

## CLIPPING

21/2019

14 de Junho de 2019

## AVIAÇÃO E AEROPORTOS

- Justiça define destino da Avianca Brasil
- Quatro grupos estudam aquisição de Viracopos
- Aéreas avaliam cenário enquanto leilão da Avianca segue suspenso
- Avianca tem contas bloqueadas pela Justiça; saldo é de R\$ 258,7 mil
- Abear: Regra da distribuição de slots entre aéreas deve ser respeitada
- Aeroporto da BA só autorizará voos da Passaredo com pagamento prévio de tarifa
- Socicam: negociação com Passaredo é concluída e voos são retomados na BA
- TCU vai avaliar ações da Anac e do governo sobre situação da Avianca
- Vinci Airports consegue bloquear contas da Avianca Brasil
- Anac: Aéreas brasileiras têm prejuízo de R\$ 1,9 bilhão em 2018
- Na crise da Avianca, passagem sobe 23%
- Azul confia em alternativa do governo
- Passaredo Linhas Aéreas entra na disputa por slots da Avianca em Congonhas



## Justiça define destino da Avianca Brasil

O colegiado de desembargadores do Tribunal de Justiça de São Paulo deve decidir hoje o destino da Avianca Brasil. Está na pauta o julgamento do mérito da ação que levou à suspensão do leilão de ativos da companhia aérea em dia 7 de maio. A decisão liminar foi tomada pelo desembargador Ricardo Negrão, em favor da Swissport, credora da aérea, que questiona o certame previsto no plano de recuperação judicial aprovado pelos credores da Avianca Brasil no início de abril.

Hoje, os desembargadores podem liberar o leilão de ativos, ou manter a suspensão e pedir que os credores definam com a Avianca um novo formato de pagamento das dívidas, ou ainda podem decretar a falência da companhia. A maioria das fontes familiarizadas com o processo de recuperação judicial da Avianca consideram como mais provável que a Justiça decrete a falência da empresa.

As dívidas da Avianca Brasil no âmbito da recuperação judicial somam R\$ 2,7 bilhões. Mas há outros débitos não contemplados pelo plano, como aqueles com os arrendadores de aviões, de aproximadamente R\$ 500 milhões, e as dívidas com as concessionárias de aeroportos, de R\$ 100 milhões.

Em relação às dívidas com os aeroportos a situação é mais grave. As concessionárias de aeroportos acusam a Avianca Brasil de ter deixado de repassar as taxas de embarque. Por lei, as companhias aéreas recolhem essas taxas e as repassam em até 15 dias para os aeroportos. Não se trata de um valor que a empresa aérea poderia reter em seu caixa.

Em março, a francesa Vinci Airports, concessionária do aeroporto internacional Luís Eduardo Magalhães, em Salvador, apresentou ao Ministério Público do Estado de São Paulo um pedido de instauração de inquérito criminal contra a Avianca Brasil, por apropriação indébita de recursos. A empresa alega que, desde julho de 2018, a Avianca Brasil não faz o repasse das taxas de embarque. O Ministério Público aceitou o pedido de abertura de inquérito e a investigação ficou a cargo da Polícia Civil do Estado de São Paulo.

Na semana passada, dois executivos da Avianca Brasil foram ouvidos pela Polícia Civil: José Alberto Vianna, presidente da Avianca Brasil, e Ricardo José Varotto, tesoureiro da companhia aérea.

O Valor apurou que, nos depoimentos, os executivos reconheceram que a empresa tem dívidas com a Vinci Airports relacionada ao repasse das taxas de embarque.

O presidente da Avianca Brasil disse à polícia que existe um acordo entre a aérea e a Vinci Airports para o pagamento em oito parcelas dos valores em atraso. Mais adiante no depoimento, Vianna disse que, com a retomada de quase todos os aviões pelas arrendadoras e a suspensão do leilão de ativos, a crise da Avianca agravou-se, "ficando impossível regularizar todas as pendências financeiras".

O tesoureiro da Avianca, em seu depoimento, disse que a empresa vive "um esgotamento pela perda gradativa de sua capacidade financeira".



Mas disse que, apesar da situação difícil, a Avianca tem feito o repasse das taxas de embarque.

A Vinci Airports é assessorada no caso pelo escritório Cascione Pulino Boulos Advogados. A dívida da Avianca com a Vinci Airports situa-se entre R\$ 6 milhões a R\$ 7 milhões. Leonardo Avelar, sócio do escritório e advogado da Vinci Airports, afirma que "a versão apresentada pelos investigados é inverossímil e contraria os documentos juntados ao inquérito policial".

Nesta semana, a Polícia Civil vai entregar o resultado da investigação para o Ministério Público, que pode pedir o arquivamento do inquérito ou solicitar outras diligências - como ouvir mais pessoas. O MP poderá ainda concluir que houve um crime e oferecer a denúncia na esfera penal. Nesse caso, a Avianca passaria de investigada para ré em ação penal. A expectativa é que o MP tenha uma definição sobre o caso em cerca de um mês.

**Fonte: Valor**

## Quatro grupos estudam aquisição de Viracopos

Ao menos quatro grupos contrataram assessores e avaliam fazer propostas pela concessionária Aeroportos Brasil Viracopos (ABV), segundo fontes que acompanham as negociações.

Além do consórcio formado por Zurich e IG4, estudam entregar ofertas a argentina Inframérica, o fundo de Abu Dhabi Mubadala e a Starboard Partners, especializada em reestruturação de empresas. A francesa Aéroports de Paris (ADP) chegou a contratar consultores e advogados para analisar o ativo, mas, a princípio, desistiu de sua oferta.

A concessionária responsável pelo aeroporto de Viracopos, em Campinas, entrou em recuperação judicial em maio do ano passado, para reestruturar débitos de R\$ 2,88 bilhões - sem contar o pagamento de outorgas ao poder concedente. A empresa é controlada pela Triunfo, que está em recuperação extrajudicial, e pela UTC, em recuperação judicial. A estatal Infraero também detém uma fatia de 49% no ativo.

A assembleia de credores já foi adiada pela Justiça duas vezes, a pedido da concessionária e de credores, que alegaram não ter chegado a uma solução a tempo. Caso o plano de recuperação não seja aprovado, a opção será a falência.

A reunião está marcada para o dia 27 de junho, mas a expectativa é que não haja quórum e que a votação efetiva fique para a segunda convocação, em 1º de agosto. Até lá, a concessionária espera que ao menos parte dos grupos apresentem ofertas mais concretas.

A ABV tem afirmado que uma proposta de compra deverá se efetivar só após a aprovação do plano proposto pela concessionária. Com o negócio equilibrado, as empresas teriam segurança para entrar. No entanto, há pressão para que um acordo de venda seja costurado antes da assembleia, principalmente após os sucessivos adiamentos, diz uma fonte que estudou o ativo.

A Inframérica, que se reuniu com credores e governo, é considerada uma das mais avançadas no processo. Procurada, a empresa não quis se manifestar. O Mubadala e a Starboard Partners também preferiram não comentar.

A Starboard trabalha na recuperação judicial da UTC. O interesse da empresa em adquirir o ativo foi questionado por outros agentes envolvidos nas negociações - como ela assessora uma controladora da ABV, haveria conflito de interesse. A empresa foi convidada pelos próprios acionistas para analisar o ativo e teria o aval da Infraero.

A Zurich e a IG4 foram as únicas que já trouxeram uma proposta firme a público. O consórcio afirma que segue sua negociação com credores e que planeja entregar à Justiça uma proposta para votação na assembleia.

***Além da Zurich, Inframérica, Mubadala e Starboard preparam propostas pelo ativo em recuperação judicial***

A oferta apresentada pelas empresas previa uma redução de 40% das outorgas pagas à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e uma renegociação dos investimentos exigidos no contrato.



A proposta desagradou governo, Anac e a própria ABV, que sinalizou que questionaria a operação na Justiça caso a proposta fosse aceita nesses termos.

"Ainda estamos confiantes de que a solução de mercado que apresentamos é a melhor para Viracopos. O aeroporto está perdendo força e valor ao longo do tempo e essa situação pode colocar em risco o salário dos funcionários", disse a Zurich, em nota.

Em paralelo à movimentação de potenciais compradores, a concessionária de Viracopos tenta buscar um acordo com seus credores para viabilizar a aprovação de seu plano de recuperação.

De um lado, com o BNDES, a ABV negocia a extensão do prazo para o pagamento e a redução das taxas. Em outra frente, a empresa tenta rever o valor da dívida com a Anac registrada no relatório da administradora judicial do processo, a Deloitte.

No cálculo feito pela consultoria, a Anac aparece com dívida de R\$ 4,67 bilhões. O montante, porém, não foi trazido a valor presente, o que impediria uma comparação com os débitos financeiros. Caso o valor tivesse sido ajustado, a dívida com a agência seria de aproximadamente R\$ 2 bilhões, abaixo dos R\$ 2,6 bilhões devidos ao BNDES, segundo avaliação da concessionária.

Procurada, a Anac afirmou, em nota, que "a agência continuará perseguindo os créditos, lançando mão, para tanto, de todos os meios e recursos cabíveis".

A Deloitte disse, também em nota, que já se manifestou nos autos do processo e, agora, aguarda apreciação do juiz sobre o tema.

A alteração seria relevante para reduzir o poder da Anac nas negociações, segundo pessoas a par das conversas. A agência e a concessionária tiveram diversos embates nos últimos anos, e a percepção é que o BNDES se mostra mais interessado em aprovar uma solução de mercado do que o órgão federal.

A tarefa de equacionar a concessão de Viracopos não é fácil, afirmam analistas. Além da renegociação com os bancos - principalmente BNDES -, a Anac resiste em flexibilizar termos do contrato original, que exige investimentos e outorgas considerados volumosos demais para a receita atual do aeroporto. O temor é que, caso sejam feitas concessões neste caso, outros grupos pedirão revisões.

Para Gustavo Lopes, sócio da consultoria Roland Berger e especialista no setor de aeroportos, há espaço para flexibilizar obrigações sem desvirtuar o contrato. "Se discutiu muito rever termos, mas isso seria muito difícil. O contrato já é flexível, mas não se exploraram todas as suas potencialidades", diz.

Ele dá como exemplo o acordo feito no aeroporto de Guarulhos, em que a concessionária ganhou desconto nas outorgas e, em troca, fará um novo investimento - a construção de um monotrilho ligando a CPTM (Companhia de Trens Metropolitanos) aos terminais. A aprovação da Anac neste caso pode indicar um caminho para Viracopos, avalia outra fonte.

**Fonte: Valor**



## Aéreas avaliam cenário enquanto leilão da Avianca segue suspenso

O Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo adiou ontem a decisão sobre o leilão de ativos da Avianca Brasil, suspenso no dia 7 de maio. O relator do caso, desembargador Ricardo Negrão, faltou por problema de saúde. A reunião do colegiado para decidir sobre o caso foi remarcada para o dia 17.

O colegiado do Tribunal pode permitir que o leilão seja feito ou pode manter a suspensão do certame e convocar a Avianca e credores para definir um novo modelo de venda dos ativos. Outra opção - a mais provável, de acordo com fontes a par do processo - é decretar a falência da Avianca. Nesse caso, os ativos também teriam que ser vendidos em um leilão.

Para Gol e Latam, caso a falência da Avianca seja decretada na próxima semana, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) deverá redistribuir os horários de pousos e decolagens ("slots") da Avianca Brasil nos aeroportos de Congonhas, Guarulhos e Santos Dumont seguindo a legislação atual. Ou seja, a distribuição será feita igualmente entre as empresas que já operam nesses aeroportos - Gol, Latam e Azul - se não aparecer um novo competidor interessado. No caso de surgir uma concorrente, essa nova empresa teria metade dos slots e a outra metade seria dividida entre Gol, Latam e Azul.

Gol e Latam criticaram a concorrente Azul, que tem afirmado que a distribuição igualitária dos slots só aumentaria a concentração das duas maiores companhias aéreas nos aeroportos, reduzindo sua capacidade de competir na ponte aérea Rio-São Paulo.

Em 30 de maio a Azul iniciou uma campanha nas redes sociais, convocando os internautas a apoiar a ampliação de suas operações no trecho.

"Vejo que as manifestações da Azul demonstram o interesse em obter esses slots sem respeitar a regulamentação vigente.

Nossa expectativa é que os órgãos reguladores não se sujeitarão a esse tipo de pressão, que colocaria em risco a segurança jurídica - ativo que tem sido amplamente defendido pelo atual governo -, ainda mais com o objetivo de favorecer uma única empresa", afirmou Paulo Kakinoff, presidente da Gol.

O presidente da Gol acrescentou que a Azul já possui uma quantidade de slots no aeroporto de Congonhas superior ao número alocado pela Avianca para operar na ponte aérea.

"É falso que a Azul não poderia hoje oferecer a ponte aérea. A Azul não o faz porque não quer. E faz esta campanha enganosa porque quer mudar a regulação só para o seu benefício, em detrimento da estabilidade jurídica e regulatória do país", afirmou Jerome Cadier, presidente da Latam no Brasil.

Os dois concorrentes disseram que o plano de recuperação judicial, aprovado por 94% dos credores da Avianca Brasil, permite que qualquer interessado participe do leilão de ativos, enquanto a proposta feita pela Azul, rejeitada pela Justiça, previa a venda de todos os ativos para uma única empresa em leilão. Nesse molde, Gol e Latam não poderiam participar, porque encontrariam resistências das autoridades antitruste.



Procurada, a Azul não quis comentar sobre o assunto. Mas em entrevistas dadas anteriormente, seu presidente, John Rodgerson, já havia relatado preocupações com a demora no processo de recuperação judicial e com os riscos da Avianca falir antes do leilão. O executivo também tem dito que o leilão da Avianca no formato atual só privilegia as líderes do setor.

Para Gol e Latam, o adiamento da decisão ontem pela Justiça prejudica todo o mercado. "Já se passou mais de um mês desde que o leilão foi suspenso. Nesse tempo, as UPIs já poderiam ter sido aprovadas e constituídas e estarem operando.

Mas não, estamos parados, vendo o aumento dos riscos e das incertezas que giram em torno de todo esse processo", afirmou Cadier.

Desde o início da crise, a Latam acomodou em seus voos cerca de 28,5 mil passageiros da Avianca Brasil, sem receber a taxa de endosso que deveria ser paga pela aérea. A Gol, por sua vez, transportou 43 mil passageiros da Avianca, com um custo não reembolsado superior a R\$ 10 milhões, de acordo Kakinoff.

O balanço da Avianca Brasil entregue à Anac revela uma deterioração generalizada nas contas da companhia aérea já no ano passado. A empresa fechou 2018 com prejuízo líquido de R\$ 491,9 milhões, ante um lucro de R\$ 41,6 milhões no ano anterior.

A receita operacional líquida da Avianca subiu 29,6%, chegando a R\$ 4,6 bilhões. Mas os custos dos serviços prestados subiram mais - 51,9%, para R\$ 4,6 bilhões. A conta de combustíveis e lubrificantes aumentou 54,2%, para R\$ 1,7 bilhão. Outro custo de destaque foi o de arrendamentos, que cresceu 84,5%, para R\$ 990,7 milhões. Também houve piora nas despesas comerciais, que avançaram 48,2% em 2018, para R\$ 404 milhões.

**Fonte: Valor**



## Avianca tem contas bloqueadas pela Justiça; saldo é de R\$ 258,7 mil

A francesa Vinci Airports, concessionária do aeroporto internacional Luís Eduardo Magalhães, em Salvador, obteve uma vitória na Justiça contra a Avianca Brasil. Na semana passada, a juíza Ana Lúcia Schmidt Rizzon, da 18ª Vara Cível do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, autorizou o bloqueio das contas da aérea para quitar dívida com a Vinci Airports.

A administradora do aeroporto luta na Justiça para obrigar a aérea a repassar as taxas de embarque que a Avianca recolhia dos passageiros, mas não repassava ao aeroporto. A Vinci Airports é assessorada pelo escritório Cascione Pulino Boulos Advogados.

A Avianca já tinha deixado de repassar as taxas de embarque em 2018, o que motivou a ação. No início deste ano, a empresa voltou a repassar regularmente as taxas. Mas, no fim de março, com o agravamento da crise financeira, a Avianca deixou de efetuar os pagamentos ao aeroporto de Salvador.

A dívida soma R\$ 2,2 milhões. Esse valor inclui o valor das tarifas e multa por descumprimento de decisão judicial. A juíza autorizou a empresa a bloquear todas as contas da Avianca Brasil até atingir esse valor. No entanto, de acordo com dados do Banco Central aos quais o Valor teve acesso, o saldo total das contas bancárias da Avianca Brasil no dia 7 de junho era de apenas R\$ 258,7 mil.

Agora, a Vinci Airports vai tentar bloquear outros ativos da Avianca, para atingir o valor da total dívida da empresa aérea.

A Vinci Airports não é a única que sofre com a falta de repasses de taxas por companhias aéreas. A Socicam Aeroportos, administradora do aeroporto de Vitória da Conquista (BA), informou que a partir do dia 14, os voos da Passaredo só serão autorizados se a companhia repassar antecipadamente o valor das tarifas de embarque. Segundo a Socicam, a Passaredo vem retendo o repasse das taxas. A Passaredo informou que está em negociação com a Socicam e "que não haverá qualquer alteração na programação de seus voos". A Passaredo passou por uma reestruturação após ficar em recuperação judicial entre 2012 e 2017.

**Fonte: Valor**



## Abear: Regra da distribuição de slots entre aéreas deve ser respeitada

Segurança jurídica, injeção de capital estrangeiro e crescimento econômico são os principais fatores que podem fazer o setor aéreo deslançar. Entre esses três fatores, a segurança jurídica é a mais importante. A avaliação é do presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), Eduardo Sanovicz.

“É vital para o setor aéreo trabalhar com segurança jurídica. Isso significa duas coisas: o veto à volta da franquia de bagagem e a manutenção das regras definidas sobre a distribuição de ‘slots’ [direitos de pousos e decolagens em um aeroporto]”, afirmou Sanovicz, ao Valor.

O presidente da Abear acrescentou que, no mundo todo, as agências que regulam o setor aéreo definem as regras para operar no país e as regras são cumpridas. No Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) regula o setor aéreo. “Por exemplo, em relação ao aeroporto de Congonhas, existem regras definidas pela agência no Brasil e nós as cumprimos. É muito importante mostrar para a sociedade, as empresas, os trabalhadores e os investidores que as regras no Brasil são perenes, não mudam por casuísmo”, afirmou.

Com o agravamento da situação da Avianca Brasil, em recuperação judicial desde dezembro de 2018, em maio a Azul – que fez uma proposta para comprar os ativos da concorrente – lançou uma campanha na internet e nas mídias sociais, convocando os internautas a apoiar a ampliação de suas operações no aeroporto de Congonhas, para fazer a ponte aérea entre São Paulo e Rio de Janeiro.

Gol e Latam vieram a público nesta semana criticar a ação da concorrente, dizendo que a empresa quer fazer pressão social para que a Anac mude as regras atuais.

### Como é a regra dos slots

Pela legislação vigente, caso a Avianca Brasil deixe de operar de forma definitiva, seus slots nos aeroportos de Congonhas (São Paulo), Guarulhos (SP) e Galeão (Rio de Janeiro) voltam para o banco da Anac. A agência pode fazer a redistribuição dos slots de duas formas: os direitos são divididos igualmente entre as empresas que já operam nesses aeroportos – no caso, Gol, Latam e Azul – se não aparecer um novo competidor. No caso de um entrante (como a Globalia, que já demonstrou interesse), metade dos slots fica com a empresa novata e a outra metade é dividida entre as outras empresas.

Sanovicz disse que não vê possibilidade da Anac mudar as regras de distribuição de slots neste momento.

É a primeira vez que o executivo fala sobre o cenário do setor aéreo neste ano. A Abear tem como associadas Avianca Brasil, Gol, Latam Airlines, Boeing, Latam Cargo, MAP Linhas Aéreas, Passaredo e Twoflex. A Azul, uma das fundadoras da Abear, deixou a entidade em maio, com a deterioração das relações entre a aérea, Gol e Latam, no processo de disputa pelos ativos da Avianca. A Azul alegou que discordava da Abear em alguns aspectos e preferia apresentar seus interesses de forma direta. Por exemplo, a empresa é contra a autorização de até 100% de capital estrangeiro nas aéreas, enquanto a Abear é favorável à medida.



Sanovicz não comentou sobre os motivos que provocaram a saída da Azul.

### **Franquia de bagagem**

Em relação à segurança jurídica, Sanovicz também defendeu o veto ao trecho da medida provisória que restabeleceu a franquia de bagagem gratuita. O presidente Jair Bolsonaro sinalizou recentemente que pode vetar a medida. Para Sanovicz, o fim da franquia de bagagem é fundamental para atrair empresas aéreas estrangeiras ao país, principalmente empresas “low cost”.

“Entramos em 2019 com a economia andando de lado, sem nenhum sinal de recuperação vigorosa. Mas o setor pode crescer com o ingresso de capital estrangeiro. E para isso acontecer é fundamental termos segurança jurídica”, reforçou Sanovicz.

O executivo também considerou como um fator que pode impulsionar o setor aéreo neste ano a decisão do governo de São Paulo de reduzir de 25% para 12% a alíquota de ICMS sobre o querosene de aviação. O projeto de lei foi anunciado pelo governador João Doria (PSDB) em fevereiro e está para ser votado na Assembleia Legislativa do Estado nos próximos dias.

“Essa é uma mudança que muda o cenário para a indústria”, disse Sanovicz.

De acordo com dados da Anac, as empresas aéreas que operam no Brasil fecharam 2018 com um prejuízo consolidado de R\$ 1,9 bilhão. Segundo a Abear, esse resultado foi causado por um aumento de 37% nos custos com querosene de aviação e pela desvalorização de 17% do real em relação ao dólar.

**Fonte: Valor**



## Aeroporto da BA só autorizará voos da Passaredo com pagamento prévio de tarifa

A Socicam Aeroportos divulgou comunicado informando que a partir do dia 14 de junho de 2019 os voos operados pela Passaredo no Aeroporto de Vitória da Conquista, na Bahia, somente serão autorizados a decolar caso a empresa repasse previamente à Socicam as tarifas relativas ao voo. A empresa diz que a medida se deve ao fato de que a Passaredo vem retendo o repasse das tarifas aeroportuárias, inclusive as de embarque, relativas aos seus voos. Segundo a operadora, essa ausência de repasses vem causando "prejuízo e desordem de âmbito financeiro e operacional".

Segundo a Socicam, a Passaredo foi notificada da alteração da política tarifária e a decisão também foi repassada para a Agência Nacional da Aviação Civil (Anac) e para a Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (AGERBA).

A operadora recomenda aos passageiros da Passaredo que verifiquem junto à companhia o status de sua viagem antes de dirigirem-se ao terminal de passageiros do Aeroporto de Vitória da Conquista. "A Socicam solicitou que a empresa Passaredo adote todas as medidas necessárias para evitar atrasos na liberação dos voos, devendo comunicar previamente aos passageiros sobre toda e qualquer ocorrência que tenha impacto sobre os voos programados", afirma a empresa em nota.

Procurada pela reportagem, a Passaredo ainda não se pronunciou a respeito.

**Fonte: DCI**



## Socicam: negociação com Passaredo é concluída e voos são retomados na BA

A Socicam Aeroportos informa que a negociação com a companhia aérea Passaredo foi concluída e os voos da companhia operados no Aeroporto de Vitória da Conquista (BA) estão regularizados.

Em nota, a concessionária lembra que a Passaredo foi notificada de que seus voos no aeroporto somente seriam autorizados a decolar caso a empresa realizasse previamente à Socicam os repasses das tarifas aeroportuárias devidas. "Em concordância com nosso compromisso em garantir o melhor atendimento aos passageiros e usuários, a Socicam solicitou que a empresa Passaredo adotasse todas as medidas necessárias para evitar atrasos na liberação dos voos", diz.

**Fonte: DCI**



## TCU vai avaliar ações da Anac e do governo sobre situação da Avianca

O plenário do Tribunal de Contas da União (TCU) decidiu nesta quarta-feira (12) abrir processo para avaliar as medidas adotadas pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e pelo Ministério da Infraestrutura relacionadas à suspensão dos voos da companhia aérea Avianca, em recuperação judicial desde dezembro do ano passado.

De acordo com a comunicação lida pelo ministro Vital do Rêgo, o tribunal vai acompanhar as medidas relacionadas à distribuição das licenças para pousos e decolagens nos aeroportos (“slots”) da Avianca, à garantia de competição na oferta dos serviços de transporte aéreo doméstico por empresas brasileiras, à compensação por potenciais prejuízos aos usuários e ao benefício econômico que pode ser assegurado aos usuários decorrente de cobrança das bagagens.

O ministro ressaltou que, apesar do horizonte de expansão dos investimentos na infraestrutura aeroportuária por meio de novas concessões, a oferta dos serviços de transporte aéreo doméstico pelas brasileiras apresenta um “cenário que restringe a escolha do usuário”. Ele usou dados da própria Anac para demonstrar que o mercado de voos doméstico, considerando a oferta de assentos-quilômetros, está distribuído da seguinte forma: Gol com 35,97%, TAM com 31,90%, Azul com 18,74% e Avianca com 12,87%.

“Nesse cenário, em que 99,48% dessa oferta no mercado doméstico pertence a quatro empresas, é possível haver aumento da restrição na escolha dos usuários, em virtude da forte redução da oferta de assentos-quilômetros pela Avianca, bem como o aumento da participação das empresas GOL, TAM e Azul”, informou o ministro em documento lido no plenário do TCU.

**Fonte: Valor**



## Vinci Airports consegue bloquear contas da Avianca Brasil

A francesa Vinci Airports, concessionária do aeroporto internacional Luís Eduardo Magalhães, em Salvador, obteve uma nova vitória na Justiça contra a Avianca Brasil. Na semana passada, a juíza Ana Lúcia Schmidt Rizzon, da 18ª Vara Cível do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, autorizou o bloqueio das contas da Avianca Brasil para quitar dívida com a Vinci Airports.

A administradora do aeroporto tem brigado na Justiça para obrigar a companhia aérea a repassar as taxas de embarque que a Avianca recolhia dos passageiros, mas não repassou para o aeroporto. A Vinci Airports é assessorada pelo escritório Cascione Pulino Boulos Advogados.

A Avianca já tinha deixado de repassar as taxas de embarque ao aeroporto no ano passado, o que motivou a ação. No início deste ano, no entanto, a empresa voltou a repassar regularmente as taxas de embarque.

A partir do fim de março, com o agravamento da crise financeira, a Avianca Brasil deixou de efetuar os pagamentos para o aeroporto de Salvador.

A dívida soma R\$ 2,2 milhões, valor que inclui tarifas e multa por descumprimento de decisão judicial. A juíza autorizou a empresa a bloquear todas as contas da Avianca Brasil até atingir esse valor. No entanto, de acordo com dados do Banco Central, aos quais o Valor teve acesso, o saldo total das contas bancárias da Avianca no dia 7 de junho era de R\$ 258,7 mil.

A Vinci Airports vai buscar alternativas para bloquear outros ativos da companhia, até atingir o valor da dívida.

**Fonte: Valor**



## Anac: Aéreas brasileiras têm prejuízo de R\$ 1,9 bilhão em 2018

As quatro maiores companhias aéreas em operação no Brasil – Latam, Gol, Azul e Avianca – registraram um prejuízo acumulado de R\$ 1,93 bilhão em 2018, revertendo um lucro de R\$ 411 milhões em 2017. Os números fazem parte do relatório das demonstrações contábeis das empresas aéreas, divulgado pela Agência Nacional de Aviação (Anac).

Considerando os dados do quarto trimestre de 2018, as empresas também apresentaram piora no desempenho. Nos últimos três meses do ano passado, o setor registrou lucro de R\$ 107 milhões, ante um lucro de R\$ 492,5 milhões no mesmo intervalo de 2017.

No acumulado do ano, a Azul teve lucro líquido, de R\$ 170,2 milhões, ante lucro de R\$ 278,6 milhões em 2017. A Gol obteve lucro líquido de R\$ 1,17 bilhão no ano passado, ante um lucro de R\$ 29,2 milhões em 2017.

Já a Latam fechou o ano passado com prejuízo de R\$ 442,9 milhões, ante um lucro de R\$ 120,5 milhões em 2017. E a Avianca teve um prejuízo de R\$ 491,9 milhões em 2018, ante um lucro de R\$ 41,6 milhões em 2017.

### Receita

A receita operacional líquida das quatro empresas, no acumulado do ano passado, cresceu 15,3% em relação ao mesmo período de 2017, chegando a R\$ 40,7 bilhões.

Os custos dos serviços prestados cresceram 25,2%, para R\$ 35,9 bilhões. O lucro bruto das quatro empresas caiu 28%, passando de R\$ 6,5 bilhões em 2017, para R\$ 4,7 bilhões em 2018.

Os itens com maior impacto em custos e despesas de 2018 foram: combustíveis, com alta de 32,6%, arrendamento, manutenção e seguro de aeronaves, com aumento de 19,6%, e custos de pessoal em geral, avanço de 15,5%.

A desvalorização do real ante o dólar e o aumento nos preços do querosene de aviação pesaram nos custos. No trimestre, o preço médio do querosene de aviação subiu 10,8%, em comparação ao mesmo intervalo de 2018, atingindo um valor médio de R\$ 2,29, ante R\$ 1,81 por litro um ano antes. O combustível corresponde a 30% a 35% dos custos das empresas aéreas no país.

O dólar, por sua vez, subiu 16,2% no primeiro trimestre em relação ao real. A taxa média mensal oscilou entre R\$ 3,74 em janeiro a R\$ 3,85 em março.

A taxa de câmbio influencia nos custos de combustível, arrendamento, manutenção e seguro de aeronaves, observou a Anac. Juntos, esses custos representam 50% das despesas dos serviços aéreos.

O lucro operacional das empresas aéreas piorou, chegando a R\$ 296,2 milhões em 2018, ante R\$ 1,45 bilhão em 2017. O resultado financeiro acumulado no ano passado apresentou piora de 39,1%, com prejuízo de R\$ 2,19 bilhões, ante prejuízo de R\$ 1,5 bilhão em 2017.

### Tarifa doméstica cai

Segundo ainda a Anac, a tarifa média em voos domésticos, realizados no Brasil no primeiro trimestre deste ano, encolheu 1,3% em comparação com o mesmo intervalo de 2018, atingindo R\$ 371,76.





Esse valor é real, atualizado pela inflação. O “yield” tarifa aérea média, indicador que mede o preço pago pelo passageiro por quilômetro voado, caiu 1,9% no mesmo período, para R\$ 0,31968.

De acordo com a agência reguladora, do total de passagens vendidas nos três primeiros meses de 2019, 9,7% foram comercializadas a preços inferiores a R\$ 100,00. Já 53% das passagens foram vendidas abaixo de R\$ 300,00. As passagens custando acima de R\$ 1,5 mil representaram 1% do total.

Entre as principais companhias aéreas que atuam no país, a Avianca Brasil apresentou o maior reajuste no preço médio da tarifa no primeiro trimestre, de 9,2%. A Latam fez um aumento real no preço médio da passagem de 3,8% no mesmo intervalo. Já a Gol apresentou queda de 3,9% no preço médio das passagens, e a Azul teve redução de 1,8%, em média.

O valor médio por quilômetro pago pelo passageiro em voos domésticos (yield tarifa aérea médio) subiu em oito Estados.

O aumento mais expressivo foi no Rio de Janeiro, de 11,7%, e a maior redução foi em voos com origem ou destino no Espírito Santo, com queda de 18,6%.

A menor tarifa aérea média doméstica real foi observada nos voos do Espírito Santo, com valor médio de R\$ 302,33 para uma distância média de 880 quilômetros.

A maior tarifa aérea média foi em Roraima, com passagem a R\$ 645,10 para uma distância média de 2.298 quilômetros.

**Fonte: Valor**



## Na crise da Avianca, passagem sobe 23%

A paralisação dos voos da Avianca Brasil favoreceu o ambiente para as companhias aéreas elevarem os preços das passagens. Um levantamento feito pelo Kayak, site de busca de serviços de viagem, a pedido do Valor, mostrou que o preço médio das passagens subiu 23% desde que a empresa em recuperação judicial começou a fazer os primeiros cancelamentos de voos, em abril. O valor médio dos bilhetes aéreos passou de R\$ 1.149 para R\$ 1.408.

A pesquisa comparou os preços de passagens em voos domésticos entre 14 de fevereiro e 12 de abril deste ano (antes do anúncio dos primeiros cancelamentos de voos da Avianca Brasil) com os valores apurados entre 13 de abril e 11 de junho (após o início dos cancelamentos). Os preços das passagens referem-se a viagens marcadas para o intervalo entre 1º de junho e 3 de setembro.

Os voos ligando Guarulhos a Brasília foram os que mais subiram, com alta de 64% no intervalo, para de R\$ 465, em média.

Voos de Guarulhos para Campo Grande subiram 50%, chegando a R\$ 510. A rota ligando Guarulhos a Goiânia, por sua vez, aumentou 40%, para R\$ 438, em média.

Para André Castellini, analista da Bain & Company, dificilmente os preços das passagens sofrerão redução no curto prazo.

"Houve uma redução de oferta em um período relativamente curto. A Avianca tinha 13% do mercado no fim do ano passado e em menos de cinco meses vai a zero. No curto prazo, o aumento nas tarifas é irremediável para equilibrar oferta e demanda", afirmou.

Para o analista, nos próximos meses, as rivais da Avianca devem ampliar a oferta de voos, compensando parte da redução sofrida desde abril. Mas os preços serão mais altos. Desde 2017, a Avianca operava com tarifas abaixo da média do mercado. "Essas tarifas muito agressivas se mostraram insustentáveis. Acho difícil que as concorrentes pratiquem uma política de preços semelhante. Na média, as tarifas devem ficar mais caras, mesmo após a ampliação da oferta", afirmou Castellini.

No mês de maio, Gol, Latam e Azul registraram uma aceleração no transporte de passageiros em voos domésticos. As empresas associam esse movimento à suspensão da operação da Avianca, no fim do mês, e à greve dos caminhoneiros em maio do ano passado - o que tornou baixa a base de comparação.

As companhias têm buscado ampliar a oferta de voos nas cidades onde a Avianca deixou de operar, aproveitando o momento favorável.

Entre as três maiores empresas aéreas do país, a Azul apresentou a maior taxa de crescimento, com um avanço de 32,8% no tráfego aéreo em maio, em comparação com o mesmo mês de 2018, chegando a 1,8 milhão de passageiros. No acumulado dos cinco primeiros meses do ano, o crescimento foi de 22,6%. A Azul lançou em junho voos ligando Brasília a Recife e Brasília ao Rio de Janeiro. Em maio, lançou voos ligando Guarulhos (SP) a Foz do Iguaçu (PR) e a Navegantes (SC). Todas essas rotas eram oferecidas pela Avianca Brasil.



A Gol lançou voos, mas em rotas diferentes da Avianca. A companhia anunciou neste semestre voos de Guarulhos para Cascavel (PR), Passo Fundo (RS), Vitória da Conquista (BA), Sinop (MT), Franca (SP), Barretos (SP), Araçatuba (SP), Dourados (MS) e Cabo Frio (RJ).

A Gol aumentou em 7% o tráfego de passageiros em voos domésticos em maio, para 2,7 milhões de pessoas. Nos cinco primeiros meses do ano, a taxa foi de 4,9%, ante 4,4% no acumulado de janeiro a abril.

"Sabemos que parte desse crescimento está relacionada à atual situação da Avianca, que gerou aumento de procura a todas as companhias aéreas. Também creditamos uma parcela desse aumento ao fato de termos tido greve de caminhoneiros em 2018, que impactou os negócios e o País como um todo", afirmou Paulo Kakinoff, presidente da Gol.

A Latam também ampliou a oferta de voos em cidades antes atendidas pela Avianca Brasil, com partidas de São Paulo para Manaus, Salvador, Navegantes (SC), Foz do Iguaçu (PR), Cuiabá, São Luís, Recife e Rio de Janeiro.

A Latam registrou aumento de 6,3% no tráfego de passageiros no Brasil em maio, totalizando 2,5 milhões de pessoas. De janeiro a maio, a expansão foi de 6,3%, superior à verificada no acumulado até abril, de 4,5%.

"A Latam está fazendo um esforço para atender à demanda de voos em regiões que deixaram de ser atendidas pela Avianca.

Temos aumento de nossas frequências em vários Estados. Mas, pelo impasse atual em Congonhas, Santos Dumont e Guarulhos, estes aeroportos não receberam o aumento possível de oferta", afirmou Jerome Cadier, presidente da Latam.

A Anac suspendeu cautelarmente todos os voos da Avianca no dia 24 de maio, alegando preocupações relacionadas à segurança. Procurada, a agência reguladora informou que, em relação aos direitos de pousos e decolagens ("slots") da Avianca nos aeroportos de Guarulhos, Congonhas e Galeão, a redistribuição só será feita "em caso de suspensão definitiva das operações da empresa aérea".

Enquanto a operação da Avianca não for encerrada de forma definitiva, a Anac segue o calendário normal de distribuição de slots, feita a cada seis meses, com reavaliação prevista para outubro. Pelas regras da agência, a empresa perde o direito de uso dos slots se não operar com regularidade.

Em Guarulhos, por exemplo, a Avianca já perdeu os slots porque está há 46 dias sem fazer nenhum voo no aeroporto, o que corresponde a 26% do total de voos que deveria fazer por semestre.

Em Congonhas, a Avianca está há 19 dias sem voar. Se ficar parada até 21 de junho, também perde o direito aos slots de Congonhas. Sem esses slots, a companhia não terá nada relevante para vender em seu processo de recuperação judicial.



Em abril, segundo a Anac, a fatia da Avianca Brasil em voos domésticos caiu 2,8 pontos, baixando para 11%.

A Avianca Brasil começou a cancelar voos em 13 de abril, chegando no dia 28 de abril com operação apenas nos aeroportos de Congonhas, em São Paulo, e Galeão, no Rio. Com a suspensão total de voos, a fatia da Avianca sofre uma queda drástica em maio, chegando a zero em junho.

A Avianca Brasil entrou em recuperação judicial em dezembro do ano passado.

**Fonte: Valor**



## Azul confia em alternativa do governo

O presidente da Azul, John Rodgerson, sobe o tom de críticas às rivais Gol e Latam, acusando-as de "parar a Avianca para ficar com o duopólio na ponte aérea" entre Rio e São Paulo no aeroporto de Congonhas. Mas, ao mesmo tempo, confia que "o governo vai dar uma alternativa para que um novo entrante" possa competir com mais força. Para ele, este novo competidor é a Azul.

Rodgerson observou que a Avianca, em recuperação judicial, está há um mês sem fazer voos em Guarulhos e, por isso, vai perder o direito aos slots (direitos de pousos e decolagens) nesse aeroporto. O mesmo acontecerá com os slots de Congonhas e Galeão, se a empresa permanecer parada por mais tempo. A Avianca teve todos os voos suspensos pela Agência Nacional de Aviação (Anac) há 20 dias.

"Esse sempre foi o propósito de Gol e Latam, parar a Avianca para ficar com o duopólio na ponte aérea", disse Rodgerson.

"O processo de recuperação judicial foi feito para não dar certo. Agora confio que o governo vai dar uma alternativa para que um novo entrante possa competir nesses aeroportos com mais força", acrescentou.

O executivo disse considerar a Azul um novo competidor, mesmo com a empresa já tendo slots nos aeroportos. "A Azul tem três slots em Congonhas. As outras têm 138 slots cada uma. Quem diz que a Azul já pode competir na ponte aérea mente porque para competir preciso ter frequência de voos", afirmou o executivo.

Pelas regras da Anac, em caso de redistribuição de voos, a agência divide igualmente o número de slots entre as empresas que já operam no aeroporto - no caso de Congonhas, entre Azul, Gol e Latam. Mas, se aparecer um novo competidor, a Anac pode distribuir 50% dos slots para o novo entrante e a outra metade é dividida igualmente entre as demais empresas.

A Globalia, companhia espanhola que está chegando ao país, demonstrou interesse por Congonhas. Mas Rodgerson diz que ela não tem estrutura para voar a ponte-aérea.

Gol e Latam já vieram a público nesta semana criticar a ação da Azul, dizendo que a empresa faz pressão social para que a Anac mude as regras. Na semana passada, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, afirmou que a Anac está preocupada em estimular a competição: "A Anac tem sido diligente, tem todo o interesse em fomentar a competição. E isso obviamente vai ser levado em consideração no momento da distribuição ou redistribuição dos slots da Avianca". O leilão de slots da Avianca, que fazia parte do plano de recuperação judicial apoiado por Gol e Latam, está suspenso pela Justiça desde 7 de maio. E será reavaliado na próxima segunda-feira pelo Tribunal de Justiça de São Paulo. O plano previa a criação de sete unidades produtivas isoladas (UPIs), que conteriam slots nos aeroportos de Guarulhos, Congonhas e Galeão.



Em relação à chegada da Globalia no país, Rodgerson disse que a empresa ainda não tem estrutura montada para oferecer voos na ponte aérea. "O governo deveria olhar rápido para essa questão, porque no momento Gol e Latam estão se aproveitando do momento para aumentar os preços. E os consumidores querem a Azul na ponte aérea", afirmou.

O presidente da Azul disse que chegou a falar sobre esse assunto com representantes do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Recentemente, o Cade informou que vai recomendar à Anac fazer uma redistribuição dos slots em Congonhas privilegiando a concorrência no setor. "Dei a minha opinião, mas é uma decisão que cabe apenas ao governo", disse Rodgerson.

O Tribunal de Contas da União (TCU) também decidiu nesta semana abrir processo para avaliar medidas adotadas pela Anac e pelo Ministério da Infraestrutura relacionadas à suspensão dos voos da Avianca.

Ontem, em Campinas (SP), a Azul recebeu o primeiro avião da Airbus do modelo A330neo entregue nas Américas. O modelo é a aeronave mais nova da fabricante. Rogerdson disse que a companhia vai receber cinco aeronaves desse modelo até o fim do ano. Com essa aquisição, a aérea vai chegar ao fim do ano com 12 aviões da Airbus.

"Começamos com voos para Orlando [EUA] com essa aeronave. Também vamos usar esse modelo para voos para a Europa", disse Rodgerson.

O executivo acrescentou que o novo modelo possui 30 assentos a mais em comparação aos modelos antigos e oferece uma economia de combustível de 7%, tornando os voos mais rentáveis para a companhia.

O executivo disse que, em agosto, a Azul recebe o primeiro avião do modelo E2 da Embraer. "Meu sonho é ter esse modelo na ponte aérea, voando uma das rotas mais importantes das Américas", disse Rodgerson.

O executivo não informou qual será o tamanho da frota até o fim do ano. Atualmente, a Azul opera com 130 aviões. A companhia prevê abrir cinco novas rotas no país até o fim do ano.

**Fonte: Valor**



## Passaredo Linhas Aéreas entra na disputa por slots da Avianca em Congonhas

A Passaredo Linhas Aéreas entrou na disputa pelos pares de slots a serem disponibilizados pela Avianca, em recuperação judicial, no Aeroporto de Congonhas (SP). A companhia de aviação regional já solicitou à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) assumir ao menos dez das 21 operações de pouso e decolagem no aeroporto paulistano. A demanda será reforçada em ofício protocolado na manhã desta sexta-feira, 14, no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), em Brasília (DF).

Ao Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado), o controlador da Passaredo, José Luiz Felício Filho, justificou que, pelas regras atuais, a empresa "como entrante", ou seja, por não operar em Congonhas, "tem o direito a 50% dos pares de slots da Avianca no aeroporto quando for feita a redistribuição pela Anac". Além da Passaredo, a única empresa nacional do setor classificada como entrante seria a MAP Linhas Aéreas, companhia com operações apenas nos estados do Amazonas e Pará.

Pela regra, os slots restantes seriam distribuídos entre as companhias em operação no País - Latam, Gol e Azul. Durante o processo de recuperação a Avianca, a Azul tentou comprar as operações da concorrente para ter os slots em Congonhas, mas Latam e Gol entraram na briga e o processo, além de judicial, foi parar em instâncias do governo federal, entre eles o Cade, órgão que zela pela concorrência e agora é questionado pela Passaredo.

"A Passaredo vem em processo desgastante de sete ou oito anos (que incluiu a entrada e a saída de uma recuperação judicial) e sempre esperou oportunidade de operar em Congonhas para acessar mercado de alta rentabilidade e alta competitividade. Temos o direito e a capacidade de fazer operação", disse Felício.

Segundo o controlador da Passaredo, na reunião com representantes da Anac, em 27 de maio, foi reiterado o interesse da companhia de ser um novo operador no aeroporto paulistano. "Escutamos que as regras serão mantidas, mas o Cade, que participa do processo, está sob pressão, até pela própria Azul, que pede os slots, mas não é entrante, pois já opera no aeroporto", disse. "Vamos reforçar no Cade que somos uma aérea brasileira entrante e, dentro desse contexto, ter a segurança jurídica e concorrencial", completou o empresário, que garante ter o apoio da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) para o pedido.

Apesar da dificuldade financeira após o final da recuperação judicial, em 2017, a Passaredo estima um investimento de US\$ 4,5 milhões, cerca de R\$ 17,5 milhões, para ampliar em 50% suas operações caso tenha êxito e passe a operar em Congonhas.

A empresa espera incorporar três novos turboélices ATR72-500 à frota atual de seis aeronaves e elevar para 60 o número de 40 voos diários, já incluindo o retorno da linha Ribeirão Preto (SP) a Curitiba (PR), previsto para 30 de junho.



Caso a Passaredo tenha o aval para operar em Congonhas, o que deve ocorrer após o fim do processo de recuperação judicial da Avianca, as operações devem ser iniciadas em 90 dias, estima Eduardo Busch, diretor executivo da companhia. Ao contrário da Azul, que quer os slots para operar na ponte aérea Rio-São Paulo, Passaredo manterá o perfil de companhia região. "Não temos destinos ainda, mas dentro dessa característica vamos priorizar, entre outros, o interior de São Paulo, como Araçatuba e Bauru, por exemplo", completou o presidente da empresa.

Esta semana a empresa foi ameaçada pela Socicam Aeroportos, concessionária do aeroporto de Vitória da Conquista (BA), de ser proibida de operar na cidade por reter taxas de embarque. Anteontem, a concessionária informou que a negociação foi concluída e os voos da aérea regularizados. "Estranhamos a forma como a Socicam tratou essa negociação. Agiram de forma a pressionar uma situação que é nossa responsabilidade e foi resolvida", criticou Felício.

Segundo o empresário, a Passaredo pretende expandir operações da Bahia, Estado que implanta uma política de reduzir de 18% para 4% o Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre querosene de aviação. Nesta sexta-feira, a Passaredo começa a operar voos entre Salvador (BA) e Petrolina (PE), uma das rotas deixadas justamente pela Avianca.

Sem contar com as operações em Congonhas, a Passaredo, que tem sede em Ribeirão Preto (SP), prevê transportar 730 mil passageiros em 2019, alta de mais de 30% sobre os 560 mil passageiros do ano passado.

**Fonte: Valor**