o ministro desempenhou papel importante nesses últimos dois dias de reunião para que o acordo fosse fechado. Freitas teria sido consultado ao longo da discussão e, por isso, a assembleia foi interrompida diversas vezes.

Nos bastidores, há uma tese de quem acompanha o tema de que o acordo desta sexta-feira não significa que a concessionária quer abrir mão do aeroporto, e que ela teria aceitado a relicitação apenas para destravar sua recuperação judicial.

Há, no entanto, quem conteste a tese, afirmando que Viracopos já havia pedido relicitação em 2018, chegando até a recorrer ao STF (Supremo Tribunal Federal).





A dificuldade agora, em aceitar os termos do acordo da entrega, seria apenas uma jogada da concessionária para conseguir negociar os termos de devolução.

Devolução amigável de concessões, a proposta de relicitação foi apresentada ainda em 2017, sob o governo Michel Temer (MDB) . O texto foi regulamentado no governo Bolsonaro, com o decreto do presidente em 2019. Até então, não havia detalhamento de como seria o procedimento para ocorrer a devolução das concessões.

Fonte: Folha de SP





Delta Airlines investirá US\$ 1 bi para ficar neutra em emissões de carbono

A indústria de aviação responde por 2% das emissões de dióxido de carbono no mundo

A Delta Airlines anunciou hoje um investimento de US\$ 1 bilhão para mitigar todas as suas emissões de carbono nos próximos dez anos.

A indústria de aviação responde por 2% das emissões de dióxido de carbono no mundo. As emissões da Delta são seu maior impacto ambiental, com 98% das emissões provenientes dos aviões em operação.

"É nossa responsabilidade garantir a entrega de nossos serviços de manter as pessoas próximas umas das outras levando em conta o cuidado com o nosso meio ambiente", afirmou em comunicado Ed Bastian, presidente da Delta Air Unes.

"A hora agora é a de acelerar nossos investimentos e estabelecer um comprometimento ambicioso que ficará a cargo de todo o time da Delta", acrescentou.

Para reduzir as emissões, a Delta vai investir na renovação da frota, com adoção de aviões que consomem menos combustível. Em 2019, a empresa comprou 80 novos aviões que consomem 25% menos combustível em relação à frota atual.

A empresa também pretende fazer uso de combustíveis sustentáveis e investir em tecnologias para remover as emissões de carbono da atmosfera. Na parte de desenvolvimento de combustíveis sustentáveis, a Delta trabalha em parceria com as empresas Northwest Advanced Bio-Fuels e Gevo.

Na parte de desenvolvimento social, a empresa mantém parceria com a organização internacional de advocacia Global Citizen.

Parte do investimento também será usado na compensação das emissões de carbono, com plantio de florestas, recuperação de áreas úmidas, cuidados com o solo e ambientes marinhos.

A Delta informou que vai alocar parte dos recursos financeiros em veículos de investimento, incluindo um fundo focado em projetos para neutralizar emissões de carbono.

Fonte: Valor





JHSF já estuda ampliar a capacidade de seu aeroporto

O plano é elevar a capacidade do Aeroporto Catarina, inaugurado há dois meses em São Roque (SP), das atuais 60 posições de aeronaves para 200 em cinco anos

Aviação é assunto estratégico na JHSF, empresa especializada no público de alta renda e com atuação no mercado imobiliário, em shopping centers, hotéis e restaurantes. Seu presidente, Thiago Alonso de Oliveira, disse que o plano é elevar a capacidade do Aeroporto Catarina, inaugurado há dois meses, das atuais 60 posições de aviões para 200 em cinco anos.

O custo para expansão é marginal, segundo ele, frente ao investimento já realizado. É possível, disse, fazer a ampliação com menos de R\$ 50 milhões, mas a decisão será reflexo da demanda. Quando estiver operando com a totalidade da capacidade atual, o aeroporto vai representar um fluxo de caixa operacional equivalente a 30% do que hoje é feito pelos shoppings do grupo. Após a expansão, o volume será igual ao fluxo total de hoje dessa área.

Em 2019, a receita líquida total da JHSF subiu 40%, para R\$ 637 milhões. O Ebitda (lucro antes juros, impostos, depreciação e amortização) ajustado teve alta de 60%, somando R\$ 227 milhões, e o lucro líquido saiu de R\$ 54 milhões para R\$ 327 milhões. Do Ebitda total, a operação de shoppings e torres comerciais construídas pela empresa respondeu por R\$ 107 milhões, com a melhor margem do grupo.

Localizado no quilômetro 60 da Rodovia Castelo Branco, no município de São Roque (SP), o aeroporto foi iniciado em 2013, no auge da expansão da aviação executiva no país.

Em razão de discussões ambientais, as obras chegaram a ser paralisadas. A inauguração ocorreu em dezembro passado, no ano que marcou os primeiros sinais mais consistentes de retomada desse mercado.

Oliveira disse que o aeroporto tem sinergia com o restante das operações do grupo. Metade dos clientes que estão em conversas para contrato com o Catarina já faz parte da clientela ativa da JHSF, disse. O executivo contou que a JHSF acaba de iniciar um negócio de compartilhamento de aeronaves, a Catarina Jets, e para tal adquiriu duas aeronaves. Nesse modelo, o cliente paga um valor de assinatura e tem direito a usar os aviões por determinado período - a empresa garante a disponibilidade.

"O que ocorre com o público de altíssima renda no Brasil é que muitas vezes falta organização na oferta dos serviços, mas a demanda existe." O compartilhamento de aeronaves é algo bastante estruturado nos Estados Unidos e com alta demanda.

No Brasil, ainda não.

O Catarina já está pronto para voos internacionais, com estrutura para atuação permanente da Receita e da Polícia Federal. Da pista de 2,5 km podem sair aviões particulares de grande porte, para viagens de longa distância. Para efeito comparativo, o Aeroporto Internacional de Guarulhos, de onde partem as maiores aeronaves comerciais do país, tem duas pistas: uma com 3 km e outra com 3,7 km.





Apesar do porte para 200 mil pousos e decolagens anuais, o Catarina foi feito para demandas particulares. O que seria o equivalente ao saguão do aeroporto - com projeto do arquiteto Sig Bergamin - é um misto de galeria de arte com sala de estar. A estrutura oferece ainda, além da óbvia sala de reunião, academia de ginástica, cinema e até quarto. Conforme a escolha do cliente, as refeições nos voos podem ser do Fasano, do Makoto e do Chocolat du Jour.

Fonte: Valor





Ministro Tarcísio deu as cartas para evitar falência de Viracopos

A atuação do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, durante a assembleia de credores de Viracopos na semana passada foi fundamental para que o plano de recuperação da concessionária Aeroportos Brasil Viracopos fosse aprovado. Um eventual voto contrário da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) poderia levar a concessionária à falência. Embora a Anac tenha orientado Viracopos no desenho do plano, o clima de desconfiança durante a assembleia, após a notícia de que uma decisão liminar do Tribunal Regional Federal (TRF) seria favorável à concessionária. Coube então ao ministro fazer o meio de campo e sobretudo dar credibilidade de que o processo de devolução e relicitação de Viracopos serão conduzidos da forma correta, usando os mecanismos legais de indenização e de cobrança dos créditos. A mensagem ao mercado foi: o contrato da concessão e sobretudo a disputa de valores entre Viracopos e Anac, em torno da indenização prevista por lei na devolução do terminal, sai da esfera administrativa, na qual somente o regulador opina, e vai para uma câmara de arbitragem.

O Ministério comemorou...

Viracopos é a primeira experiência de relicitação de uma concessão com a operadora em recuperação judicial, desde que a possibilidade de devolução foi aberta pela mudança da lei das concessões no governo de Michel Temer. A aprovação do plano foi vista internamente no governo como a consolidação da ferramenta de saída para concessões problemáticas.

Além disso, rugas nesse processo poderiam comprometer a atratividade de interessados na agenda de privatizações dos 22 aeroportos previstas no governo Bolsonaro.

Artilharia pesada. Ao longo dos dois últimos anos, não foram poucas as intervenções da Justiça nas negociações entre a concessionária e a Anac. Viracopos, assessorada pelo Galdino Coelho Advogados e pela Alvarez & Marsal, teve de caminhar em várias esferas da Justiça para fazer valer seu pleito de que a Anac teria revisar o valor da outorga. Isso porque a oferta feita pela concessão continha expectativa de fluxo de receita que envolvia também a exploração do entorno do aeroporto, que não foi possível pelo descumprimento das condições necessárias para isso pela própria Anac. Durante a assembleia, o TRF deu entendimento a Viracopos, passando o valor da outorga de cerca de R\$ 3,6 bilhões para R\$ 1,4 bilhão, em teoria podendo levar para cima o potencial valor da indenização da Anac à concessionária.

Com a palavra. Procurado, o Ministério da Infraestrutura afirmou, por meio de sua assessoria, ter acompanhado as negociações e que acredita que “a evolução do diálogo entre as partes deve se fazer com a garantia do cumprimento integral do contrato e no recebimento integral dos valores devidos à União”. A Anac e a concessionária não se pronunciaram.

Fonte: Estadão



Cade nega recurso e confirma acordo entre Boeing e Embraer

Ministério Público Federal pedira nova avaliação da operação de venda

O Tribunal do Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) confirmou a operação de venda do controle da divisão de aviação comercial da Embraer para a Boeing, que tinha sido aprovada em janeiro sem restrições por decisão do superintendente-geral da autarquia.

A maioria do colegiado acatou o voto do conselheiro-relator, Luiz Hoffmann, que se posicionou contra o recurso apresentado pelo MPF (Ministério Público Federal) na semana passada questionando a operação.

Para o colegiado, o MPF não tinha legitimidade para atuar nesse tipo de caso de concentração.

O MPF pedira nova análise por ter identificado "algumas omissões" na decisão da Superintendência-Geral do Cade ao avaliar o mercado que seria afetado com a operação. Um dos pontos questionados era sobre o impacto do acordo para a aviação regional --aeroplanos com menos de cem assentos.

Também nesta quarta, a Embraer informou ter entregue 81 jatos, sendo 35 comerciais e 46 executivos, no quarto trimestre de 2019.

A empresa informou que encerrou o ano passado com uma carteira de pedidos firmes a entregar no total de US\$ 16,8 bilhões de dólares.

Os números representam uma alta em relação ao último trimestre de 2018, quando a Embraer entregou um total de 69 aviões, sendo 33 jatos comerciais e 36 jatos executivos.

Em todo o ano de 2019, a companhia entregou um total de 198 jatos, sendo 89 comerciais e 109 executivos, aumento de 9% em relação a 2018.

Fonte: Folha de SP





Lucro da Gol cai 47,9% no 4º trimestre

A maior empresa aérea do país reportou ganho líquido de R\$ 351,9 milhões

A Gol, maior empresa aérea do país, reportou no quarto trimestre lucro líquido de R\$ 351,9 milhões, queda de 47,9% em comparação com o mesmo intervalo de 2018. O resultado foi anunciado nesta quinta-feira pela companhia, em vídeo para investidores no site da empresa.

A receita líquida da companhia cresceu 18,8% no quarto trimestre, para R\$ 3,8 bilhões. Em todo o ano de 2019, a receita líquida alcançou R\$ 13,9 bilhões, com alta de 21,5% em comparação com o ano fechado de 2018.

A receita por passageiro por quilômetro voado avançou 5,5% no quarto trimestre e o total de passageiros transportados cresceu 8% no período, totalizando 9,7 milhões de pessoas. A participação de mercado da companhia em voos domésticos chegou a 38% no trimestre.

O custo unitário por assento encolheu 12,8% no quarto trimestre, para R\$ 0,24. Com a queda no custo e aumento da receita, o rendimento médio por passageiro avançou 13,8% no quarto trimestre, para R\$ 0,33.

O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) cresceu 180,5%, atingindo R\$ 1,46 bilhão.

Em vídeo publicado no site da companhia, Paulo Kakinoff, presidente da companhia ressaltou que, apesar dos diversos desafios enfrentados durante o ano, como a paralisação dos aviões 737 MAX 8 e a manutenção não programada de aviões NG, a Gol fechou o ano com resultado acima do

esperado e o quarto trimestre com o melhor resultado para um trimestre da sua história.

Projeções para 2020 e 2021

No vídeo, a companhia informa que espera receita líquida neste ano de R\$ 15,4 bilhões, montante R\$ 100 milhões abaixo da projeção anunciada anteriormente.

Esse número representa uma alta de 10,8% em relação à receita alcançada no ano passado. Para 2021, a companhia projeta receita líquida de R\$17 bilhões.

A previsão de margem de lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) ficou mantida em 30% em 2020. Para 2021, a previsão de margem Ebitda é de 31%. A projeção de margem de lucro operacional foi mantida em 19% para 2020.

A margem de lucro operacional esperada para 2021 é de 20%.

A Gol projeta participação de minoritários de R\$ 250 milhões em 2020, ante projeção feita anteriormente de R\$ 311 milhões. Para o próximo ano, a projeção é de ganho de R\$ 270 milhões.

O lucro diluído por ação está estimado em um valor entre R\$ 2,65 e R\$ 3,15 neste ano. A projeção feita anteriormente era de um valor entre R\$ 2,80 e R\$ 3,30. Para 2021, a projeção é de um lucro por ação entre R\$ 4,00 e R\$ 4,70.

O lucro por recibo de ação (ADR) está estimado entre US\$ 1,25 a US\$ 1,50 em 2020, abaixo da projeção feita anteriormente, de lucro entre US\$ 1 AO e US\$ 1,65.





Para 2021, o lucro por ADR está projetado entre US\$ 1,90 e US\$ 2,30.

Frota pode chegar a 141 aviões em 2021

Em comunicado na Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a Gol informou que projeta para 2021 uma frota entre 137 e 141 aviões, com frota operacional de 130 aeronaves. Já em vídeo no site da empresa, a companhia informou que pretende chegar a 151 aviões em 2023, ampliando a frota atual de 137 aviões para 140 em 2020, 144 em 2021 e 147 em 2022.

Para o ano de 2020, a companhia revisou a estimativa de frota para 135 a 139 aviões, ante previsão anterior entre 134 e 139. A frota operacional para 2020 está estimada em 125, ante previsão anterior de 127.

A empresa manteve projeção de aumento na oferta de assentos por quilômetro disponível de 7% a 9% em 2020 em relação ao ano anterior. Para 2021, a previsão de crescimento na oferta de assentos também é de 7% a 9%.

Em voos domésticos, a empresa manteve previsão de aumento na oferta de assentos de 6% a 9% neste ano. Para 2021, a previsão é também de avanço de 6% a 9%. Em voos internacionais, a empresa reduziu a previsão de oferta de assentos neste ano para 7% a 10%. A projeção feita anteriormente era de um aumento de 15% a 20%. Para o ano de 2021, a Gol projeta aumento de 15% a 20% na oferta de assentos em voos internacionais.

A frota de aviões 737 NG será reduzida de 130 atualmente para 93 até 2023, enquanto a frota de aviões 737 MAX 8 e MAX 10 será elevada de atuais 7 para 58 até o fim do período.

No vídeo, Kakinoff disse que espera a liberação de voos com o 737 MAX para o início do segundo semestre deste ano. Mas disse que a companhia tem flexibilidade de frota para manter a oferta de serviços sem transtornos.

"Executamos um plano para garantir a oferta de voos durante a alta temporada. A flexibilidade é chave para o nosso negócio e temos capacidade para fazer ajuste na frota para cima ou para baixo de 10% dentro de um ano", afirmou o executivo em vídeo.

No quarto trimestre de 2019, a Gol fez novos leasings de 11 aviões, 7 subleases e 6 extensões de leasing para garantir a oferta de voos normalizada enquanto mantinha os 7 aviões 737 MAX 8 em solo e mais 12 aviões 737 NG em manutenção.

Fonte: Valor





Em recuperação judicial, Itapemirim quer ter empresa aérea

Intenção da companhia de ônibus é investir em 'low cost', com aporte recebido de fundo dos Emirados Árabes Unidos

Em recuperação judicial desde 2016, o grupo de transporte rodoviário Itapemirim quer entrar no setor aéreo e anunciou que, para desenvolver o projeto, vai receber um aporte de US\$ 500 milhões – com possibilidade de serem desembolsados mais US\$ 500 milhões em dez anos – do fundo privado da família Al Maktoum, de xeiques dos Emirados Árabes Unidos.

A intenção da Itapemirim é ter uma companhia aérea de baixo custo (low cost) que opere voos regionais a partir de 2021 ou 2022, modelo de negócios inédito no mundo. Tradicionalmente, as low cost operam em rotas de grande densidade, como Rio de Janeiro-São Paulo.

“Não conheço nenhuma operação do tipo feita com jato regional”, disse o especialista em setor aéreo André Castellini, sócio da consultoria Bain & Company. O desafio, explicou ele, ocorre porque os aviões de voos regionais são menores, o que impede que o custo de um voo seja diluído por um grande número de passageiros.

O presidente da Itapemirim, Sidnei Piva, diz que a companhia começará com 35 aeronaves de dois modelos – A220 (da Airbus, com capacidade para 135 passageiros) e Q900 (da Bombardier, para 90 passageiros). Piva, porém, não revela a estratégia para que a nova aérea ofereça preços mais baixos do que os das empresas tradicionais. “Se respondesse essa pergunta divulgaria meu plano de ação empresarial, meu segredo.”

Segundo o empresário, a integração entre os modais rodoviário e aéreo e também o transporte

de carga devem ajudar a empresa a ser mais eficiente. “Vou integrar os modais. Assim, consigo diminuir os custos de operação e tornar a companhia mais atraente e rentável. Foi isso que despertou o interesse dos investidores.

Eles viram uma proposta que não existe na Europa, na Ásia ou na América do Sul.”

Piva ainda não assinou os contratos com o fundo. Segundo o executivo, isso deverá ocorrer em março, quando voltará a Dubai para acertar detalhes. Piva esteve nos Emirados Árabes na semana passada, em uma missão empresarial promovida pelo governo do Estado de São Paulo, liderada pelo governador João Doria (PSDB).

Ainda segundo Piva, o fato de a Itapemirim estar em recuperação judicial não prejudicou a conversa com os investidores. “O endividamento, em relação ao volume do projeto, é insignificante.” As dívidas incluídas na recuperação do grupo são de R\$ 300 milhões.

Empecilho

A recuperação judicial não impede a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) de conceder autorização para a Itapemirim operar no País, mas o órgão regulador afirmou, em nota, que “empresas nessas condições podem apresentar dificuldades em obter as certidões que comprovem sua regularidade fiscal, previdenciária e trabalhista, exigidas para aprovação”.

Piva, entretanto, disse não ver dificuldades com a Anac. “De maneira alguma vamos levar para a Anac algo inconsistente. Já temos um planejamento de pagamento tributário. Vamos com uma empresa sólida e com muito investimento.”





Questionado sobre o ceticismo do mercado no projeto, dado o ineditismo de uma aérea regional de baixo custo, o executivo afirmou que, com o investimento que deve receber dos árabes, poderia comprar outra empresa. “Nem preciso montar uma. (Comprar) também está no planejamento”, disse, acrescentando ter apresentado aos árabes um projeto maior, com possibilidade de investimento em aeroportos e rodovias.

A Itapemirim havia tentado entrar na aviação em 2017, quando anunciou um acordo para ficar com a Passaredo. Dois meses após a divulgação do negócio, a Passaredo informou que a compra havia sido desfeita porque a Itapemirim não cumprira condições estabelecidas em contrato. Piva diz que o acordo não foi concretizado porque o plano de recuperação judicial da Itapemirim não havia sido aprovado por credores.

Fonte: Estadão

