

CLIPPING

18/2019

24 de Maio de 2019

AVIAÇÃO E AEROPORTOS

- Tripulantes veem manobra da Avianca para se beneficiar e suspendem greve
- Decreto de Bolsonaro pode levar aéreas estrangeiras a cancelar voos para o Brasil
- Gol, Latam e Elliot vão à Justiça contra Azul
- Para Avianca Brasil, proposta da Azul é inviável
- Câmara aprova MP que permite controle das aéreas por estrangeiras
- Governo de SP busca valorizar aeroportos e viabilizar concessão
- Com dólar, petróleo e MP, ações de Azul e Gol sobem
- Anac aprova concessão da Air Europa para explorar voos domésticos
- Cade avalia investigação sobre recuperação judicial da Avianca
- Senado aprova MP das companhias aéreas
- Boeing Brasil - Commercial é o nome da Embraer na aviação comercial
- Corte Suprema do Chile proíbe alianças da Latam com American e IAG
- Anac suspende operações da Avianca Brasil





Tripulantes veem manobra da Avianca para se beneficiar e suspendem greve

Companhia estaria cancelando voos deficitários e responsabilizando a categoria, segundo sindicato

Pilotos, copilotos e comissários da Avianca suspenderam neste domingo (19) a greve iniciada na sexta-feira (17).

Eles afirmam que a companhia aérea estaria usando a paralisação dos empregados como manobra para cancelar voos deficitários e se beneficiar com a medida.

Os trabalhadores entraram em greve porque estão com salários e benefícios atrasados. A companhia entrou em recuperação judicial em dezembro de 2018.

Segundo o presidente do SNA (Sindicato Nacional dos Aeronautas), Ondino Dutra, a suspensão ocorre porque a empresa estaria cancelando voos com baixa ocupação e responsabilizando os tripulantes.

"A empresa está aproveitando para cancelar voos deficitários, devido ao pouco número de passageiros. Hoje a companhia tem uma taxa de ocupação de 20%, ao passo que as concorrentes se aproximam de 90%", afirmou Dutra.

A reportagem entrou em contato com a assessoria de imprensa da companhia aérea, mas não recebeu uma resposta sobre as afirmações dos sindicatos.

"Se você faz uma greve, você a faz para cobrar que a empresa cumpra seus compromissos. Essa é a lógica. Agora não faz sentido manter a greve quando a empresa começa a se beneficiar disso", acrescentou. A suspensão da paralisação não tem prazo para acabar.

De acordo com o sindicalista, o SNA deverá ir a Brasília nesta terça-feira (21) para tentar conversar com ministros do TST (Tribunal Superior do Trabalho) e negociar a determinação da Justiça para que sejam mantidos 60% do contingente durante a greve.

O TST acolheu parcialmente pedido da Avianca Brasil, determinando que pilotos e comissários da companhia aérea mantivessem pelo menos 60% dos empregados durante a greve da categoria.

"Vamos tentar conversar [com os ministros] para explicar toda a situação. A empresa estava imputando a responsabilidade do cancelamento dos voos à categoria, o que não é verdade. Ela queria se beneficiar da multa de descumprimento da liminar."

A ministra Dora Maria da Costa estipulou multa diária de R\$ 100 mil ao sindicato em caso de descumprimento da sentença.

A decisão foi tomada em ação cautelar preparatória de dissídio coletivo solicitada pela Avianca, que está em recuperação judicial e não tem pago salários e benefícios de seus empregados.

Fonte: Folha de SP



Decreto de Bolsonaro pode levar aéreas estrangeiras a cancelar voos para o Brasil

Medida preocupa aéreas, que veem abertura para embarque de pessoas armadas a bordo de aeronaves comerciais

Companhias aéreas e até representantes do governo estão preocupados com o decreto sobre porte de armas assinado há duas semanas pelo presidente Jair Bolsonaro. Eles entendem que o presidente pretende permitir o embarque de pessoas armadas a bordo de aeronaves comerciais, o que poderá levar companhias aéreas estrangeiras a cancelarem voos para o Brasil, aumentando os preços das passagens. Técnicos do governo dizem que foram surpreendidos pelo decreto e que tentam encontrar uma saída para evitar o rebaixamento do Brasil na auditoria que será feita pela OACI (Organização da Aviação Civil Internacional) na semana que vem.

Na inspeção, serão analisados documentos e a aplicação das normas de segurança internacional nos aeroportos.

Técnicos ouvidos pela Folha disseram que a OACI pode emitir um alerta para os quase 200 estados-membros informando riscos eventualmente identificados.

Hoje, a nota do Brasil para “segurança contra atos de interferência ilícita” é de 97% e cabe à Anac (Agência Nacional da Aviação Civil) definir todos os processos de segurança nos aeroportos.

O artigo 41 do decreto retira da agência esta competência, transferindo-a para os Ministérios da Defesa e da Justiça. A lei só passará a valer depois que as duas pastas regulamentarem o decreto definindo as regras de embarque de passageiros armados.

Os ministérios vão estabelecer normas de segurança para controlar o embarque de pessoas armadas, regulamentar situações em que policiais federais, civis e militares, além de integrantes das Forças Armadas e do GSI (Gabinete de Segurança Institucional) poderão portar arma de fogo a bordo, além de estabelecer procedimentos de restrição e condução de armas por pessoas com porte.

Com esta mudança, os técnicos dizem acreditar que o Brasil sofrerá, inevitavelmente, um rebaixamento.

No ano passado, a Anac emitiu uma resolução que endureceu as regras para embarque de pessoas armadas. Até então, o embarque armado era permitido em razão da prerrogativa de função. Para policiais federais, por exemplo.

Segurança

Técnicos da agência ponderam que o texto foi baseado na regulamentação americana e canadense e que a revisão foi motivada pela necessidade de se adequar à regulação internacional.

As notas de segurança são um critério importante para a definição das rotas das companhias aéreas estrangeiras.

Um eventual rebaixamento do Brasil pode tornar o país inseguro, fazendo-o deixar de atender critérios de empresas internacionais. Esses protocolos são parecidos com o das regras de governança de bancos que não emprestaram dinheiro para empresas saudáveis, mas que se envolveram na operação Lava Jato.



Enquanto elas não se enquadraram aos padrões internacionais, não tiveram a torneira do crédito reaberta.

Caso os voos sejam cancelados, os preços podem aumentar por causa do desequilíbrio entre oferta e demanda.

O presidente da Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas), Eduardo Sanovicz, defende que, como previsto em lei, apenas a Anac tenha poderes para tratar de temas relacionados à segurança de voo.

“Na atual regra, transportamos por ano dezenas de milhares de armas trancadas em cofres a bordo, embarcadas e entregues atendendo demandas das forças de segurança”, afirma Sanovicz.

“Somos radicalmente contrários a qualquer alteração dessas regras porque elas estão alinhadas a práticas internacionais. Qualquer alteração que cause diferenças entre o Brasil e o resto do mundo são prejudiciais ao nosso mercado e à aviação”.

Eduardo Bolsonaro

A flexibilização para embarque armado é reivindicação do deputado Eduardo Bolsonaro (PSL-SP), um dos filhos do presidente da República.

Em 2018, ele apresentou um projeto de lei que institui a possibilidade de embarque armado em aeronaves civis ao detentor de porte de arma de fogo. O projeto está na comissão de Segurança Pública da Câmara.

Em vídeo publicado por ele em agosto do ano passado, antes da eleição do pai, Eduardo reclamou dos procedimentos adotados à época pela Anac para embarque de pessoas armadas. “É uma aberração, algo feito por pessoas que não entendem nada de armas. E, se entendem, se são policiais metidos neste meio, [são] pessoas frouxas, que não têm a coragem de matar no peito para garantir aos seus colegas policiais o direito do embarque armado”, disse o deputado no vídeo gravado no aeroporto Santos Dumont, no Rio.

“Juro que, em 2019, vou voltar todas as minhas forças com um novo governo, buscar um acesso ao novo ministro da Justiça, ao ministro da Defesa, quem sabe até ao presidente da República, para mudar esta realidade. Podem contar comigo porque eu vou encher o saco para a gente mudar esta cultura de covarde, de frouxo, de cordeiro que a gente tem aqui no Brasil”, afirmou o parlamentar.

A Anac diz que ainda está analisando o decreto e não comenta o assunto.

No entanto, representantes da agência têm procurado parlamentares para tentar reverter as alterações.

“Este artigo coloca o Brasil em uma lista negra do mercado da aviação internacional”, diz o líder da Minoria no Senado, Randolfe Rodrigues (Rede-AP), que já apresentou no Congresso um decreto legislativo para cancelar do decreto de Bolsonaro. Pareceres emitidos por técnicos da Câmara e do Senado não mencionam este artigo, mas apontam que o decreto excede limites legais.



Em outra frente, está no STF (Supremo Tribunal Federal) uma ADPF (Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental) da Rede.

O partido argumenta que o decreto do presidente é inconstitucional porque viola o princípio da separação dos Poderes, adentrando em escolhas reservadas ao Legislativo.

Na sexta-feira (10), a ministra Rosa Weber deu prazo de cinco dias para Bolsonaro e o ministro Sergio Moro (Justiça) apresentarem informações sobre o decreto das armas.

Fonte: Folha de SP



Gol, Latam e Elliot vão à Justiça contra Azul

O fundo de hedge Elliott Management, principal credor da Avianca Brasil, e as companhias aéreas Gol e Latam protocolaram ontem na 1ª Vara de Falências e Recuperações Judiciais do Tribunal de Justiça de São Paulo pedidos para que o juiz Tiago Limongi rejeite a nova proposta feita pela Azul para ficar com ativos da Avianca.

No dia 13, a Azul pediu autorização judicial para que seja realizado um leilão de venda de uma nova Unidade Produtiva Isolada (UPI) da Avianca Brasil, composta por 21 slots (direitos de pouso e decolagem) nos aeroportos de Congonhas (SP), Santos Dumont (Rio) e Brasília. Por essa unidade, se dispõe a fazer um lance mínimo de US\$ 145 milhões. O juiz Tiago Limongi determinou, então, que a Avianca se pronunciasse sobre a nova proposta - o que não havia ocorrido até as 22h de ontem.

Elliot, Gol e Latam defendem que prevaleça o plano de recuperação judicial aprovado pela maioria dos credores da Avianca em assembleia realizada em abril. O plano prevê a divisão das operações da companhia em sete UPIs, a serem levadas a leilão. Gol e Latam se comprometeram a ofertar, no mínimo, US\$ 70 milhões cada uma por parte dos ativos.

Decisão liminar do desembargador Ricardo Negrão, do Tribunal de Justiça de São Paulo, no entanto, suspendeu o plano no início do mês. O mérito da questão aguarda julgamento colegiado do tribunal.

Em sua petição ontem, a Gol afirmou que é "descabida" a nova proposta feita pela concorrente.

O escritório Lefosse Advogados, que representa a Gol, escreveu que a Azul "pretende de uma forma inusitada, para dizer o mínimo, modificar o procedimento de alienação das unidades produtivas isoladas, aprovado pela expressiva maioria dos credores em 5 de abril".

O fundo Elliott, representado pelo escritório Pinheiro Guimarães, argumentou que "com uma simples e rápida análise do plano da Azul, pode-se concluir assegurava de forma clara que apenas a Azul participaria do leilão dada a estrutura adotada que tornava virtualmente impossível que qualquer outro competidor adquirisse tais ativos de uma maneira considerada aceitável às autoridades regulatórias, em virtude de restrições concorrenciais." Já a Latam, representada pelo BMA - Barbosa, Müssnich Aragão Advogados, afirmou que "curiosamente, a aquisição de ativos da Avianca por meio da estrutura da Nova Proposta Azul, além de 'atropelar' por via transversa a deliberação tomada pela esmagadora maioria dos credores em AGC [...], é viável somente à própria Azul".

Procurada, a Azul afirmou, em nota, que o plano apresentado por Elliott, Gol e Latam, e aprovado em assembleia, não beneficia os funcionários da empresa nem os demais credores. E defendeu sua proposta, argumentando que ela "aumenta a competitividade na ponte aérea Rio-SP e tem maior probabilidade de implementação, inclusive do ponto de vista operacional, regulatório e concorrencial". "O Elliot é contra a proposta da Azul porque o fundo já recebeu seu pagamento, ao contrário dos milhares de funcionários da Avianca Brasil", prosseguiu no comunicado.

Fonte: Valor





Para Avianca Brasil, proposta da Azul é inviável

A Avianca Brasil afirmou à Justiça que a proposta apresentada pela Azul este mês, para compra de parte de suas operações, é juridicamente inviável. A companhia aérea em recuperação judicial ressaltou, em manifestação apresentada ontem à 1ª Vara de Falências e Recuperações Judiciais do Tribunal de Justiça de São Paulo, que não tem preferência por comprador para os seus ativos. "Não há como validamente alienar a maioria dos ativos da recuperanda via UPI [Unidade Produtiva Isolada] sem a existência de um plano de recuperação judicial apreciado e aprovado pelos credores, requisito imprescindível a celebração de um negócio suficientemente hígido, capaz de manter a transação definitivamente válida", afirmou a Avianca no documento. A manifestação da companhia sobre a proposta foi solicitada pelo juiz Tiago Limongi, responsável pelo processo de recuperação judicial da Avianca Brasil.

No dia 13, a Azul pediu ao juiz autorização para que fosse criada e leiloadada uma UPI contendo 21 "slots" (direitos de pousos e decolagens e aeroportos) da Avianca, principalmente na ponte aérea Rio-SP. E comprometeu-se a ofertar US\$ 145 milhões pela unidade.

A proposta foi feita após o plano de recuperação judicial da Avianca, aprovado em assembleia de credores no início de abril, ter sido suspenso por decisão liminar da Justiça. O mérito do recurso contra o plano, apresentado pela credora Swissport, deve ser apreciado pelos desembargadores do Tribunal de Justiça de São Paulo em 10 de junho, segundo uma fonte que acompanha o processo.

Pelo plano aprovado, as operações da Avianca seriam divididas em sete UPIs, a serem levadas a leilão. A proposta tem apoio das companhias aéreas Gol e Latam, que se comprometeram a comprar parte dos ativos.

Em sua manifestação ontem, a Avianca afirmou que "a despeito do momento de insegurança jurídica causado pela equivocada decisão que suspendeu a realização do leilão e o próprio plano aprovado, acatará a vontade da maioria de seus credores", em busca da melhor solução para o caso.

Procurada, a Azul informou que, em seu entendimento, "a Avianca Brasil não se opõe ao novo plano apresentado pela companhia e indica que requer o pronunciamento do juiz para solucionar o caso."

Fonte: Valor



Câmara aprova MP que permite controle das aéreas por estrangeiras

A Câmara dos Deputados aprovou ontem a medida provisória (MP) que acaba com as restrições ao capital estrangeiro nas empresas aéreas nacionais e possibilita que sejam totalmente controladas por estrangeiros - o controle, até a edição da MP, era limitado a 20% das ações com direito a voto. A votação, contudo, ainda não tinha acabado até o fechamento desta edição e faltava analisar emenda do PT para tornar novamente gratuito o despacho de bagagens nos voos.

A oposição tentou impedir a votação, mas recuou num acordo para que outra MP, que cria a Nav Brasil, empresa pública que assumirá parte das funções da Infraero, que o governo Bolsonaro deseja extinguir. A discussão do projeto começaria na noite de ontem, mas, se o governo avaliasse que a proposta é polêmica, revogaria a medida para não atrapalhar a votação da MP da reforma administrativa do governo.

Após negociações, os deputados aprovaram requerimento do PSD para votar o texto original da MP, sem alterações feitas pela comissão, como obrigar as empresas a manterem uma cota de 5% para voos regionais. Foi rejeitado ainda emenda para que a abertura do capital só valesse para empresas dos países que também fizessem isso com as brasileiras (a chamada reciprocidade). A possibilidade de votação impulsionou ontem as ações da Gol, que subiram 6,95%, e da Azul, que cresceu 4,52% - o Ibovespa teve alta de 2,76%. Bruna Pezzin, analista da XP Investimentos, disse que a aprovação é positiva, mas não tem impacto no curto prazo.

"Ela possibilita outras fontes de financiamento em cenário mais extremo. As empresas não ficam limitadas às emissões de dívidas e ao mercado de capitais", disse.

A Gol, controlada pela família Constantino, tem 9,41% do capital social detido pela Delta Airlines e 1,5% com a Air France- KLM. A Azul, cujo principal acionista é David Neeleman, tem como sócia a United Airlines, com 8%. Em fevereiro, a Latam Airlines Group aumentou sua participação no capital votante da TAM, agora Latam Airlines Brasil, de 48,99% para 51,04% - a Qatar Airways detém 10% das ações do conglomerado.

Para Vinícius Andrade, analista da Toro Investimentos, o aumento da competição pode tirar fatia de mercado de Azul, Gol e Latam, mas não é esperado impacto a curto prazo porque elas estão ocupando a lacuna deixada pela Avianca, em recuperação judicial desde dezembro. "A Air Europa solicitou registro para operar no mercado doméstico, mas nem por isso foi observada desvalorização dos papéis da Azul e da Gol", afirmou. A europeia foi a primeira a aproveitar a MP.

A oposição criticou a proposta dizendo que outros países mantêm travas. "Os Estados Unidos abrem 100% do capital?

Não, mantem o controle de 51%. As italianas, as francesas, abrem? Não. As chinesas também não", afirmou o deputado Alexandre Padilha (PT-SP). Já aliados do governo defenderam que haverá maior concorrência, o que reduziria o preço das passagens aéreas e aumentaria a oferta de voos.



"Essa restrição foi instituída durante a guerra, por medo de que o poder aéreo fosse usado. Hoje virou restrição comercial e não faz mais sentido", disse o deputado Paulo Martins (PSC-PR).

O calendário apertado - a MP perde a validade amanhã - não deve ser problema. O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), chegou a sinalizar ontem que seguraria a sessão para votar a MP ainda ontem, o que não ocorreu, mas deve pautar hoje o projeto para votação.

Fonte: Valor



Governo de SP busca valorizar aeroportos e viabilizar concessão

O plano do governo paulista para privatizar 21 aeroportos regionais dependerá de ações para dar mais valor aos ativos, segundo Antônio Claret de Oliveira, diretor superintendente do Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (Daesp). A meta, diz ele, é que os leilões sejam realizados até fevereiro de 2020 - projeção considerada pouco provável por analistas.

O executivo, que comandou a Infraero durante a gestão Temer, foi convidado pelo governador João Doria com a missão de desestatizar completamente o setor. Ao assumir o cargo, encontrou aeroportos "bastante deteriorados", conta Claret.

Ao todo, o governo tem seis aeroportos que recebem voos comerciais - em Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Araçatuba, Bauru, Marília e Presidente Prudente. Além deles, há outros 15 aeroportos locais, que recebem apenas voos executivos e taxis aéreos - como os de Araraquara, Sorocaba e Votuporanga.

O número poderá crescer, a depender de negociações com prefeituras e governo federal, que poderão passar a administração de terminais municipalizados para o Estado. Até agora, apenas o de Barretos já aderiu, mas podem haver outros - como Guarujá e Guaratinguetá.

"Estamos desenhando um caminho para valorizar os ativos", afirmou, em entrevista ao Valor. "Eles vão necessitar grandes investimentos, mas o volume dependerá da viabilidade."

Uma das principais análises, que está sendo conduzida pela consultoria IOS Partners, é o potencial de exploração comercial nas áreas ao redor dos aeroportos.

"A operação sozinha dificilmente se viabiliza.

Esses empreendimentos trazem um potencial grande de retorno. Até setembro os estudos estarão concluídos", afirmou.

Ele acrescenta que neste mês representantes da consultoria e do governo do Estado farão uma diligência nos aeroportos do interior de São Paulo para avaliar o potencial de cada terminal. A consultoria foi contratada por meio de um financiamento com o BID e custou R\$ 2,5 milhões. Outro incentivo importante seria a redução da alíquota de ICMS cobrado sobre o querosene de aviação, de 25% para 12% - medida que ainda terá que ser aprovada pela Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp). A ideia é, com o corte, atrair mais voos ao Estado e estimular a aviação regional. "O programa de desestatização não depende disso, mas seria uma ferramenta de 'start' no processo", avalia Claret.

A modelagem ainda será estudada, mas Claret avalia que os estudos caminharão a um modelo de concessão. "Mas poderá ser uma PPP [Parceria Público-Privada], uma abertura de capital, o que acho menos provável. Tudo dependerá da análise técnica."

Também não foi definido se a privatização ocorrerá no modelo por blocos, tal como foi feito na última rodada de concessões de aeroportos do governo federal.

Redução no ICMS do querosene e exploração comercial ao redor de terminais podem elevar interesse de investidor

Para o executivo, há um grande potencial de aumento de passageiros, puxado principalmente pelo agronegócio do interior de São Paulo.



"Acreditamos em uma pulverização da aviação, que hoje está muito concentrada no sudeste do Estado. Há demanda para, por exemplo, a criação de um polo no norte de São Paulo, em Ribeirão Preto, São José do Rio Preto", diz.

Em Ribeirão, um dos principais ativos do governo paulista, ele acredita que a movimentação de passageiros possa subir de cerca de 1 milhão para 5 milhões, além de um incremento no transporte de cargas.

"Se os estudos logísticos mostrarem que o transporte de cargas é viável, será necessário investimentos em uma nova pista e isso demandará recursos de algo em torno de R\$ 200 milhões. Mas, tem pontos básicos que as empresas que assumirem os aeroportos terão que considerar, como aportes em terminais de passageiros e segurança de pouso e decolagem", afirma Claret.

O executivo afirma acreditar que grandes operadores internacionais terão interesse nos aeroportos paulistas, ainda que em um modelo de parceria com outras empresas menores.

No entanto, analistas ouvidos pelo Valor acreditam que dificilmente essas companhias terão interesse. O mais provável é que companhias menores, locais e com menos experiência no setor sejam os principais concorrentes de uma eventual concorrência, avalia o advogado André Freire, sócio do Demarest.

"Os grandes operadores internacionais de aeroportos não têm experiência com a aviação regional.

Pode até ser que participem por ser São Paulo, e se tiver um bloco mais robusto, mas não é provável. Mas, é uma boa iniciativa do governo, estimula os investimentos no setor", diz Bruno Werneck do escritório Mayer Brown.

Para outro analista, há dúvidas até mesmo sobre a viabilidade do plano. Com demanda baixa nos aeroportos e pouca capacidade do Estado para arcar com contrapartidas financeiras, há chances de não haver interessados.

Fonte: Valor



Com dólar, petróleo e MP, ações de Azul e Gol sobem

As ações de Gol e Azul na bolsa operaram em alta durante todo o dia de ontem. Ao fim do pregão, o papel da Gol subiu 5,61%, cotado a R\$ 23,55, enquanto Azul avançou menos, 1,25%, para R\$ 35,68. As valorizações foram influenciada, em grande parte, pela expectativa em torno da aprovação, pelo Senado, da MP que libera a entrada de capital estrangeiro nas companhias aéreas. Também ajudaram a avaliação de que a relação entre o governo e o Congresso está entrando em uma fase melhor, com ambiente mais propício para a aprovação de outras reformas, e as quedas nos preços do petróleo e do dólar.

"Não fosse o dólar, os ganhos poderiam ter sido menores", disse um analista que não quis ter seu nome revelado. Para ele, a perspectiva de entrada de novas empresas não diminui o cenário positivo para Gol e Azul, que estão capturando demanda vinda da redução das atividades da Avianca. "A demanda não está aquecida, mas está crescendo e as duas estão ganhando dinheiro", disse. Na avaliação de Bruna Pezzin, analista da XP, a aprovação da MP tende a não ter impacto significativo para as duas aéreas no curto prazo. A avaliação é que, apesar de ser uma fonte de recursos adicional à qual as empresas podem ter acesso para se financiar - com aumento de participação de seus sócios estrangeiros, por exemplo -, a situação financeira delas é bem melhor do em outros momentos, como entre 2015 e 2016. Nesse período, petróleo e o dólar estavam em alta e havia uma intensa guerra de preços.

A Gol tem 9,41% do capital social detido pela Delta e 1,5% das ações com a Air France-KLM. A Azul tem como sócia a United Airlines, com fatia de 8%. A Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) criticou, ontem à noite, a decisão do Congresso de incluir na MP a volta da gratuidade do despacho de bagagens em voos nacionais. Segundo a Abear, o fim da cobrança "novamente afasta o Brasil das práticas internacionais" adotadas no setor.

A versão aprovada, acrescenta a entidade, "contraria o seu objetivo inicial de aumentar a competitividade no setor por meio da ampliação do acesso de capital estrangeiro na aviação comercial brasileira". E prosseguiu: "O texto retira do consumidor a alternativa de escolher a classe tarifária mais acessível, sem despacho de malas, preferida por dois terços dos passageiros desde a sua implementação, a partir de março de 2017."

Fonte: Valor



Anac aprova concessão da Air Europa para explorar voos domésticos

Empresa será primeira companhia 100% internacional em operação no país

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) aprovou hoje (23) em reunião extraordinária a concessão do serviço de transporte aéreo da Globalia Linhas Aéreas Ltda, grupo que administra a Air Europa.

A entrada da empresa com 100% de capital estrangeiro no país foi anunciada pelo ministro da Infraestrutura, Tarcício Gomes de Freitas, no último sábado (18).

Com a aprovação, a empresa é a primeira companhia aérea internacional em operação regular de passageiros no país.

De acordo com a Anac, a empresa agora poderá atuar também no mercado doméstico brasileiro. Hoje, a Air Europa opera em rotas internacionais, partindo e chegando no país, dos aeroportos de Salvador e Recife para Madrid.

O ministro do Turismo, Marcelo Álvaro Antônio, disse que a chegada da Air Europa no Brasil representa um marco para o turismo do país.

"Tão ou mais importante que atrair turistas internacionais é estimular e criar condições para o próprio brasileiro viajar pelos destinos domésticos.

No último ano, os brasileiros gastaram US\$ 18,26 bilhões no exterior muito em função dos custos do turismo interno [o déficit na balança comercial é de US\$ 6,2 bilhões]", disse.

"Aumentar a conectividade e tornar os preços mais competitivos é fundamental para fomentar o turismo interno.

Com apenas 12,4% de estradas pavimentadas e sem transporte estruturado de passageiros por ferrovias ou marítimo/fluvial, o único modal que pode promover a integração do país num curto espaço de tempo é o aéreo."

A aprovação ocorreu durante o período de vigência da Medida Provisória 863/19, que acaba com a limitação de 20% de capital estrangeiro em empresas aéreas. O texto, aprovado ontem (21) na Câmara dos Deputados, deve ser votado nesta quarta-feira no Senado. O dispositivo pode perder a validade caso não seja aprovado pela Casa.

Fonte: Agência Brasil





Cade avalia investigação sobre recuperação judicial da Avianca

Em resposta a pedido de manifestação sobre o processo de recuperação judicial da Avianca, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) informou nesta quinta-feira ao Tribunal de Justiça de São Paulo que instaurou procedimento preparatório de inquérito administrativo para apurar as implicações concorrenciais do processo.

Nessa etapa, a autarquia reúne as informações que podem embasar a abertura de um processo ou o arquivamento do procedimento preparatório. A autarquia também solicitou sua admissão como Amicus Curiae no processo de recuperação, tendo assim pleno acesso aos autos e podendo fornecer informações adicionais.

Os procuradores também adicionaram um estudo sobre o mercado de transporte aéreo de passageiros e dos impactos concorrenciais que podem vir do plano de recuperação. O material, ressaltaram, não representa um posicionamento antecipado do Cade, mas subsídios técnicos para futuras análises.

No texto, os procuradores avaliam que a compra de slots por Gol e Latam traria preocupações concorrenciais que seriam “as mais elevadas” (em texto em negrito), por conta das participações de mercado elevadas das duas companhias nas principais rotas em que a Avianca atua. Uma venda para a Azul representaria uma preocupação menor, mas, ainda assim, seria necessária uma análise profunda para se ter uma conclusão sobre essa operação.

“Tendo em vista os aspectos abordados, e ciente do disposto na Resolução nº 338/2014 acerca da alocação de slots, a Superintendência-Geral reitera as preocupações exageradas na Nota Técnica nº 4/2019/DEE/CADE, e alerta sobre os efeitos extremamente deletérios ao ambiente concorrencial que a distribuição de slots da Avianca às empresas incumbentes pode acarretar ao mercado de aviação civil”, concluem os procuradores.

Fonte: Valor



Senado aprova MP das companhias aéreas

O Senado aprovou ontem a medida provisória (MP) que acaba com as restrições ao capital estrangeiro nas empresas aéreas que operem no Brasil. O texto traz também a volta da franquia mínima de bagagens, instituindo que cada passageiro pode, em voos nacionais, despachar bagagem de até 23 kg ao viajar em aeronaves acima de 31 assentos.

O texto segue para sanção e caberá ao presidente Jair Bolsonaro decidir sobre a questão das bagagens. As companhias são contra a volta da franquia mínima, em vigor desde a edição, em dezembro de 2016, da resolução 400 da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e alegam que os custos extras acabam afetando o preço final das passagens. Além disso, a obrigatoriedade da franquia pode afetar a entrada no país das companhias "low cost", que cobram por qualquer item considerado extra nos voos.

Para vencer resistências e garantir a aprovação da MP, o líder do governo, senador Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE), comunicou no plenário que Bolsonaro se compromete a editar um decreto com um ponto que constava originalmente no parecer do senador Roberto Rocha (PSDB-MA) e foi retirado pelos deputados: as companhias estrangeiras terão de oferecer, pelo menos, 5% de voos regionais ao longo dos dois primeiros anos de operação no Brasil. "Caso haja dúvidas sobre o decreto, o governo vai apoiar a inclusão deste dispositivo na Lei Geral do Turismo", disse Bezerra. O projeto da Lei do Turismo, por sua vez, está sob relatoria do senador Randolfe Rodrigues (Rede-AP) e terá seu parecer apresentado na quarta-feira na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).

O relator avisou que incluirá em seu texto a aviação regional e também um dispositivo para que pelo menos dois terços da tripulação de cada voo seja formada por brasileiros. Presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP) disse que, se aprovada na CCJ, levará a proposta a voto no plenário no mesmo dia.

Os senadores criticaram o fato de a MP chegar para análise na Casa apenas no último dia - caso não fosse aprovada nos mesmos termos da Câmara, a proposta perderia a validade nesta quinta-feira. "Nós da oposição poderíamos derrubar essa MP. Mas não seria bom para o Brasil. Não é mais possível que o Senado seja tratado com tanto desrespeito", alegou Randolfe, líder da oposição. Alcolumbre relatou que levou a questão ao presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ) e conseguiu dele o compromisso de que a Câmara votará na terça-feira emenda à Constituição (PEC) que regula os prazos de tramitação de medidas provisórias.

A proposta, de autoria do ex-presidente José Sarney, foi apresentada em 2011 e está parada na Câmara desde 2017. O texto estabelece que os deputados terão no máximo 80 dias para apreciar as MPs. O Senado terá outros 30 dias para fazer o mesmo. Caso os senadores façam alguma alteração no texto, a Câmara terá então mais 10 dias para analisar as mudanças.

Atualmente as MPs têm de ser votadas pelo Congresso Nacional em até 120 dias, mas não há um prazo específico para que cada Casa se posicione.



A Câmara dos Deputados havia aprovado a MP na terça-feira. O fim da cobrança separada por bagagem despachada foi aprovado por emenda do PT apoiada por quase todos os partidos. As exceções foram o PSL de Bolsonaro e o PSD, que liberaram seus parlamentares para votar como quisessem, e o Novo, único contrário a proibir a cobrança.

Líder do Novo, o deputado Marcel van Hattem (RS) afirmou que a cobrança de bagagem será incorporada ao preço.

"Estamos prejudicando o consumidor. Quem for sem mala para o avião vai pagar pelos que despacham. Não existe almoço grátis", disse.

Um deputado do DEM afirmou que a votação da emenda ocorreu porque a maioria acha que não houve impacto positivo aos consumidores nos preços com a cobrança de bagagem. Já os líderes acertaram a votação para jogar no colo de Bolsonaro a impopular decisão de vetar a proibição à cobrança.

Fonte: Valor



Boeing Brasil - Commercial é o nome da Embraer na aviação comercial

Boeing Brasil - Commercial é o nome da nova empresa resultante da compra da divisão de aviação comercial da brasileira Embraer pela gigante aeroespacial norte-americana. A escolha foi conservadora.

Ainda há dúvida entre executivos da nova empresa sobre o impacto da aquisição no mercado e, especialmente, o temor de ferir sensibilidades políticas brasileiras. Daí o Brasil com “s”, ainda que seguido pelo “commercial” em inglês.

A Embraer foi estatal desde sua criação pelos militares, em 1969, até 1994, e é a maior exportadora nacional de produtos com alto valor agregado. É vista como a joia da coroa industrial em um país cuja balança comercial é ancorada em commodities.

Assim, a decisão de imagem mais importante ainda vai demorar alguns meses: o nome a ser adotado pela série E-Jets E2, a continuação da bem-sucedida família de jatos regionais da Embraer que atraiu a Boeing em primeiro lugar a buscar o negócio.

Como dizem executivos da empresa, aqui deverá haver surpresas. Por um lado, a E2 já tem reputação firmada no seu nicho, liderado nos últimos anos pela Embraer. Por outro, a marca Boeing deverá ser evidenciada. Quando a americana comprou a rival McDonnell-Douglas, em 1997, renomeou apenas um dos modelos, o MD-95 _ que virou o Boeing-717, seu único jato regional, que teve curta carreira.

A Airbus, maior competidora da Boeing, rebatizou de A220 o avião da C-Series da canadense Bombardier, cuja linha comprou em 2017. Foi esse negócio, que trouxe para o portfólio de produtos dos europeus um jato regional pela primeira vez, que disparou a negociação entre os americanos e a Embraer, maior rival da empresa do Canadá. Assim como a Airbus, a Boeing só trabalhava com jatos maiores – um conceito fluido, o avião regional usual embarca de 70 a 130 passageiros. Para a Embraer, o ganho de escala comercial que o produto rival ganhou no negócio com os europeus foi decisivo na decisão pela associação com os americanos.

Os americanos não poderão usar o nome Embraer, para não se confundir com a empresa brasileira remanescente do acordo, que cuidará de produtos de defesa e segurança, além da área de aviação executiva.

O processo de montagem da nova empresa, cuja formação foi aprovada após o governo brasileiro exercer a opinião que tinha direito devido às regras da privatização da ex-estatal Embraer em janeiro, está acelerado.

“Carve-out”

Cerca de cem pessoas trabalham no Brasil e nos EUA no chamado “carve-out”, ou o destrinchar da aviação civil do corpo da atual Embraer. Elas são capitaneadas desde o dia 22 de abril pelo ex-presidente da Boeing Internacional, Marc Allen, que passa parte do mês em São José dos Campos, onde a Embraer tem sua matriz, e os futuros espaços compartilhados com a Boeing Brasil - Commercial.



São necessárias aprovações de órgãos regulatórios em nove países para a empresa deslançar. Três já o fizeram, Quênia, África do Sul e Colômbia. Brasil está encaminhado, e Estados Unidos devem dar o OK em agosto. Por fim, faltará a China, provavelmente no fim do ano. Enquanto isso, a separação da área de aviação civil segue, não sem percalços. Segundo pessoas envolvidas no processo, o maior desafio, até aqui, está na área de tecnologia da informação, que era altamente integrada na Embraer - e que garantiu boa parte de sua fama de empresa ágil em processos.

Na área de engenharia, o desafio maior é o fato de tanto Boeing quanto a velha Embraer serem subcontratadas uma da outra. Isso nunca aconteceu para as duas empresas, e o time que trabalha na desintegração das empresas prevê um catálogo de até 19 mil itens que uma fornecerá à outra.

A nova empresa deverá empregar cerca de 10 mil dos 18,5 mil funcionários atuais da Embraer (16,5 mil deles no Brasil). A previsão anterior era de 9.000 empregos, que batia com a estimativa do sindicato dos trabalhadores locais sobre a mão de obra da área de aviação civil.

A compra foi o maior negócio aeronáutico da história brasileira e se arrastou por mais de um ano de negociações entre empresas e o governo, que possuía poder de veto sobre acertos da Embraer. A empresa em si, ainda que tivesse controle brasileiro, tinha seu controle diluído e mais de 80% estava na mão de fundos estrangeiros.

KC-390

A Boeing Brasil - Commercial terá 80% de controle americano e 20%, da velha Embraer. A compra da linha civil custou US\$ 4,2 bilhões (cerca de R\$ 16,8 bilhões no câmbio de hoje) à gigante dos EUA. Os americanos também terão 49% de uma joint venture dedicada à venda de um produto militar, o avião de transporte KC-390, que também está em fase de elaboração e que terá Allen como representante americano em seu conselho controlado pela Embraer brasileira.

Se tudo andar como esperam os envolvidos, o processo de formação das novas empresas deverá estar finalizado no começo de 2020.

Governo Bolsonaro

As turbulências políticas e econômicas do governo Jair Bolsonaro assustam os americanos, segundo a reportagem ouviu de pessoas próximas das discussões sobre a nova empresa. Não do ponto de vista regulatório, dado que o governo aprovou o negócio, mas pelo ambiente geral de negócios do país.

Por outro lado, ressaltam, o mercado aeroespacial é peculiar, e regido por tendências internacionais. A ideia da Boeing é fazer do Brasil um modelo para parcerias semelhantes a serem montadas, talvez em dois ou três outros pontos do mundo, nos próximos 20 a 30 anos.

Mercados regionais potenciais

É consenso entre analistas do mercado de aviação o estreitamento das cadeias globais de produção.



Uma liderada pela Airbus, outra pela Boeing, e com espaços menores sendo disputados por chineses, russos, indianos e japoneses. Com o acirramento da guerra comercial entre EUA e China, uma rede de fornecedores baseada no Brasil poderia, teoricamente, ser favorecida.

Inicialmente, a ideia da Boeing é apostar na construção de mercados regionais potenciais. O Sudeste Asiático, a Índia e a África figuram no topo da lista.

Segundo determinação da matriz americana, de resto ciosa do clima de caça às bruxas do governo Bolsonaro sobre o tema, novos investimentos produtivos não deverão buscar apoio no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Isso não inclui, contudo, o financiamento de contratos de exportação, como ocorre com o Eximbank americano. De 2004 a 2018, a Embraer foi o segundo maior receptáculo de financiamento do BNDES, atrás da Petrobras. Foram R\$ 49 bilhões para a empresa. Desse valor, mais de 80% foi utilizado como crédito para exportações, algo que depende da vontade do comprador, que escolhe o mecanismo de financiamento – a empresa afirma que 30% de seus aviões vendidos para o exterior no período usaram linhas do BNDES.

Já o restante foi usado para o desenvolvimento de tecnologias – o E2 recebeu, por exemplo, US\$ 1,2 bilhão (R\$ 4,8 bilhões). É essa fatia que a Boeing diz dispensar.

Fonte: Valor



Corte Suprema do Chile proíbe alianças da Latam com American e IAG

A Corte Suprema do Chile reverteu a decisão do Tribunal de Defesa da Livre Concorrência, que havia aprovado com condições as fusões de rotas da Latam Airlines com a American Airlines e o grupo IAG, composto por British e Iberia. Os acordos tinham sido anunciados em 2016.

Por unanimidade, os magistrados da Terceira Turma da Corte decidiram "que não sejam aprovados os acordos entre Latam, American, Iberia e British submetidos à consulta do tribunal".

O processo teve um encaminhamento rápido na Corte Suprema. O órgão regulador chileno de concorrência Fiscalía Nacional Económica do Chile (FNE) e a Associação Chilena de Agências de Turismo recorreram à Corte contra a aprovação da operação com restrições.

As agências de turismo argumentaram que o acordo é contrário à livre concorrência por causa da alta concentração nas rotas para a América do Norte e Europa, dado que o mercado chileno não é comparável com o de outros países nos quais esse tipo de parceria funciona. Os magistrados acataram esse argumento.

As repercussões não demoraram. O advogado das agências de turismo, Julio Pellegrini, disse que a decisão permite que continue a concorrência entre as linhas aéreas que voam para Estados Unidos e Europa", resultadno em melhores preços de passagens e na promoção do ingresso de visitantes no país.

**Este texto foi produzido pelo Diario Financiero do Chile que faz parte da Red Iberoamericana de Periodismo Económico*

Fonte: Valor





Anac suspende operações da Avianca Brasil

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) informou que suspendeu cautelarmente todas as operações da Avianca Brasil até que a companhia comprove capacidade operacional para manter as atividades em segurança.

A agência ressaltou que a decisão foi tomada com base em informações prestadas à área responsável do órgão regulador pela segurança operacional.

A Anac recomenda aos passageiros com voos da Avianca nos próximos dias que entrem em contato com a empresa e não se desloquem para o aeroporto até que novas informações sejam divulgadas.

Segundo a agência, a Avianca segue obrigada a cumprir integralmente as normas do setor, que exigem a oferta de opções como reembolso e reacomodação.

Fonte: Valor