

CLIPPING

45/2019

13 de Dezembro de 2019

AVIAÇÃO E AEROPORTOS

- Gol faz proposta de reorganização societária da Smiles com troca de ações
- Avianca Holdings vai ampliar oferta de voos no Brasil em 2020
- Conselho da Azul aprova joint venture com TAP
- Guarulhos quer cobrar dos aviões taxa por barulho e poluição
- Viracopos aceita devolver contrato e abre caminho para relicitação
- Embraer e Boeing acusam Airbus de mudar de opinião para proteger mercado
- Ação da Smiles sobe 20% após proposta de reorganização societária
- 2019: um ano em ebulição na aviação brasileira



Gol faz proposta de reorganização societária da Smiles com troca de ações

Acionistas minoritários da empresa de programa de fidelidade devem ter prêmio de 30% sobre valores atuais; usuários do sistema de milhagem não devem afetados

A Gol apresentou à sua controlada Smiles proposta de reorganização societária do grupo que prevê a incorporação das ações da empresa de programas de fidelidade pela companhia aérea, a fim de simplificar a estrutura acionária e assegurar competitividade de longo prazo, segundo fatos relevantes de ambas as empresas divulgados nesta segunda-feira, 9.

De acordo com os termos propostos, cada ação ordinária da Smiles, ao fim da reorganização, representará 0,6319 ação preferencial da Gol e R\$ 16,54; ou 0,4213 ação PN e R\$ 24,80. Para determinar a relação de troca, foram considerados os valores de R\$ 39,25 para a ação da Gol e R\$ 41,34 para a ação da Smiles, de acordo com a companhia aérea.

Os papéis da Smiles dispararam na Bolsa nesta segunda. Por volta das 12h40, as ações ON tinham alta de 18,49%. As da companhia aérea subiam 4%.

Os acionistas minoritários da Smiles serão beneficiados na proposta de reorganização, segundo o vice-presidente Financeiro e de Relações com Investidores da aérea, Richard Lark. "A transação representa prêmio significativo, de 30%, sobre preço atual para acionistas da Smiles, além de prêmio de 13% sobre o preço-alvo para os próximos 12 meses", disse executivo durante teleconferência com investidores, analistas e jornalistas.

Somado ao prêmio, Lark ressalta como benefício para os minoritários da Smiles a opção de escolha entre duas alternativas de pagamento prevista na proposta. "Assim, os minoritários terão participação no valor criado pela reorganização.

O maior alinhamento de interesses do grupo é outro ponto que deve ter reflexos positivos para os minoritários. Também esperamos um maior volume de negociação na Bolsa", acrescentou.

A Gol solicitou que a administração da Smiles realize reunião do Conselho de Administração para tomar conhecimento dos termos da reorganização.

Também pediu à Smiles a contratação de empresa avaliadora até 18 de dezembro, conclusão de laudos de avaliação até, aproximadamente, 23 de janeiro de 2020 e agendamento de assembleia-geral da Smiles para decidir sobre a reorganização no dia 2 de março de 2020.

A companhia aérea espera concluir a operação até meados de abril de 2020.

"Esperamos ter liquidado a operação até 13 de abril", disse Lark.

"A reorganização tem por objetivo assegurar a competitividade de longo prazo do grupo, através do alinhamento de interesses de todos os 'stakeholders', reforçando uma estrutura de capital consolidada, simplificando a governança societária do grupo, reduzindo custos e despesas operacionais, administrativas e financeiras", afirmou a Gol.





A companhia aérea também argumentou que a alteração aumentará a liquidez no mercado para todos os acionistas, “além de permitir uma oferta de produtos e serviços melhor coordenada, sendo que todos estes benefícios são necessários para que o produto Smiles seja mais competitivo no cenário de mercado desafiador que observamos no momento.”

Programa de milhagem não deve ser afetado

O presidente da Gol, Paulo Kakinoff, afirmou que a reorganização societária da Smiles não terá impactos para o usuário do programa de milhagens. "Não há perspectiva de qualquer mudança para o cliente Smiles. Zero", afirmou o executivo durante teleconferência.

Segundo Kakinoff, a transação deve ampliar a capacidade de geração de caixa do grupo, fortalecendo sua posição financeira, além de assegurar a competitividade de longo prazo.

Entre os benefícios da operação para os acionistas da Gol, o executivo destacou também a eliminação de distorções e ineficiências tributárias, a realização de sinergias, redução de custos e despesas operacionais e financeiras, bem como a simplificação da governança operacional e societária do grupo.

A aérea estima um aumento do lucro por ação pro forma de R\$ 0,40 para 2020, assumindo a emissão de 24,8 milhões de ações PN da Gol (considerando a segunda opção de pagamento apresentada aos minoritários da Smiles).

Fonte: Estadão



Avianca Holdings vai ampliar oferta de voos no Brasil em 2020

A partir de 29 de março, a companhia começa a operar a terceira frequência diária entre Guarulhos (SP) e Bogotá. O voo já está disponível para venda

A Avianca Holdings, que reúne as empresas Avianca (da Colômbia), Tampa Cargo, Aerolíneas Galápagos (Aerogal) e Taca, vai ampliar a oferta de voos no Brasil em 2020, como parte da estratégia da companhia de voltar a crescer na América do Sul.

A partir de 29 de março a companhia começa a operar a terceira frequência diária entre Guarulhos (SP) e Bogotá. O voo já está disponível para venda.

Com isso, a Avianca Holdings aumenta de 14 para 21 o número de voos semanais ligando Bogotá a Guarulhos e de 42 para 49 o total de voos realizados no Brasil por semana.

Atualmente, a companhia realiza, por semana, sete voos de Lima (no Peru) a Porto Alegre, sete voos semanais de Lima ao Rio de Janeiro, sete voos semanais de Bogotá ao Rio, mais sete de Lima a São Paulo, além dos voos de Bogotá a São Paulo.

De acordo com a companhia, a nova frequência para Bogotá representa um aumento de mais de 1 mil assentos por semana. De janeiro a novembro deste ano, a Avianca Holdings transportou 648 mil passageiros no Brasil e projeta superar 700 mil até o fim de 2019.

A oferta faz parte dos planos da Avianca Holdings de fortalecer sua presença no Brasil e melhorar sua rentabilidade global com o redesenho de rotas, priorizando operações com alta demanda.

Fonte: Valor





Conselho da Azul aprova joint venture com TAP

Acordo entre as companhias ainda precisa de aprovação de órgãos reguladores no Brasil e na Europa

A companhia aérea Azul anunciou nesta terça-feira (10) que seus conselhos de administração e de investidores aprovaram a criação de uma joint venture com a portuguesa TAP.

A união das companhias viabilizaria a ampliação de conexões e voos para a Europa e também a unificação de programas de milhagem, por exemplo. A Azul já tem hoje 47% de participação na TAP.

Segundo John Rodgerson, diretor-executivo da Azul, a joint venture tem o objetivo maior de coordenar horários de decolagens e pousos no âmbito do plano de expansão da empresa, que deverá crescer cerca de 20% neste ano.

“A Azul já voa duas vezes por dia para Lisboa e voa para Porto. Já a TAP voa para 11 cidades brasileiras”, afirmou a jornalista.

A união das companhias ainda precisa ser aprovada pela Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) e pelo Cade (órgão antitruste) no Brasil, e necessita do aval de reguladores europeus. O processo deverá demorar cerca de seis meses, estima Abhi Shah, vice-presidente de Receitas da Azul.

“Podemos ter benefícios alinhados para os clientes, como programa de fidelidade, sala VIP alinhada. Talvez 2020 seja um pouco cedo para ter todos os benefícios, mas teremos mais destinos para Europa no próximo ano”, afirmou.

A aérea brasileira também confirmou estar em conversas com United, Avianca e Copa sobre a possibilidade de ingressar na joint venture que as

três companhias estrangeiras têm para operações na América Latina. O acordo das estrangeiras não abrange hoje as operações brasileiras.

Estamos em discussões para incluir o Brasil em acordo com United, Copa e Avianca, que fecharam JV para América Latina sem Brasil. As conversas ocorrem, mas sem prazo.

“O que complica isso [as tratativas] é que Azul está em fase de crescimento e as outras empresas não. A Azul hoje não será a mesma empresa daqui a cinco anos.

Precisamos debater os planos para cinco anos juntos. Temos reuniões marcadas neste mês e em janeiro também”, disse o diretor-executivo, John Rodgerson.

A Azul prevê investir R\$ 6 bilhões anuais pelos próximos três anos. A companhia receberá 31 aeronaves novas em 2020 e prevê inaugurar seis novas bases de operação, cinco delas no Brasil.

Com a troca de frota da aérea, a Azul deverá ter como principais aviões o Embraer E2 e o Airbus A321 e A320neo. O Embraer E195, que hoje é o principal avião da frota, deverá ser plenamente substituído até 2023.

Segundo a empresa, os novos aviões têm custo menor por assento e viabilizam operações em cidades menores que antes não eram lucrativas.

“São pelo menos duas aeronaves novas por mês, com mais assentos e que voam mais horas por dia”, disse Rodgerson.

Fonte: Folha de SP





Guarulhos quer cobrar dos aviões taxa por barulho e poluição

Pelos cálculos da prefeitura, arrecadação sobre aéreas no aeroporto internacional seria de até R\$ 300 mi ao ano

A Prefeitura de Guarulhos quer instituir já em 2020 uma taxa a ser paga por companhias aéreas que operam no aeroporto internacional da cidade para compensar a poluição sonora e do ar na região. As aéreas, no entanto, dizem não saber da medida.

Pelo projeto de lei sobre o tema, enviado pelo prefeito à Câmara Municipal em 5 de dezembro, a taxa a ser paga pelas companhias seria cobrada mensalmente por cada pouso e decolagem em Guarulhos e a tarifa seria calculada com base no peso de cada aeronave, incluídos na conta passageiros, combustível e carga.

O prefeito, Gustavo Costa (PSB), estima que o município arrecadará entre R\$ 250 milhões e R\$ 300 milhões por ano caso a taxa seja aprovada pela Câmara.

“O aeroporto traz progresso para o município, mas também um passivo ambiental. Por estudos técnicos, sabemos que no pouso e na decolagem [a aeronave] emite mais moléculas de CO2 na atmosfera. Temos que ter uma compensação, a exemplo do que já existe em aeroportos na Europa e na Argentina”, diz Costa.

A chamada TPA (Taxa de Preservação Ambiental) seria paga tanto por voos comerciais como por cargueiros e jatos executivos. Apenas voos militares estariam isentos. O valor a ser pago para a prefeitura seria de aproximadamente R\$ 10 por tonelada.

Um avião comercial comum, que segundo a prefeitura, pesa em torno de 70 toneladas já com 200 passageiros e bagagens, pagaria R\$ 700 por pouso ou decolagem.

Pelo texto, os recursos arrecadados “serão destinados exclusivamente ao seu custeio administrativo e operacional, a projetos de cunho ambiental que objetivem a proteção (...) do meio ambiente e a projetos de saúde pública”.

Costa afirma que a verba seria usada, também, para atividades de drenagem que evitariam alagamentos no entorno do aeródromo.

“O aeroporto fica no meio da cidade e gera uma série de problemas de locomoção das pessoas. Como ele foi aterrado, isso traz transtornos como enchentes. A nossa ideia é usar o dinheiro também para evitar enchentes”, diz o prefeito.

A proposta que institui a TPA foi enviado à Câmara no dia 5 de dezembro. Segundo o vereador Jesus Freitas (sem partido), presidente do legislativo municipal, o texto será pautado para votação na volta do recesso legislativo, em fevereiro.

“Sou favorável à cobrança porque o aeroporto ocupa uma área muito grande do município e os aviões trazem malefícios à saúde da população local quando pousam ou decolam. Há poluição e barulho. O projeto com certeza será aprovado”, afirma ele.

A TPA poderia ser cobrada 90 dias depois da sanção do prefeito, segundo o presidente da Câmara. O prefeito diz esperar que em maio a tarifa já esteja implementada.





A instituição da TPA não seria a primeira tentativa da Prefeitura de Guarulhos de arrecadar receita com base nas atividades do aeroporto internacional. O município já tenta cobrar da GRU Airport o IPTU. A concessionária que administra o aeródromo recorre administrativamente da medida.

Procurada, a Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas) disse que não conhece o tema e que “prefere se posicionar quando for oficialmente informada a respeito”.

A Latam também afirmou desconhecer o projeto. A Azul, que não faz parte da Abear, disse que conhece o projeto, mas que vai se posicionar sobre ele “em momento oportuno”. A Gol não se pronunciou.

A GRU Airport, concessionária do aeroporto de Guarulhos também disse não ter sido notificada sobre o tema.

Para o advogado Carlos Roberto Siqueira Castro, professor de Direito Constitucional da UERJ (Universidade Estadual do Rio de Janeiro), o projeto de lei é inconstitucional.

“Embora a Constituição diga que a instituição de taxas é de competência comum dos três níveis de governo [União, Estados e municípios], determina claramente que a navegação aérea e a infraestrutura aeroportuária competem à União. O projeto de lei municipal cria uma taxa que incide sobre o trânsito de aeronaves sobre o município, como se Guarulhos não pertencesse ao Brasil”, diz ele.

“Além disso, é o peso da aeronave que é considerado para fins de apuração [do valor a ser pago], como se a degradação ambiental dependesse diretamente do peso. É falta de razoabilidade”.

Segundo Siqueira Castro, se o projeto for transformado em lei, entidades de classe poderiam ir ao STF (Supremo Tribunal Federal) contra a medida.

“Em termos legais, a competência para a instituição de taxas é concorrente, ou seja, também é do município. Taxas, entretanto, precisam estar vinculadas ao custeio de uma atividade específica de fiscalização ou prestação de serviço por parte do poder público relacionados [à atividade taxada]. O projeto de lei é vago e destina os recursos à saúde”, diz Renan Melo, sócio do escritório ASBZ.

“Também pode ser questionado o fato de que a aviação civil não ter sido identificada por órgãos ambientais como geradora de grandes impactos ambientais no município”, afirma.

Fonte: Folha de SP

Viracopos aceita devolver contrato e abre caminho para relicitação

Concessionária controlada por Triunfo e UTC protocolou ontem a noite um novo plano de recuperação judicial, que prevê a devolução do contrato

A concessionária que administra o aeroporto de Viracopos protocolou ontem a noite um novo plano de recuperação judicial, oficializando sua decisão de devolver o contrato ao governo, que poderá relicitá-lo a outro grupo. Com isso, um dos principais imbrólios do setor de infraestrutura poderá, enfim, caminhar para uma solução.

Ao apresentar o novo plano, o grupo abre mão de seu projeto anterior, de reestruturar suas dívidas junto ao BNDES e à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e seguir com a concessão.

A concessionária, controlada pela Triunfo e pela UTC, está em recuperação judicial desde maio de 2018. Desde então, a empresa tenta, sem sucesso, encontrar saídas para renegociar suas dívidas bilionárias ou vender o negócio diretamente a outra empresa.

As alternativas que restam hoje são poucas: a devolução amigável; a falência, que poderia ser decretada pelos credores; ou a caducidade, que está em análise em um processo administrativo da Anac.

A devolução do contrato passou a ser uma opção viável a partir de agosto deste ano, quando foi publicado o decreto que regulamentou o processo. Desde então, esse tem sido o caminho defendido por governo, Anac e BNDES, que têm pressionado fortemente a concessionária a aceitar essa opção.

Nesse processo, o concessionário abre mão de seu contrato, mas continua na operação enquanto é feita a nova licitação. Em troca, a empresa recebe uma indenização pelos bens reversíveis não amortizados - ou seja, um ressarcimento pelos investimentos feitos.

Essa indenização será uma das bases do novo plano de recuperação, obtido em primeira mão pelo Valor. A ideia é que o ressarcimento seja utilizado para quitar as principais dívidas do grupo.

Primeiro, seriam pagos todos os créditos pendentes do contrato, o que inclui as multas administrativas aplicadas pela Anac, que somam cerca de R\$ 400 milhões, e as outorgas vencidas e não pagas, que acumulam R\$ 600 milhões.

Em seguida, seriam honradas as dívidas financeiras, que somam cerca de R\$ 2,3 bilhões. O principal credor é o BNDES, mas há uma parcela menos de bancos privados.

Caso o ressarcimento seja insuficiente para quitar todos os créditos, o valor que faltar deverá ser assumido como dívida pelo novo controlador, que sair vencedor da relicitação do governo federal.

A concessionária também prevê um mecanismo para garantir o pagamento aos demais credores, como funcionários, assim como créditos extraconcursais (não incluídos na recuperação judicial) - é o caso, por exemplo, de dívidas contraídas após o início do processo.





A proposta é que essas dívidas sejam pagas com os recursos da operação do aeroporto, que estão reunidas na chamada "cascata de contas" - uma conta unificada que reúne tudo o que entra e sai e que é administrada por um banco independente. Para acessar esse caixa, a empresa precisa de aval.

Outra parte importante do plano é o compromisso de levar todas as divergências entre concessionária e Anac a um tribunal arbitral, que daria a palavra final sobre os assuntos que são alvo de disputa.

É o caso das multas aplicadas pela Anac e dos pleitos de reequilíbrio do contrato, por conta de descumprimentos do governo federal que prejudicaram a operação da concessionária. A arbitragem também dará seu parecer sobre o valor da indenização pelos bens não amortizados, já que existe divergência em relação ao cálculo.

A depender do resultado da arbitragem, os valores da indenização final poderão sofrer alterações - mesmo que os pagamentos já tenham sido feitos. Para evitar variações muito grandes nos valores depois de fechado o acordo, o plano de recuperação criou um mecanismo de "stop loss", uma forma de minimizar os riscos, que usaria como referência o valor de dívidas assumidas pelo novo controlador.

Funcionaria assim: caso a indenização seja insuficiente e seja preciso transferir uma dívida de, por exemplo, R\$ 300 milhões ao vencedor da licitação, esse valor será o "piso" de qualquer pagamento adicional após a arbitragem.

Dessa forma, se o tribunal definir que a Anac deveria ter pago a concessionária um valor de R\$ 100 milhões maior do que foi calculado pela agência, nada será desembolsado.

Mas se o valor a ser pago for R\$ 500 milhões superior, serão pagos R\$ 200 milhões - ou seja, apenas aquilo que exceder o "piso". Já no caso contrário, não há previsão de pagamento por parte da concessionária à Anac.

Fonte: Valor



Embraer e Boeing acusam Airbus de mudar de opinião para proteger mercado

As fabricantes Embraer e Boeing, que planejam unir suas operações de aviões comerciais, acusam a rival europeia Airbus de contradição em seus argumentos às autoridades antitruste no Brasil para evitar que a união entre as duas companhias aconteça.

As duas empresas dizem que a Airbus mudou seu entendimento diante do Conselho de Administrativo de Defesa Econômica (Cade) quando defendeu a aquisição que fez em 2018 da canadense Bombardier. “Hoje, no entanto, a Airbus se contradiz em um nítido esforço de proteger e incrementar a sua atual posição dominante no mercado”, alegam a Embraer e a Boeing, em requerimento entregue ao Cade nesta semana e obtido pelo Estadão/Broadcast.

Na visão delas, a Airbus, depois de ter comprado uma participação no programa C Series da Bombardier, tem poder de ameaçar o mercado das duas companhias com um portfólio mais completo, tanto no segmento de aviões menores como maiores. A empresa europeia produz os modelos A220 que competem com os jatos da Embraer.

Estimativas da Airbus são de que as vendas de aviões neste segmento, de 100 a 150 assentos, movimentem cerca de 7 mil unidades nos próximos 20 anos.

Segundo a Embraer e Boeing, as companhias de aviação – Latam, Gol, Azul e Passaredo – já se manifestaram favoravelmente pela operação junto ao Cade.

“Esses clientes concordam que a Boeing e a Embraer não são concorrentes relevantes porque seus produtos se diferem em muitos aspectos fundamentais, tais como assentos, classe de assentos, alcance, família de aeronaves, preço e entre outros”, dizem.

Além do Cade, a operação está sendo analisada pela Comissão Europeia. A joint venture entre Embraer e Boeing controlada pela empresa norte-americana já teve aval dos órgãos antitruste nos Estados Unidos, China, Japão, entre outros.

Procurada, a Airbus disse que “sempre apoia a competição forte e saudável” no mercado de aviação e afirmou que a decisão de comprar a fatia majoritária no programa C Series da Bombardier beneficiou seus clientes. A Embraer e Boeing não comentaram o documento específico, mas disseram que aguardam uma solução positiva da transação pelas autoridades regulatórias.

Fonte: Estadão



Ação da Smiles sobe 20% após proposta de reorganização societária

Plano prevê incorporação dos papéis da empresa de fidelidade pela aérea Gol, que controla a companhia

A Smiles viu suas ações ordinárias (com direito a voto) subirem quase 20% (19,72%) após a reorganização societária proposta ontem pela Gol. Com a notícia, a empresa de fidelidade ganhou R\$ 777,2 milhões em valor de mercado durante o pregão, valendo R\$ 4,7 bilhões, e apagou as baixas acumuladas em dezembro e também no último mês.

A proposta prevê incorporação das ações da Smiles pela companhia aérea com um prêmio de 30%. O plano representa uma mudança relevante da proposta inicial da Gol em outubro do ano passado, quando a companhia aérea sugeriu uma troca de ações a um preço não divulgado. A Gol controla a Smiles e detém 53% das suas ações.

O analista da Guide Investimentos Luis Sales acredita que a reorganização é positiva tanto para a Gol quanto para a Smiles. “Não fazia mais sentido manter as duas empresas separadas”, diz ele, lembrando que a Multiplus, da Latam, foi deslistada por sua controladora, e que a Azul recuou da ideia de abrir o capital do Tudo Azul.

O analista da Mirae Asset, Pedro Galdi, também concorda que a operação é positiva para as duas empresas, embora o papel da Gol possa “sofrer um pouco no curto prazo”. No pregão de ontem, os papéis preferenciais (sem direito a voto) da companhia aérea fecharam em alta de 1,75%.

A perspectiva de ganhos consideráveis em eficiência fiscal é o principal atrativo para as ações da Gol, segundo analistas do setor.

Vantagens. Em teleconferência com investidores, analistas e jornalistas sobre a nova proposta de reorganização societária, o presidente da Gol, Paulo Kakinoff, afirmou que a transação deve ampliar a capacidade de geração de caixa do grupo, fortalecendo sua posição financeira, além de assegurar a competitividade de longo prazo.

Entre os benefícios da operação para os acionistas da Gol, o executivo destacou também a eliminação de distorções e ineficiências tributárias, a realização de sinergias, redução de custos e despesas operacionais e financeiras, bem como a simplificação da governança operacional e societária do grupo.

Kakinoff reforçou ainda que a proposta de reorganização societária não terá impactos para o usuário do programa de milhagens. “Não há perspectiva de qualquer mudança para o cliente Smiles. Zero.” A relação de troca proposta é de que cada ação ordinária de Smiles corresponda a 0,6319 ação preferencial da GOL e a R\$ 16,54 como valor de resgate. Além desta relação de troca base, a Gol oferece uma opcional, de 0,4213 ação preferencial da Gol e a R\$ 24,80 como valor de resgate. Na relação de troca, foram considerados os valores de R\$ 39,25 para a ação da Gol e R\$ 41,34 para a ação da Smiles, de acordo com a companhia aérea.

A Gol também argumentou que a alteração aumentará a liquidez no mercado para todos os acionistas, “além de permitir uma oferta de produtos e serviços melhor coordenada, sendo que todos estes benefícios são necessários para que o produto Smiles seja mais competitivo no cenário de mercado desafiador.”

Fonte: Estadão





2019: um ano em ebulição na aviação brasileira

Olhando para o mercado de aviação em 2019, três episódios concentram grande parte das novidades e das mudanças que podem gerar efeitos importantes no longo prazo, influenciando a vida de parte significativa dos passageiros. Eles todos se conectam de alguma forma e exploraremos aqui em mais detalhes a abertura do mercado doméstico ao capital estrangeiro, a mudança na tributação do querosene de aviação e o encerramento da operação da Avianca Brasil.

O primeiro desses episódios, que ilustra o momento de busca por um mercado mais aberto e que atraia mais investidores, mais modelos de negócios e que por essas razões seja acessível a mais pessoas, é a abertura do mercado doméstico brasileiro ao capital estrangeiro.

Historicamente, o Brasil teve limites para que o capital estrangeiro participasse em companhias aéreas operando no mercado doméstico. Mas, a partir de 2019, essa realidade mudou e um estrangeiro pode, agora, ser dono integralmente de uma empresa aérea brasileira, operando no mercado doméstico. Embora essa mudança não tenha gerado ainda muitos efeitos práticos, a verdade é que agora o mercado está aberto e é de se esperar que, em algum momento no futuro, tenhamos no mercado a primeira empresa brasileira com capital majoritariamente estrangeiro (seja pela aquisição de participação relevante em uma das empresas que operam atualmente, seja pela abertura de uma nova empresa).

Como boa parte das medidas mais recentes no setor, tanto por parte do governo federal quanto pelos governos estaduais, vai no caminho de favorecer um aumento de concorrência e uma abertura do mercado a novos modelos, o maior objetivo parece ser, de fato, a atração de investidores para a criação de novas empresas que venham a explorar o mercado brasileiro.

O outro ponto que diz respeito a uma busca consistente por melhoras nas condições de negócios foi a revisão da alíquota do ICMS, o imposto sobre circulação de mercadorias e serviços, para diminuir o custo do combustível e permitir mais investimentos no setor. O Estado de São Paulo reduziu de 25% para 12% e outros Estados seguiram a medida, em geral negociando com as companhias aéreas uma contrapartida interessante: a criação de novas rotas e novos voos no Estado.

Com isso os Estados diminuem a arrecadação em percentual, mas o aumento de voos pode compensar parte dessa perda gerando maior volume de abastecimento, além de outros ganhos com mais atividades econômica e mais conectividade para os passageiros. Do lado das companhias aéreas, a economia no custo de combustível, item que responde por grande parte da despesa de uma companhia aérea, é muito significativa e pode contribuir para diminuir a pressão sobre os preços no setor.

Essas duas medidas não foram suficientes, talvez até por falta de tempo para que seu efeito fosse sentido, para evitar a derrocada das operações da Avianca Brasil, o terceiro episódio de 2019 que mudou a estrutura do mercado.





Embora a falência da empresa ainda não tenha sido decretada, a Avianca Brasil já não opera mais e sua saída do mercado teve diversas consequências.

As causas para a derrocada da Avianca vão muito além da dificuldade para obter capital ou do alto custo do combustível. Além das questões de estratégia do negócio e de sua administração que podem ter impactado os resultados do negócio – e que não discutiremos aqui – a companhia foi afetada pelo momento do mercado brasileiro, pela perda de valor do real perante o dólar, pelo aumento do custo do petróleo no mercado internacional e por uma novidade no mercado brasileiro que agrediu severamente todas as companhias que aqui operam: os aplicativos que estimulam as demandas judiciais contra companhias aéreas.

O mercado brasileiro é conhecido mundo afora como o mais litigioso do planeta. Empresas que operam aqui e em outras dezenas, muitas vezes mais de uma centena de países, reportam ter no Brasil mais processos judiciais movidos por passageiros do que em todo o restante do mundo somado, incluídas suas matrizes.

Companhias estrangeiras que operam aqui um voo por dia ou pouco mais que isso, recebem no Brasil mais processos do que em suas matrizes onde operam centenas ou milhares de voos diários. Se há um aspecto cultural importante na relação do brasileiro com o mercado de consumo, se há diferenças relevantes na forma de acesso ao Judiciário,

se inclusive há uma percepção de protecionismo exacerbado no Judiciário nacional, a verdade é que o quadro se agravou muito em 2019.

A famigerada indústria do dano moral afeta o setor há tempos e trabalha com a seguinte lógica: se uma viagem não ocorreu de maneira perfeita, é possível que um passageiro consiga receber, através de um processo judicial, um valor maior do que o valor pago pelo seu bilhete, sem correr qualquer risco para isso.

Se esse cenário já gerava um estímulo grande para que passageiros procurassem o Judiciário, o surgimento dos aplicativos destinados ao setor, que muitas vezes adiantam dinheiro a passageiros que não pretendiam processar a companhia aérea em troca de herdarem seus direitos em uma ação judicial, fez explodir o número de demandas decorrentes de fatos muitas vezes corriqueiros.

Esse custo, que atinge de acordo com levantamentos divulgados pela própria ANAC, a casa das centenas de milhões de reais, impacta significativamente o custo das empresas e, por óbvio, o custo das passagens aéreas no Brasil.

Diversas empresas trabalham com a expectativa de um crescimento entre 30% e 50% do volume de demandas este ano, em comparação a 2018.

Se as causas para a saída da Avianca do mercado foram diversas, os efeitos também foram. O encerramento das operações afetou a competição, e consequentemente o custo dos bilhetes, em diversas rotas.



Os preços, em sua maioria, aumentaram (verdade seja dita, também pelo aumento do preço do petróleo e pela perda de valor do real frente ao dólar) e algumas cidades sentiram o impacto da saída de voos que representavam parte importante das poucas opções de conexão que tinham com outros centros.

Além do impacto direto sobre a concorrência, a saída da Avianca Brasil do mercado também abriu espaço para uma disputa por slots (autorizações para pouso e decolagem em aeroportos) em Congonhas, o mais disputado dos aeroportos brasileiros atualmente. Buscando acelerar a ocupação desses espaços e aumentar a concorrência, a ANAC criou regras específicas para a redistribuição dos slots vagos e, agora, iniciou um processo de revisão das regras para esse procedimento considerando o caso de Congonhas um importante precedente que impactar uma mudança na regra geral para casos futuros.

A agência já iniciou um processo de revisão das regras e deve absorver em parte essa diretriz de aumento de concorrência que fez com que, em Congonhas, Passaredo e Azul fossem as grandes beneficiadas pela saída da Avianca, com operações iniciando no caso da Passaredo e aumentando significativamente no caso da Azul naquele aeroporto.

Se não foi um ano de tanta produção legislativa e regulatória como outros anos recentes, o ano de 2019

promete ainda assim ficar marcado como um dos mais ativos, na história recente da aviação brasileira, em termos de transformações do mercado para uma maior abertura, atratividade de investimentos e estímulo à concorrência, mesmo carregando a marca de um ano em que mais uma empresa relevante saiu do mercado.

Guilherme Amaral, advogado, especialista em direito aeronáutico, sócio do ASBZ Advogados

Fonte: Estadão

