

## CLIPPING

17/2019  
17 de Maio de 2019

## AVIAÇÃO E AEROPORTOS

- Concessionária ameaça entrar na Justiça se Zurich levar Viracopos
- Azul apresenta pedido para adquirir unidade com operações da Avianca
- Azul faz nova proposta pela Avianca
- Boeing prevê mais exigências de segurança
- Em recuperação judicial, Avianca pede no TST que greve seja impedida
- Aviação comercial pesa e prejuízo da Embraer aumenta
- Azul quer ativos da Avianca antes de nova lei sobre capital estrangeiro em aéreas
- Sem aprovação da MP, passageiro fica refém das aéreas, diz Anac
- Infraero planeja vender todos os aeroportos até 2022
- Tripulantes da Avianca entram em greve hoje
- Guarulhos pode optar por parcelar outorga
- Avianca cancela sete voos em Congonhas, mas só um devido à greve



## Concessionária ameaça entrar na Justiça se Zurich levar Viracopos

A Aeroportos Brasil Viracopos (ABV), atual concessionária do aeroporto de Campinas (SP) e em recuperação judicial desde maio de 2018, acredita que ainda receberá novas propostas de aquisição até a assembleia de credores, adiada para o dia 27 de junho, segundo o presidente, Gustavo Müssnich. Até agora, apenas o consórcio formado pela suíça Zurich e pela gestora IG4 apresentou uma oferta concreta pelo aeroporto. A proposta prevê flexibilizações no contrato inicial. Entre elas, um desconto de 40% no pagamento das outorgas ao poder concedente e a renegociação dos investimentos exigidos no edital.

Até agora, a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) e o governo se manifestaram contra o afrouxamento das condições. No entanto, caso a proposta seja acatada com essas condições, a ABV vai questionar a operação na Justiça, afirma o executivo. "Acho que a Anac não irá aceitar, mas se aceitar, vai ser mais uma ação judicial. Tem que haver tratamento isonômico", disse Müssnich.

O argumento é que se a agência reguladora tivesse reconhecido pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro apresentados pela ABV, ou se concedesse as mesmas flexibilizações propostas pela Zurich à concessionária atual, eles poderiam operar o negócio "tão bem ou melhor" do que a companhia suíça, afirmou Müssnich, em entrevista ao Valor.

O executivo confirma que recebeu outros grupos interessados em assumir Viracopos: a argentina Inframérica, a espanhola Aena, a francesa ADP, além da CCR e do fundo Pátria.

A procura por parte da Aena e da ADP é mais recente, enquanto a Inframérica está mais avançada nas análises e é a principal candidata a apresentar uma segunda proposta de compra do aeroporto, segundo apurou o Valor, com fontes de mercado e do governo.

Para o presidente da ABV, uma segunda oferta de aquisição seria positiva por elevar a concorrência e mostrar que o mercado valoriza o ativo.

Procurado, o consórcio da Zurich afirmou, em nota, que "permanece confiante que sua solução de mercado é a melhor e mais viável para os interesses do aeroporto de Viracopos".

O adiamento da assembleia foi aprovado pela juíza da 8ª Vara Cível de Campinas, Thais Migliorança Munhoz, na quarta-feira.

Ela atendeu a um pedido da concessionária e dos credores, que pleitearam um prazo adicional para costurar o acordo.

Esta foi a segunda mudança de data da reunião, que ocorreria inicialmente em fevereiro e foi postergada para 16 maio.

Agora, a solução para o imbróglio ficará para 27 de junho ou, caso não haja quórum, em uma segunda convocação no dia 1º de agosto.

Paralelamente às discussões com possíveis interessados, a concessionária trabalha na renegociação das dívidas financeiras, que somam R\$ 2,88 bilhões, sendo que R\$ 2,6 bilhões são com o BNDES e bancos repassadores.

"Nós evoluímos bastante com os bancos nas negociações, em relação a período de carência, extensão do prazo para amortização, taxa de juros e outras condições do financiamento.



Faltam alguns ajustes, e acho que esse tempo adicional será importante para chegarmos a um denominador comum", afirma Müssnich.

Já a negociação com a Anac é mais complexa. A concessionária tem dívida de cerca de R\$ 400 milhões em outorgas vencidas com o órgão, e outros R\$ 4,4 bilhões em repasses que deverão ser feitos até o fim do contrato.

Na visão do executivo, a postura da agência reguladora é "beligerante", e há "falta de boa vontade" com a concessionária.

Ele avalia que o posicionamento do órgão tem afastado potenciais interessados em comprar a concessão, pois provoca insegurança.

A ABV e a Anac travam desde o início do contrato, iniciado em junho de 2012, disputas que teriam provocado um desequilíbrio da ordem de R\$ 3,2 bilhões, pleiteados pela concessionária.

O principal deles é a desapropriação de imóveis no terreno de Viracopos que seriam usados para exploração imobiliária e que não foram realizadas até hoje.

Esses pleitos foram incluídos no plano de recuperação judicial da ABV, que, paralelamente, pede os ressarcimentos por meio de ações administrativas e judiciais.

Procurada, a agência reguladora não se manifestou até o fechamento desta edição.

Sem uma perspectiva de acordo com a Anac, o executivo afirma que dificilmente o plano apresentado pela concessionária será viável. Se nem a proposta da ABV nem a de interessados em comprar o ativo forem aceitas, a única solução será a falência.

Hoje, Müssnich se diz cético em relação ao futuro de Viracopos. "Do jeito que a coisa está, tudo pode acontecer", afirma.

**Fonte: Valor**



## Azul apresenta pedido para adquirir unidade com operações da Avianca

A Azul informou nesta segunda-feira que requereu uma autorização para realização de um processo competitivo, visando a alienação judicial de uma nova Unidade Produtiva Isolada (Nova UPI), contemplando horários de chegada e partida operados pela Avianca Brasil, incluindo os da ponte aérea Rio-SP.

O pedido, endereçado à 1ª Vara de Falências e Recuperação Judicial de São Paulo, onde se processa a recuperação judicial da Avianca Brasil, foi feito pelo valor mínimo de US\$ 145 milhões.

De acordo com Azul, o pedido confere à Avianca Brasil, seus empregados, consumidores, credores e demais interessados uma alternativa legal e legítima para viabilizar a monetização, o uso continuado de bens e a preservação de atividades.

“Além disso, a Nova UPI oferece uma real alternativa para aumentar a competitividade na ponte aérea Rio-SP.”

O comunicado afirma que este pedido não invalida o procedimento de alienação judicial das sete unidades produtivas isoladas, na forma do leilão estabelecido no Plano de Recuperação Judicial da Avianca Brasil, recentemente suspenso por decisão do Tribunal de Justiça de São Paulo.

“Na visão da Azul, a alienação judicial da Nova UPI oferece uma alternativa viável e verdadeiramente implementável, especialmente do ponto de vista operacional, regulatório e concorrencial.”

O pedido da Azul ainda está sujeito à análise da Justiça.

**Fonte: Valor**





## Azul faz nova proposta pela Avianca

Numa segunda tentativa para ficar com os ativos da Avianca Brasil, a Azul pediu ontem à Justiça autorização para que seja realizado um "processo competitivo" de venda de uma nova unidade da empresa em recuperação judicial, que incluiria os "slots" (direitos de pouso e decolagem) da ponte aérea Rio-São Paulo. Por essa nova Unidade Produtiva Isolada (UPI) da Avianca, a ser criada, a Azul se compromete a pagar, no mínimo, US\$ 145 milhões.

A UPI incluiria 21 "slots" no aeroporto de Congonhas (SP), 14 no Santos Dumont (RJ) e 7 no aeroporto de Brasília. De acordo com comunicado divulgado pela Azul, o pedido representa "uma alternativa legal e legítima para viabilizar a monetização, o uso continuado de bens e a preservação de atividades" da Avianca Brasil. E acrescenta que "a Nova UPI oferece uma real alternativa para aumentar a competitividade na ponte aérea Rio-SP".

A proposta da Azul depende de análise do juiz responsável pelo processo de recuperação judicial da Avianca e foi considerada atípica por dois advogados ouvidos pela reportagem, que preferiram não se identificar. Isso porque a companhia já teve um plano de recuperação judicial aprovado pela maioria dos credores em 5 de abril, que prevê o faturamento da operação em sete UPIs, a serem vendidas. O leilão dessas UPIs foi marcado para 7 de maio, mas acabou suspenso por decisão liminar do Tribunal de Justiça de São Paulo, acatando pedido da empresa de serviços aeroportuários Swissport, credora da Avianca.

Além dela, outros três credores contestam o plano.

O modelo de divisão da Avianca em sete UPIs foi desenhado pelo fundo americano Elliott (principal credor da empresa), com apoio das companhias aéreas Gol e Latam, que se comprometeram a fazer ofertas por parte dos ativos - cada um com um lance de pelo menos US\$ 70 milhões.

Essa proposta desbancou um plano inicial apoiado pela Azul, que previa a criação de apenas uma UPI, com parte das operações. Por ela, a Azul faria um lance mínimo de US\$ 105 milhões.

Agora, com o pedido apresentado ontem à Justiça, a Azul volta à disputa pelos ativos. Mas sua iniciativa precisa ser aceita pela Avianca Brasil, segundo um advogado que acompanha o caso, além de obter a aprovação final do juiz. Procurada, a Avianca não se manifestou sobre o assunto.

Em assembleia realizada ontem, em São Paulo, no Rio e em Brasília, os funcionários da Avianca decidiram entrar em greve a partir de sexta-feira, devido ao atraso nos pagamentos de salários, vale-alimentação, férias e depósitos de Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), segundo o Sindicato Nacional dos Aeronautas.

**Fonte: Valor**



## Boeing prevê mais exigências de segurança

A Boeing prevê que a forma de certificação de segurança das aeronaves vai sofrer mudanças "abrangentes", segundo seu principal diretor independente, diante do aumento das pressões sobre as autoridades para evitar novos acidentes fatais como os recentes desastres aéreos com o Boeing 737 Max.

David Calhoun, principal diretor independente do conselho de administração da maior fabricante mundial de aeronaves, defendeu a atuação do executivo-chefe da firma, Dennis Muilenburg, durante a crise provocada pelos acidentes na Indonésia e Etiópia, nos quais morreram 346 pessoas no total. Todos os Boeing 737 Max tiveram os voos suspensos até que empresa e autoridades supervisoras concordem sobre como reparar o sistema de controle de voo ao qual se atribui grande parte da culpa por ambos os acidentes.

"Acho que nosso líder fez um trabalho realmente bom ao manter o foco da empresa na realização de um reparo de nossa responsabilidade nesse problema e para também começar a planejar mudanças de longo prazo que acho que vão ser bastante abrangentes, não apenas para a Boeing, mas para indústria em geral", disse ao "Financial Times", em entrevista.

"Tenho confiança de que algo substancial vai acontecer. Ninguém está fugindo de nada. Acho que isto vai se tratar de um conjunto muito grande de melhorias no decorrer de um longo período", acrescentou, recusando-se a dar mais detalhes.

Calhoun defendeu a decisão de Muilenburg de aconselhar as autoridades supervisoras dos Estados Unidos a não suspenderem os voos do modelo até que a maioria dos órgãos similares mundiais o tivesse feito. "Até agora, ele passou em todos os testes."

O diretor fez os comentários em meio aos sinais de aprofundamento das diferenças entre as autoridades supervisoras dos EUA e da Europa sobre quem deve encarregar-se de garantir a segurança do Boeing 737 Max antes da retomada de suas operações no mundo.

A Agência Europeia para a Segurança da Aviação (Easa) anunciou que realiza sua própria avaliação "independente" do projeto do 737 Max e que a conclusão do trabalho é um "pré-requisito para o retorno ao serviço da aeronave" na Europa.

Especialistas em aviação dizem que, embora incomum, não é inédito a Easa realizar sua própria avaliação. A convenção é que os supervisores sigam as autoridades do país em que a aeronave foi fabricada, no caso a Agência de Aviação Federal (FAA, em inglês). O órgão, que era visto como líder em segurança na aviação antes dos dois acidentes, ficou sob fogo cerrado tanto pela forma como certificou o avião quanto por ter sido o último a suspender seu voo.

As notícias sobre a divisão chegam antes das audiências parlamentares em Washington marcadas para esta semana sobre a crise com o 737 Max e antes do crucial encontro da FAA com outros órgão supervisores em 23 de maio, que a Boeing espera ver abrindo caminho para que o modelo volte aos céus.



"Não é algo inesperado e os órgãos nacionais de supervisão sempre têm o poder de fazer suas próprias verificações adicionais, mas certamente não é algo que aconteça com muita frequência", disse um especialista no setor.

A Southwest Airlines e alguns sindicatos de pilotos dos EUA disseram, no fim de semana, que receberam ordens judiciais para apresentar documentos relacionados ao 737 Max, como parte da investigação do Departamento de Justiça dos EUA sobre o desenvolvimento do modelo e sua certificação como seguro.

Calhoun disse que o futuro da Boeing vai depender de reconquistar a confiança da comunidade da aviação sobre a segurança de seus aviões, embora tenha acrescentado que nenhuma "campanha publicitária" da Boeing seria capaz de tranquilizar os passageiros em grande medida. "Temos que fazer o que nós fazemos, fazer sua engenharia com orgulho e colocá-lo no ar e garantir que tudo em seu entorno seja seguro."

**Fonte: Valor**



## Em recuperação judicial, Avianca pede no TST que greve seja impedida

A empresa aérea Avianca, que está em recuperação judicial, apresentou ao Tribunal Superior do Trabalho, nesta terça-feira (14/5), uma ação cautelar de dissídio coletivo contra greve programada pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas.

O dissídio coletivo é instaurado quando não ocorre um acordo na negociação direta entre trabalhadores ou sindicatos e empregadores. Nesses casos, os representantes das classes trabalhadoras ingressam com uma ação na Justiça do Trabalho. O dissídio é uma forma de solução de conflitos coletivos de trabalho. Na ação, a Avianca afirma que o sindicato divulgou, no site, informativo denominado "Manual da Greve", em que solicita aos aeronautas empregados da empresa que façam paralisação total dos serviços, por tempo indeterminado, exceto decolagens com órgãos para transplantes ou enfermos a bordo.

"O motivo da presente ação não é o objeto da greve, mas sim a necessidade de manutenção de suas atividades. A Avianca vem criando esforços com a finalidade de regularizar o pagamento de salários e demais benefícios aos aeronautas, sendo certo que uma paralisação acabaria por prejudicar os próprios", aponta trecho da ação. Segundo a companhia aérea, são transportados 1,5 mil passageiros diariamente. "Significa dizer que a paralisação da forma como pretendida pelo Sindicato prejudicaria, ainda mais, o cumprimento da empresa das reivindicações da categoria e poderia resultar, inclusive, na decretação de sua falência", diz a Avianca.

### Atitude Equivocada

O advogado Tomaz Nina, da Advocacia Maciel afirma que a tentativa de greve por parte do Sindicato como manutenção dos postos de trabalho é absolutamente equivocada.

"Uma vez que a empresa, na atual situação precisa é manter a prestação dos serviços, de modo que considero inoportuno reivindicar direitos no momento atual", avalia.

1000365-51.2019.5.00.0000

**Fonte: Conjur**







## Aviação comercial pesa e prejuízo da Embraer aumenta

A queda na entrega de aeronaves comerciais e despesas com a cisão dessa divisão, que está no centro do acordo comercial fechado com a Boeing, pesaram no desempenho da Embraer no primeiro trimestre e a fabricante brasileira de aviões viu seu prejuízo líquido aumentar 23% na comparação anual, para R\$ 160,8 milhões. De janeiro a março, período tradicionalmente mais fraco que os demais, a Embraer entregou 11 jatos comerciais, contra 14 um ano antes e 33 no quarto trimestre, e 11 jatos executivos, em linha com o apurado há um ano, mas abaixo dos 36 do trimestre imediatamente anterior.

Diante disso, o resultado operacional (Ebit) foi negativo em R\$ 53,7 milhões, frente a R\$ 27,7 milhões também negativos nos três primeiros meses do ano passado. O resultado só não foi pior porque a melhora na rentabilidade nos segmentos de segurança e defesa e serviços compensou o desempenho mais fraco na aviação comercial. A receita líquida da companhia, por sua vez, totalizou R\$ 3,11 bilhões, praticamente estável e o consumo de caixa alcançou R\$ 2,5 bilhões, com alta de 78,3%, diante do aumento de capital de giro e da ausência de desembolsos de parceiros para compensar investimentos em desenvolvimento.

O vice-presidente executivo financeiro e de relações com investidores da Embraer, Nelson Salgado, reconheceu que as entregas na aviação comercial ficaram "um pouco abaixo do esperado". Mas a previsão para 2019 foi mantida diante da expectativa de recuperação nos próximos meses.

"Somente em abril, a aviação comercial entregou 9 aeronaves, então estamos dentro da meta", comentou. Em 2019, a fabricante brasileira prevê entregar entre 85 e 95 jatos comerciais e de 90 a 110 jatos executivos.

Em relação à carteira de pedidos, que estava em US\$ 16 bilhões em março, o executivo destacou que o valor é ligeiramente inferior aos US\$ 16,3 bilhões de dezembro, mas está acima dos US\$ 13,6 bilhões verificados no fim do terceiro trimestre, o que indica "continuidade na trajetória de recuperação da carteira". Conforme Salgado, desde a segunda metade do ano passado, a Embraer tem anunciado "vendas importantes" na aviação comercial e a expectativa é que esse movimento continue.

**Aviação executiva teve o melhor primeiro trimestre em três anos, com geração de receita além de US\$ 300 milhões**

Na aviação executiva, a entrada em serviço do Praetor 600, em junho, também ajudará na expansão da carteira. Em vendas, o segmento registrou o melhor primeiro trimestre dos últimos três anos, com mais de US\$ 300 milhões.

"Tivemos o mesmo número de entregas do primeiro trimestre de 2018 e esperamos uma forte entrega na aviação executiva [neste ano]", disse Salgado.

Conforme o executivo, Embraer e Boeing têm mantido uma "interação muito grande com autoridades antitruste em todo o mundo", para garantir que a operação seja concluída até o fim do ano.



No trimestre, despesas relacionadas à cisão da aviação comercial - que dará origem a uma nova empresa, na qual a companhia americana terá participação de 80% e a brasileira, de 20% - estão incorporadas no resultado operacional e ajudam a explicar o Ebit negativo da Embraer.

No fim do mês, a companhia vai entregar o formulário de informações trimestrais (ITR) já considerando o segmento como operação descontinuada - ontem foram divulgados resultados que ainda não consideram essa separação.

Na área de defesa, a entrega do primeiro cargueiro militar KC-390 para a Força Aérea Brasileira (FAB) deve ocorrer após sua exposição no salão internacional de Paris, em junho, dando início às entregas formais da aeronave. Conforme Salgado, estão previstas também, inicialmente, cinco entregas do KC-390 para Portugal. "A parceria com a Boeing para o KC-390 vai abrir uma série de mercados aos quais não teríamos acesso", disse.

Os resultados da Embraer, que vieram abaixo do esperado por analistas, não foram bem recebidos pelos investidores e as ações da companhia encerraram o dia na B3 com queda de 4,17%, para R\$ 18,14. Contudo, há grande expectativa em relação ao desenrolar do acordo com a Boeing, o que levou as casas de análise a manter as recomendações para os papéis da empresa brasileira.

**Fonte: Valor**



## Azul quer ativos da Avianca antes de nova lei sobre capital estrangeiro em aéreas

### **Interesse de investidores estrangeiros aumentaria a concorrências pelos slots**

A Azul age para concretizar uma eventual compra dos ativos da Avianca Brasil antes do dia 22 de maio, data-limite para que o Congresso aprove a MP (medida provisória) 863, que permite maior participação de capital estrangeiro nas companhias aéreas, segundo pessoas familiarizadas com o caso.

A avaliação delas é de que, com a nova lei definitivamente aprovada, investidores estrangeiros terão maior segurança jurídica para fazer ofertas pelos ativos, o que aumentaria a concorrências pelos slots (autorizações de pousos e decolagens) da Avianca, em recuperação judicial desde dezembro.

A Azul formalizou uma proposta na última segunda-feira (13). Na noite desta terça (14), o juiz Tiago Limongi, da 1ª Vara de Falências e Recuperações Judiciais, deu 48 horas para que a Avianca Brasil se manifeste sobre a oferta. Procurada, a Azul afirma que sua proposta "não tem qualquer ligação com a MP 863 e continuará válida antes ou depois de sua expiração, sendo ela aprovada ou não."

A empresa afirma acreditar que "se empresas de capital estrangeiro tivessem interesse nos ativos da Avianca, já teriam se manifestado".

Para diretor das Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), Juliano Alcântara Noman, porém, a atração de capital estrangeiro só ocorreria de fato se a MP virasse lei.

"Hoje, o estrangeiro só pode ter 20% do capital da companhia, o que na prática inviabiliza aportes.

Sem mudar isso, ficamos reféns das empresas que operam atualmente [no país]", afirma Noman. Uma aquisição por qualquer das três aéreas brasileiras, segundo ele, "é um resultado que passa por concentração de mercado. E uma medida com efeito provisório não fomenta investimento externo".

A Avianca diz, em nota, que analisa a proposta da Azul. A companhia não tem pago salários e benefícios a seus funcionários e acumula dívidas que superam R\$ 2,7 bilhões.

A oferta ocorre após decisão liminar do Tribunal de Justiça de São Paulo ter suspenso o leilão dos ativos da Avianca, previsto para 7 de maio. Na ocasião, o desembargador Ricardo Negrão acolheu parcialmente um pedido da Swissport, uma das credoras da aérea. O magistrado submeteu o tema ao plenário do tribunal, mas o caso ainda não foi julgado. O pregão constava no plano de recuperação judicial homologado pela Justiça e havia sido proposto por Gol e Latam em conjunto com o fundo Elliott, maior credor da companhia Avianca. O plano previa a divisão da companhia em sete UPIs (Unidades Produtivas Isoladas). Agora, a Azul oferece ao menos US\$ 145 milhões (R\$ 573 milhões no câmbio atual) por uma nova UPI (Unidade Produtiva Isolada) que contemplaria slots como os da ponte aérea Rio de Janeiro-São Paulo. A proposta é US\$ 5 milhões (R\$ 19,8 milhões) maior do que a capitaneada por Gol e Latam.



A Azul argumenta que tal pedido não invalida o procedimento de alienação judicial das sete unidades formadas no plano de recuperação da Avianca.

É a sua segunda tentativa de adquirir ativos da companhia. Na primeira, em março, a Azul ofereceu US\$ 105 milhões (R\$ 419,3 milhões) por 70 slots.

Se o valor oferecido for aceito, Gol e Latam ainda poderão judicializar o tema.

### **Greve**

A Avianca Brasil também tem buscado no Tribunal Superior do Trabalho suspender uma greve de pilotos, copilotos e comissários programada começar na próxima sexta-feira (17), a partir das 6h, nos aeroportos de Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ).

A decisão foi tomada pelos funcionários em assembleia realizada pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas.

A companhia aérea pediu ao tribunal que impeça o movimento dos trabalhadores para que possa manter suas atividades. Em sua petição, a Avianca argumenta que uma paralisação poderia levar a sua falência.

**Fonte: Folha de SP**





## Sem aprovação da MP, passageiro fica refém das aéreas, diz Anac

O diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Juliano Noman, disse ontem que se não houver maior abertura do mercado à entrada de capital estrangeiro para estimular a chegada de novos investimentos, os passageiros vão ficar "reféns" das companhias aéreas que operam atualmente no país.

"Se não tiver um ambiente que incentive investimentos constantes, vamos ficar reféns de quem já está aí", disse o diretor da Anac. A declaração foi feita durante defesa da aprovação da Medida Provisória (MP) 863/18, que amplia a participação de capital estrangeiro nas companhias nacionais dos atuais 20% para 100%. Noman voltou a afirmar que o mercado nacional já perdeu inúmeras oportunidades com a chegada de investimento estrangeiro por conta da restrição legal. "O Brasil já tem um destaque na aviação do mundo, mas pode fazer muito mais", afirmou. Segundo ele, somente de 20 milhões a 30 milhões de brasileiros usam o transporte aéreo, registrando 118 milhões de voos no ano passado. O diretor da Anac ressaltou que uma das estratégias de entrada de companhias aéreas em novos mercados se dá pela aquisição de empresas já atuantes no mercado. Para ele, essa oportunidade surge com a compra do controle da Avianca, em recuperação judicial.

"Quem está brigando para comprar a Avianca é a Azul, a Gol e TAM. Isso vai resolver [a necessidade de busca por novos investimentos]? Não.

É mais do mesmo", disse o diretor, reconhecendo que movimento semelhante ocorreu na venda do controle de antigas companhias, como Webjet e Trip. "A história se repete, infelizmente", comentou.

Noman voltou a admitir que a suspensão da oferta de voos pela Avianca tem impacto sobre o preço das passagens. "Em abril, data em que a Avianca reduziu abruptamente sua oferta, a gente viu em uma semana a oferta reduzir em 13%. Se cai a oferta e a demanda está lá, o preço sobe. É tão simples quanto isso", afirmou.

O diretor de relações institucionais da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abeaer), Airton Pereira, disse que a oferta de novos voos pelas atuais companhias nacionais poderá ser retomada se o país voltar a ter crescimento econômico.

O executivo da entidade defendeu as companhias frente aos questionamentos de parlamentares sobre o aumento de preços das passagens e a redução da oferta de voos, durante audiência pública ontem na Câmara dos Deputados. A participação da Abeaer na Comissão de Viação e Transportes ocorre no momento em que o Congresso discute a aprovação da MP 863/18. Pereira exaltou o momento de expansão do mercado brasileiro de aviação civil. Segundo ele, entre 2002 e 2014, houve grande aumento da disponibilidade de voos e forte redução do preço médio das passagens, o que seria a "época de ouro" do setor.



"Essas mesmas quatro companhias aéreas [TAM, Gol, Azul e Avianca], que são muitas vezes criticadas, promoveram esse milagre de crescimento, acima do mercado chinês. As companhias brasileiras foram responsáveis por isso", disse na audiência pública.

O representante da Abear destacou que, no passado, houve crescimento econômico, aumento do poder aquisitivo da população e introdução do modelo de liberdade tarifária, além da valorização do real frente ao dólar - metade dos custos do setor é impactada pela variação da moeda americana.

"A partir de 2014, as empresas passam a operar em ambiente completamente adverso", afirmou Pereira. Segundo ele, o querosene de aviação aumentou 37,5%, entre 2017 e 2018, e o dólar valorizou 70% frente ao real entre 2013 e 2018.

"Perdemos 8 milhões de passageiros, que voltam para os ônibus ou deixam de viajar", disse.

A Abear estima que as companhias aéreas brasileiras acumularam prejuízos de R\$ 13,7 bilhões, entre 2012 a 2017.

Somente em 2016, 60 aviões foram devolvidos para não ficarem parados nos pátios por falta de demanda.

**Fonte: Valor**



## Infraero planeja vender todos os aeroportos até 2022

A Infraero trabalha com um cenário de reestruturação que inclui a venda das participações nas concessionárias aeroportuárias constituídas no governo Dilma Rousseff e perda de controle de terminais restantes que serão leiloados até 2022. A presidente da empresa, Martha Seillier, disse ontem que a estratégia é tocada com aval do governo, que chegou a ameaçar encerrar as atividades da estatal ao concluir o plano de concessão.

Martha explicou que a Infraero se tornará uma "incubadora de projetos" voltada para o desenvolvimento de aeroportos regionais. Segundo ela, existem mais de 500 aeroportos nessa modalidade, com potencial de retorno financeiro caso recebam investimentos.

"A gente já está desenhando essa nova frente de trabalho. Isso valerá para quando não tiver mais a operação dos grandes de hoje. A gente já terá conseguido desenvolver uma carteira de aeroportos regionais que justifique a continuidade dessa 'pequena' Infraero", afirmou Martha, depois de participar de audiência pública na Comissão de Viação e Transportes da Câmara.

A Infraero ainda administra 53 aeroportos no Brasil, mas vai perder nove até o fim deste ano e transferir os 44 aeroportos restantes, até 2022, à iniciativa privada. Na lista estão Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ), incluídos na rodada final de concessões. O governo já anunciou que venderá a fatia de 49% da estatal nos aeroportos de Guarulhos (SP), Brasília (DF), Galeão (RJ) e Confins (MG).

"Se a Infraero está se retirando desses aeroportos e a gente tem profissionais de altíssima competência, engenheiros aeronáuticos que entendem de operação, que fazem esse trabalho desde a década de 70, a empresa pode, agora, alocá-los nesses aeroportos regionais para que os investimentos sejam efetivamente feitos", afirmou a presidente da estatal.

Com a estratégia voltada para aeroportos regionais, a Infraero espera contar com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac), abastecido com outorgas pagas pelas novas concessionárias e tarifas aeroportuárias. "Já temos recursos nesse fundo. Mas o problema é que hoje, com o déficit fiscal, muitos desses recursos estão sendo contingenciados", disse a executiva depois da audiência.

Para viabilizar o acesso ao Fnac, a presidente da Infraero tem defendido medidas de ajuste nas contas públicas. "Por isso, todos nós apoiamos muito a reforma da Previdência, porque, com o governo saneando sua situação fiscal, voltamos a usar os fundos setoriais", afirmou. Segundo ela, o fundo de aviação já contingenciou R\$ 7 bilhões. A executiva defendeu também, durante a audiência, a aprovação da Medida Provisória 863/18, que acaba com a restrição de 20% à entrada de capital estrangeiro nas companhias que atuam no Brasil. "O que nós desejamos, como operador aeroportuário, é ter os nossos aeroportos cheios de voos, de companhias", reforçou Martha.

Para a executiva, não é interessante o mercado brasileiro de aviação ficar restrito aos atuais grupos.





"Podia ter muito mais companhias do que as três grandes, TAM, Gol e Azul.

Sabemos que, pelo tamanho do nosso mercado e do seu potencial, essas empresas muitas vezes têm se dividido de forma a nem sequer concorrer, e pensam: 'com tanta oportunidade, por que a gente vai ficar brigando por aquela rota, se eu vou por um lado e você por outro', disse.

**Fonte: Valor**





## Tripulantes da Avianca entram em greve hoje

Os tripulantes da Avianca Brasil nos aeroportos de Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ) devem entrar em greve hoje, comandada pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), mesmo após uma determinação do Tribunal Superior do Trabalho (TST) para manter no mínimo 60% dos comissários e pilotos em atividade.

A ministra Dora Maria da Costa acatou parcialmente ontem o pleito da companhia aérea, que está em recuperação judicial desde dezembro de 2018, contra a paralisação marcada para hoje. Do aeroporto paulista partem 19 voos e do carioca, 14. A greve não abrange os funcionários em Salvador e Brasília.

No despacho, a ministra estipulou multa diária de R\$ 100 mil ao sindicato em caso de descumprimento da sentença.

Ondino Dutra, presidente do SNA, afirmou que recorreu da decisão do TST.

"Reconheço que o serviço de transporte aéreo é essencial, mas existem outras três companhias com frota consideravelmente maior como opção."

De acordo com o presidente do sindicato dos tripulantes, Azul, Gol e Latam somam mais de 400 aviões, enquanto a Avianca tem apenas seis, transportando 0,2% dos passageiros.

"O impacto desta greve é pequeno para a aviação civil. É mais urgente a situação dos salários e benefícios atrasados, que interferem no estado emocional para voar", disse.

A ministra do TST ressaltou em sua decisão na tarde de ontem que "é de conhecimento público a situação caótica instalada nos aeroportos em relação aos cancelamentos dos voos da Avianca e que poderia se agravar ainda mais com a paralisação total das aeronaves ainda operantes".

Outra novidade no processo de recuperação judicial da empresa foi a determinação para que o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) participe da análise da liminar que suspendeu o leilão das sete Unidades Produtivas Isoladas (UPIs) que iriam a leilão na semana passada. O certame e o plano aprovado em assembleia de credores foram suspensos pela Justiça após questionamento da credora Swissport Brasil.

A contribuição do Cade, que precisa acontecer em até 15 dias, será em relação ao pregão envolvendo as seis UPIs compostas por slots (autorizações de pousos e decolagens) em Congonhas, Guarulhos e Santos Dumont e à redistribuição dessas frequências entre as interessadas Azul, Gol e Latam. Na segunda-feira, a Azul fez nova tentativa para adquirir os ativos da Avianca e levou à Justiça uma proposta por 21 slots por valor mínimo de US\$ 145 milhões. A empresa precisa se manifestar sobre a oferta até hoje.

**Fonte: Valor**



## Guarulhos pode optar por parcelar outorga

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) ainda não acendeu o sinal amarelo para a GRU Airport, concessionária do aeroporto internacional de Guarulhos (SP), que já avisou ao órgão regulador sua intenção de quitar apenas parcialmente o valor de outorga deste ano. A parcela, de R\$ 810 milhões, vence no dia 11 de julho.

O mesmo expediente já foi usado em 2016. Se o atraso voltar a ocorrer, a Anac cobrará o montante não quitado com multa de 2% e atualização pela taxa Selic. A inadimplência gera o acionamento do seguro-garantia.

A suspeita da Anac é que o artifício, se confirmado, seja apenas uma questão de fluxo de caixa. Geralmente, a garantia demora vários meses para ser executada. Portanto, a administradora aeroportuária pode acertar sua dívida entre o prazo original de pagamento e a execução financeira.

A GRU Airport é controlada pela Invepar, formada pela OAS e por fundos de pensão estatais, e arrematou a concessão de Guarulhos em 2012, por um prazo de 20 anos.

**Fonte: Valor**





## Avianca cancela sete voos em Congonhas, mas só um devido à greve

A paralisação dos pilotos, copilotos e comissários da Avianca Brasil foi responsável pelo cancelamento de apenas um voo no aeroporto de Congonhas (SP), segundo o Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA). Outros seis não partiram devido à falta de passageiros até às 12h40.

No principal aeroporto do país, a companhia aérea, que está em recuperação judicial desde dezembro de 2018, tinha 18 voos previstos para esta sexta-feira, conforme informações disponíveis no site da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero).

Em Santos Dumont (RJ), do total de 25 voos previstos, oito foram cancelados até as 19h. A greve dos tripulantes não acontece nos aeroportos de Salvador (BA) e Brasília (DF).

Ontem, Dora Maria da Costa, ministra do Tribunal Superior do Trabalho (TST), determinou ao sindicato que mantivesse 60% dos tripulantes em atividades para não agravar ainda mais a situação da Avianca. O descumprimento sujeitaria a entidade à multa diária de R\$ 100 mil.

De acordo com Ondino Dutra, presidente do SNA, foi protocolado um recurso na noite da última quinta-feira contra a decisão da magistrada, mas que ainda não foi julgado. Ele não soube precisar quantos aderiram à greve. “O sindicato não tem controle da escala dos funcionários”.

“A realidade é que não existe mais transporte aéreo da Avianca. De modo geral, desde a recuperação judicial, os passageiros estão sendo atendidos pelas empresas congêneres. A empresa está atendendo somente 400 por dia”, disse Dutra.

**Fonte: Valor**