

CLIPPING

02/2020
24 de Janeiro de 2020

AVIAÇÃO E AEROPORTOS

- Presidente de Viracopos diz que credores devem aprovar relicitação do aeroporto
- Gol dialoga com estados para manter redução de ICMS do combustível
- Liminar do STJ livra Viracopos de votação de caducidade pela Anac
- Governo quer eliminar juizados dos aeroportos
- América latina atrai aéreas dos EUA
- Latam amplia setor de manutenção
- Empresa aérea de baixo custo começa a voar de São Paulo a Buenos Aires
- Embraer estuda modelos de turboélices em parceria com Boeing
- Viracopos espera aprovar plano de recuperação judicial na assembleia do dia 13



Presidente de Viracopos diz que credores devem aprovar relicitação do aeroporto

Reunião vai acontecer no dia 13 de fevereiro e também poderá decretar falência do consórcio

A menos de um mês da assembleia de credores do aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP), Gustavo Müssnich, diretor-presidente da concessionária Aeroportos Brasil Viracopos, diz que o cenário atual do colegiado caminha para aprovar um plano para relicitação do aeroporto na reunião do dia 13 de fevereiro.

Ele afirma ainda que os acionistas aceitam a relicitação desde que fique claro o valor da indenização aos investidores, o que até o momento ainda não está definido. Para a devolução amigável da concessão, a concessionária deverá abrir mão também de suas reivindicações na Justiça. Há ainda, no pior dos cenários, a possibilidade da assembleia decretar falência da concessionária.

Independente da aprovação do plano junto aos credores para relicitação ou falência, o Ministério da Infraestrutura já abriu um Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) para chamar interessados a apresentarem estudos para uma nova licitação do aeroporto. Nos dois cenários, a Aeroportos Brasil continua atuando até um novo concessionário assumir.

A empresa vive um processo de judicialização da concessão desde 2016. Em 2017, a concessionária chegou a pedir na Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) a devolução da concessão, mas até aquele momento o governo ainda não tinha publicado o decreto que regulamenta a Lei 13.448/17.

A norma possibilita a devolução amigável e, em seguida, a relicitação das concessões de rodovias, aeroportos e ferrovias.

Atualmente, a concessionária afirma que não tem dívidas vencidas nos bancos. Entretanto, há ainda R\$ 2,6 bilhões a serem pagos – a maior parte ao BNDES – ao longo dos 30 anos da concessão. Questionado se estaria disposto a negociar com a concessionária outra alternativa que não fosse a falência, o banco estatal disse que não vai comentar.

A concessionária está em recuperação judicial desde maio de 2018 e está sem pagar a outorga ao governo desde 2017. “Reconhecemos nosso inadimplemento, mas ele deriva de outro que ocorreu primeiro”, afirma Müssnich.

A concessionária afirma que não recebeu do poder concedente um terreno ao lado do aeroporto para exploração de rede de hotelaria e galpões logísticos e que também foi prejudicada pela crise econômica, iniciada em 2014, o que afetou diretamente os planos de investimentos.

Segundo Müssnich, para solucionar o problema fiscal de Viracopos e voltar a pagar outorga, deveria ser feito um plano para alongar o prazo para amortização do valor do empréstimo por mais dez anos, reduzir em 5% a taxa de juros e um reconhecimento parcial, pela ANAC, dos pleitos da concessionária. Entretanto, essa possibilidade não é cogitada nem pelo governo e nem pela agência reguladora.

Fonte: Jota





Gol dialoga com estados para manter redução de ICMS do combustível

O mercado considera incerto o destino do benefício após compra da Twoflex pela Azul

Qerosene A Gol diz que já está conversando com governos de diferentes estados para manter os acordos de redução de ICMS do combustível de aviação que havia conquistado no passado por causa dos voos regionais feitos em parceria com a Twoflex. Após o anúncio da compra da Twoflex Azul, na semana passada, a continuidade dos benefícios estaduais para a Gol passou a ser questionada pelo mercado, que viu na transação um movimento estratégico da Azul contra a concorrente.

Corredor “O acordo com a Twoflex de compartilhamento de voos e compra de capacidade representou só 0,007% do número de assentos ofertados e 4.185 passageiros transportados em 2019, o que representa 0,012% do total de clientes”, disse a Gol em nota.

Desembarque Na guerra fiscal aérea travada nos últimos anos, alguns estados lançaram regimes especiais com ICMS menor sobre o querosene de aviação para tentar atrair mais voos, desenvolvendo seus aeroportos. No ano passado, São Paulo derrubou sua alíquota de 25% para 12%.

No ar Circulou no setor aéreo nos últimos dias a suspeita de que a chilena de baixo custo Sky estaria reduzindo a quantidade de voos no Brasil. A empresa, porém, diz que está só retomando sua malha normal de voos, após a alta temporada de janeiro e fevereiro.

Pouso Rio e São Paulo são rotas fixas da Sky. Salvador e Florianópolis funcionam de novembro a março. A aérea é uma concorrente nova no mercado. Começou a voar entre Chile e Brasil no fim de 2018 com preços agressivos e serviços mais enxutos.

Fonte: Folha de SP



Liminar do STJ livra Viracopos de votação de caducidade pela Anac

Briga entre concessionária e agência continua, mesmo após plano de relicitação

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) chegou perto de votar ontem a extinção da concessão do aeroporto de Viracopos, mas foi interrompida por uma decisão liminar do Superior Tribunal de Justiça (STJ).

Na reunião da diretoria do órgão, ficou evidente que a agência reguladora e a concessionária Aeroportos Brasil Viracopos (ABV) continuam em pé de guerra, mesmo após o grupo aceitar a devolução do contrato ao governo, para que seja relicitado.

Para magistrado, decisão contrária a Viracopos poderia inviabilizar processo de recuperação judicial

A reunião já começou com uma restrição judicial. No início de janeiro, Viracopos havia conseguido uma liminar impedindo que a caducidade fosse aplicada, caso aprovada pela Anac. A decisão não vetava o andamento do processo ou a votação da diretoria - apenas bloqueava o efeito de eventual decisão.

Dessa forma, o advogado da concessionária, José Dutra, iniciou a sessão pedindo seu adiamento, o que foi negado por consenso entre os diretores. No meio da reunião chegou a notícia de uma outra liminar, do presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), João Otávio de Noronha, que, na prática, suspendia o processo da Anac.

Dutra avisou o colegiado assim que a decisão saiu, pedindo que a sessão fosse interrompida, mas os diretores optaram por seguir, porque ainda não havia uma notificação oficial.

A votação só foi suspensa quando o relator do processo já havia lido a maior parte de seu voto - que sinalizada um parecer contrário a Viracopos -, e estava prestes a dar sua conclusão.

O embate de ontem deixou claro que o caminho até uma solução para Viracopos não será simples nem amigável.

A concessionária é controlada por Triunfo e UTC, dois grupos envolvidos na operação Lava jato e em grave situação financeira.

A própria ABV também enfrenta uma severa crise. Em paralelo ao processo de caducidade, o grupo está em recuperação judicial desde maio de 2018, devido a dívidas bilionárias, principalmente com o BNDEs e a Anac. Desde então, o grupo tenta renegociar seus débitos ou encontrar um comprador, sem sucesso.

Pressionados, os acionistas do grupo decidiram, em dezembro, protocolar na justiça um novo plano de recuperação aceitando abrir mão de seu contrato - a chamada "devolução amigável", uma solução que vinha sendo defendida pela própria Anac e pelo governo federal.

o plano, porém, ainda terá que ser aprovado em assembleia de credores. Após sucessivos adiamentos, a reunião está marcada para o dia 13 de fevereiro.

Enquanto a oficialização do plano não sai do papel, a ABV segue vulnerável à punição da Anac, que aponta uma série de descumprimentos contratuais - por exemplo, investimentos não realizados - que poderiam levar à extinção da concessão.





Nos últimos anos, esse processo de caducidade foi alvo de diversas liminares que travaram seu andamento. Só ontem a agência conseguiu levar o caso a votação.

Na reunião, os próprios diretores da Anac trouxeram à tona o plano protocolado pela concessionária em dezembro, no qual aceita aderir à relicitação -em tese, uma mostra de boa vontade em aderir à saída amigável.

No entanto, o colegiado optou por desconsiderar o documento, dado que a devolução ainda não é oficial, o que só ocorrerá uma vez que houver a aprovação dos credores na assembleia e a homologação do plano pela Justiça. Assim, considerou-se prematuro permitir que uma medida não aprovada influenciasse a votação.

Os diretores também ressaltaram que a concessionária apresentou claro "desinteresse" em aderir à relicitação e reiterou diversas vezes outras soluções que a ABV considerava mais vantajosas - como a renegociação do contrato com a própria ABV.

Porém, o entendimento do 5TJ foi distinto. Na liminar concedida pelo tribunal suspendendo novamente o processo, o ministro Noronha argumentou que uma possível decisão da Anac de extinguir a concessão de Viracopos teria um impacto direto no processo de recuperação judicial, que corre em paralelo.

"Eventual decisão no sentido de decretar a caducidade terá o inafastável efeito de prejudicar - e até mesmo inviabilizar por completo - o processo de recuperação judicial", afirmou o magistrado em sua decisão.

Por isso, o ministro optou por reestabelecer aquilo que, no passado, já havia sido decidido pela juíza da 8ª Vara Cível de Campinas, impedindo que a Anac aplique qualquer multa administrativa ou dê continuidade ao processo de caducidade contra a ABV.

O aeroporto de Viracopos foi leiloado pela União em 2012. À época, o consórcio da Triunfo e da UTC venceu a disputa com uma oferta agressiva de R\$ 3,8 bilhões, valor 159,75% maior que o piso estipulado no edital.

Nos anos seguinte, veio a frustração: os investimentos pesados previstos no contrato e a outorga bilionária, que deveria ser pagas em parcelas anuais ao longo de toda a concessão, se tornaram um peso insustentável. Além disso, houve a crise econômica, a movimentação abaixo do esperado e o impacto da Lava-Jato nos acionistas do grupo.

De outro lado, a ABV também tem seus pleitos. O grupo se queixa de obrigações contratuais não cumpridas pela União, que prejudicaram a operação. Foram feitos pedidos de reequilíbrio bilionários, ainda em aberto.

Fonte: Valor





Governo quer eliminar juizados dos aeroportos

Intenção da medida da administração de Bolsonaro é acabar com judicialização excessiva

O governo quer eliminar os juizados especiais instalados nos principais aeroportos do Brasil, disse ao Valor o secretário de Aviação Civil, Ronei Glanzmann. "Não há mais caos aéreo", justificou. Além disso, a pontualidade dos voos operados no Brasil está entre as mais altas do mundo, segundo ele.

A remoção dessas estruturas tem também um valor simbólico, acrescentou Glanzmann. Há preocupação com o elevado nível de judicialização no setor, que está acima dos padrões internacionais.

Esse movimento tem pressionado os custos das companhias e se tornou mais um obstáculo a um dos principais objetivos do governo: atrair novas empresas, principalmente as de baixo custo, para acirrar a concorrência no mercado brasileiro.

o enfrentamento à judicialização excessiva é um dos focos de atenção do governo no setor de aviação civil neste ano. O outro ponto crucial da agenda é a redução do preço do combustível, disse o secretário. Hoje, três empresas que atuam em pool dominam a distribuição do querosene - BR Distribuidora, Shell Aviation (Raízen) e Air BP. Pelos cálculos da Secretaria de Aviação Civil, essa situação permite uma "gordura" de 20% a 30% nos preços.

Conforme mostrou o Valor no último dia 2, há um conjunto de empresas que atuam no Brasil por meio de sites e aplicativos "comprando" o direito dos passageiros de cobrar indenizações das

companhias aéreas na justiça, quando ocorrem problemas nos voos. "Tem acontecido cada vez mais", disse Glanzmann.

"Eles assediam as pessoas, às vezes no próprio aeroporto."

Na opinião do secretário, o ideal é que o consumidor tente, primeiro, entender-se diretamente com a companhia aérea. A plataforma consumidor.gov.br permite que sejam celebrados acordos, o que ocorre em 80% dos casos. Não havendo sucesso, seria o caso de procurar a justiça.

O governo articulou-se com a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB). "Eles entendem que essa forma de assediar as pessoas para entrarem na Justiça é contrária à ética profissional", contou o secretário. Reportagem do Valor mostrou que a seccional da OAB no Rio já havia ingressado com ações civis públicas contra alguns desses serviços. Além disso, o governo vai procurar o Conselho Nacional de justiça (CNJ) para orientar tribunais.

A judicialização tomou boa parte da reunião que o ministro da infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, teve com o presidente da Gol, Paulo Kakinoff, na terça-feira passada.

Com a alta recente do dólar, outro tema discutido na reunião com a Gol, que é também de interesse do governo, foi a queda no preço do combustível dos aviões. Glanzmann considera que já houve alguns avanços, como a redução do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) por parte de alguns Estados.





Em São Paulo a alíquota caiu de 25% para 12%, outras unidades da federação cobram 7%.

"Mas ainda tem algumas lições de casa para fazermos", admitiu o secretário. O Ministério da Infraestrutura está concluindo um relatório para propor ao Ministério da Economia a eliminação da cobrança do PIS/Cofins. Hoje, representa perto de R\$ 0,07 por litro e proporciona uma arrecadação anual de R\$ 250 milhões.

A redução mais significativa nos preços do querosene de aviação, porém, depende da entrada de novas distribuidoras no mercado brasileiro. Um grupo de trabalho formado pela Agência Nacional do Petróleo (ANP) e pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) elabora mudanças na regulação para permitir que outras empresas utilizem a infraestrutura de dutos, tanques e bombas, hoje controlada por três distribuidoras no Brasil. Glanzmann espera as medidas ainda no primeiro semestre de 2020.

Procurada, a BR informou que "vem acompanhando o assunto, estando pronta a contribuir com as discussões sobre a complexa atividade de distribuição de combustíveis de aviação." A BP e a Raízen informaram que não comentariam. O governo quer ainda certificar o uso do querosene de aviação do tipo Jet A no Brasil, a exemplo do que ocorre nos Estados Unidos. Hoje, é utilizado o do tipo Jet A-1.

Existe maior oferta do combustível Jet A no mundo. Com o uso autorizado, esse poderia ser importado com mais facilidade e a um custo mais baixo.

A certificação deve ser feita pelo laboratório da ANP. O secretário disse que está em estudos o uso de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para financiar o trabalho.

Glanzmann avaliou que estão bem encaminhadas as medidas para melhorar a infraestrutura dos aeroportos. Além do programa de concessões à iniciativa privada, está em andamento um programa de investimentos públicos em aeroportos regionais, com previsão de R\$ 3 bilhões até o fim do governo de Jair Bolsonaro.

Fonte: Valor





América latina atrai aéreas dos EUA

Região torna-se novo destino de investimentos para companhias americanas

A América Latina pode ser o próximo destino de investimento das companhias aéreas americanas. Nessa quinta-feira (23) a American Airlines anunciou um crescimento de 19% no lucro líquido de 2019 em relação ao 2018. Delta Air Lines e United Airlines também já haviam anunciado avanços de 21% e 41,8% respectivamente.

No quarto trimestre, os resultados das companhias mostraram a importância crescente do mercado latino-americano, que se mostrou bastante forte mesmo com as rotas do Atlântico e do Pacífico tendo receitas mais pressionadas.

A American Airlines, que é a principal companhia americana na América Latina, afirmou que a receita unitária cresceu 10% no quarto trimestre em relação ao mesmo período de 2018, graças a melhorias no Brasil e México. Os avanços da Delta e United foram de 2,3% e 6,3%, respectivamente.

As operações latino-americanas dessas aéreas têm registrado bons desempenhos há anos, mas ainda representam muito pouco em todo o resultado. Mesmo para a American Airlines o mercado corresponde a 12% do total da receita.

Com lucros mais altos, dando às aéreas mais espaço para investir, a concorrência para explorar a região está esquentando.

Em outubro, a Delta - a mais lucrativa do trio, mas também a menos exposta ao mercado - anunciou a compra de uma participação de 20% na chilena Latam Airlines, tornando-se a principal acionista da maior companhia aérea da região.

Para isso a Delta vendeu sua participação na brasileira Gol.

Esse movimento da Delta está mexendo com liderança da American Airlines na região. Devido à compra de fatia da Latam pela Delta, a American Airlines informou que deixará de compartilhar voos com a empresa chilena a partir de 31 de janeiro.

A American Airlines ainda está bem posicionada, mas defender o território será tarefa difícil: a Delta já está aumentando sua presença em voos em Miami, principal cidade de origem para voos para a América Latina.

Enquanto isso, a United ainda não está no páreo, mas já negocia parceria com a brasileira Azul, a colombiana Avianca Holdings e a panamenha Copa Airlines.

Todas essas são estratégias responsáveis, porque se concentram na diversificação de receita, criando rotas internacionais para a América Latina. Por outro lado, o investimento anterior da Delta na Gol ou a crença da Norwegian Air Shuttle de que poderia operar uma companhia argentina foram tentativas equivocadas de explorar os mercados domésticos da América Latina. Os dois casos têm um histórico de baixo desempenho, devido às recorrentes crises monetárias e econômicas.

Os investidores têm que monitorar o risco relacionado à disputa entre as companhias. Se a batalha por Miami levar à perda de capacidade, a aposta na América Latina pode azedar.

Fonte: Valor





Latam amplia setor de manutenção

A Latam Airlines Brasil informou que amplia em 15%, neste ano, a capacidade operacional do centro de manutenção da companhia, localizado em São Carlos (SP). A empresa aérea prevê contratar 180 profissionais, entre mecânicos, auxiliares e engenheiros.

No centro de manutenção, a Latam faz a remodelação de mais da metade da frota de aviões Airbus A320. No ano passado, a companhia anunciou investimento, entre 2019 e 2020, de US\$ 500 milhões na reforma de 200 aviões, cerca de dois terços da sua frota. O investimento também é feito na reformulação de sites e aplicativos, na adoção de softwares e outras melhorias em serviços.

Metade do recurso é destinado ao Brasil, para reformulação de 100 aviões. O centro de manutenção atende a frota da Latam e de outras aéreas. Há dois meses, a Gol passou a oferecer a manutenção de aviões para terceiros. A previsão da Gol é gerar R\$ 140 milhões em receita no primeiro ano. A Latam não divulga sua receita com manutenção de aviões. O valor é incluído em "outras receitas" no balanço financeiro. Nos nove primeiros meses de 2019, essa conta atingiu US\$ 247,9 milhões, com queda de 23,4%.

Fonte: Valor



Empresa aérea de baixo custo começa a voar de São Paulo a Buenos Aires

Companhia diz que consegue praticar preços até 30% inferiores à média de mercado

A companhia aérea low cost argentina Flybondi inaugura nesta sexta-feira (24) sua rota entre São Paulo e Buenos Aires. A empresa, que opera no Brasil desde outubro de 2019, vai começar a voar em ao menos mais duas cidades brasileiras até maio.

Em março, passará a ter voos também entre Porto Alegre e Buenos Aires. Hoje, a aérea já opera voos para a capital argentina a partir de Rio de Janeiro e Florianópolis.

Em São Paulo, os voos da Flybondi sairão do aeroporto internacional de Guarulhos com destino ao aeroporto de El Palomar, a 18 quilômetros do centro de Buenos Aires.

Inicialmente, serão três voos semanais, às segundas, quartas e sextas-feiras, segundo o diretor comercial da empresa, Mauricio Sana Saldaña. A partir de março, serão quatro partidas por semana.

A companhia afirma que consegue praticar preços 30% inferiores à média do mercado brasileiro. Para isso, transporta em geral 189 passageiros por voo em seus aviões, o que, segundo Sana Saldaña, é 15% mais que a uma companhia aérea regular.

“A diferença entre as low cost é que diluímos os custos fixos. Colocamos a maior quantidade de assentos possível, e o preço por passageiro é reduzido. Além disso, nossos aviões voam em média 11 horas, contra 8 horas de uma companhia comum”, afirma.

Os processos de embarque e decolagem, por exemplo, são feitos em média em 30 minutos pela Flybondi, segundo o executivo.

“Percebemos que existe uma demanda brasileira [por voos para a argentina]. Com uma tarifa adequada, há interesse. Cerca de 20% das passagens da rota entre Rio e Buenos Aires são compradas no Brasil. Em São Paulo, 40%, e nossa meta é chegar a 50%”, diz.

Segundo Sana Saldaña, as operações brasileiras já representam 9% dos passageiros transportados hoje nas 24 rotas operadas pela companhia. Até o fim de 2020, a estimativa é que essa parcela chegue a 16%. A ocupação média dos voos brasileiros é de 85%.

Em Porto Alegre, serão três voos semanais, aos sábados, terças e quintas-feiras.

Em maio, a empresa pretende iniciar voos de outra cidade no país, e analisa opções cinco opções. Brasília, Belo Horizonte e Recife estão entre elas. Não está nos planos da marca fazer voos domésticos no Brasil em 2020.

O executivo afirma que a empresa, que tem hoje uma frota de cinco aviões Boeing 737-800 NG, tem um plano de expansão de rotas que depende de novos aviões.

“A ampliação da frota depende da realidade macroeconômica e da disponibilidade de equipamentos no mercado. Com os problemas do Boeing 737 MAX, a disponibilidade de aviões 373-800 diminuiu”, diz Sana Saldaña.

Fonte: Folha de SP





Embraer estuda modelos de turboélices em parceria com Boeing

Compra do controle da divisão da companhia brasileira pela Boeing está aguardando aprovação de autoridades europeias

A Embraer está em estágio avançado de análise para lançamento de um novo turboélice a ser desenvolvido em parceria com a Boeing, afirmou o principal executivo de sua divisão de aviação comercial nesta segunda-feira (20).

A aeronave será do mesmo tamanho ou maior que o turboélice ATR-72, de 70 lugares, que é produzido por grupo franco-italiano e que atualmente domina o segmento, afirmou o presidente-executivo da divisão de aviação comercial da Embraer, John Slattery, à agência Reuters. A compra do controle da divisão da companhia brasileira pela Boeing está aguardando aprovação de autoridades europeias.

"Ele fica dentro de nosso mercado alvo, que sempre fomos claros em dizer que é abaixo de 150 lugares, e terá uma adjacência natural com a família E2, disse Slattery, referindo-se à família de jatos regionais de 80 a 120 lugares da Embraer. "O estudo do modelo de negócios está indo bem."

O executivo afirmou que a Embraer não seguirá adiante com o projeto do turboélice se tiver de desenvolvê-lo sozinha por causa do custo estimado em bilhões de dólares, além de outras prioridades da companhia. Mas ele afirmou que não há relação entre o estudo do turboélice e as negociações com reguladores sobre o restante das atividades de aviação comercial da Embraer.

"O volume de recursos necessários para uma nova aeronave comercial estado da arte é de uma ordem de magnitude que nós simplesmente não

temos apetite para desenvolver fora do ambiente da joint-venture (com a Boeing)", disse Slattery. "Sem joint-venture, sem turboélice."

Ele afirmou que a Embraer continua confiante sobre a venda do controle de sua principal divisão para a Boeing e citou apoio de várias companhias aéreas clientes da empresa.

A Embraer também está tendo negociações "significativas" com General Electric, Rolls-Royce e Pratt & Whitney Canada sobre o fornecimento do motor para o possível novo turboélice da companhia.

Analistas afirmam que turboélices são mais eficientes que jatos em distâncias curtas, especialmente em momentos de alta nos preços do petróleo.

A ATR, co-controlada pela Airbus e pela italiana Leonardo, controla cerca de 80% do mercado de turboélices do mundo, com o restante sendo atendido pelo De Havilland Canada DHC-8. A China também está buscando atuar no mercado de turboélices com o futuro Xian MA700.

Fonte: Folha de SP



Viracopos espera aprovar plano de recuperação judicial na assembleia do dia 13

A Aeroportos Brasil Viracopos (ABV) pretende aprovar o plano de recuperação judicial na assembleia de credores, marcada para o dia 13 de fevereiro, com uma proposta voltada à relicitação. A afirmação foi dada pelo presidente da ABV, Gustavo Müssnich, em entrevista ao Estadão/Broadcast na quinta-feira, 23. A disputa envolvendo a concessionária e a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) tem rendido uma série de liminares na Justiça para os dois lados.

“Estamos negociando com os principais credores, Anac e BNDES, para buscar o alinhamento e aprovar um plano. Não é mais o plano original. Este prevê a relicitação”, disse. “Apesar de estar próximo, diria que é difícil afirmar o que deve acontecer no dia 13. A tendência é aprovar o plano nessa condição, de uma relicitação.” Ele, porém, não descarta uma nova prorrogação da assembleia.

Müssnich disse que, da parte da Anac, não haveria espaço para outro desfecho além da relicitação. Já com as instituições financeiras, o objetivo é debater a estrutura para liberar as contas e pagar os credores menores.

Ontem, o colegiado da agência reguladora estava prestes a votar a extinção da concessão do aeroporto de Viracopos, mas a sessão foi interrompida por uma liminar do presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), João Otávio de Noronha, argumentando que uma vez decretada a caducidade, o processo de recuperação judicial ficaria comprometido, prejudicando todos os credores – sendo o BNDES um dos principais.

Procurada, a Anac afirmou que a diretoria “suspendeu o julgamento do processo assim que teve ciência da decisão do STJ, que está sendo analisada pela AGU”.

Controlada pela Triunfo e UTC, a Aeroportos Brasil Viracopos pediu recuperação judicial em maio de 2018, depois de quase um ano tentando devolver o aeroporto ao governo federal. Viracopos foi licitado em 2012 com um modelo bastante criticado, que envolvia a participação de 49% da Infraero na concessão e premissas otimistas de aumento de demanda, que acabaram não se concretizando. No início de janeiro, a concessionária conseguiu outra liminar no STJ que deixava o processo avançar, mas bloqueava a aplicação da caducidade.

De acordo com Müssnich, a decisão do STJ foi de suma importância e demonstra “racionalidade das cortes superiores” em relação ao tema. “Se chegamos onde chegamos, e me refiro a questões como o não pagamento das outorgas, isso na maior parte se deve à inadimplência inicial por parte da Anac”.

Vários os pedidos de reequilíbrio feitos pela concessionária que foram renegados. Os três principais (a não entrega de áreas, não pagamento por parte da Receita Federal do armazenamento de cargas declaradas em perdimento e mudanças tarifárias para cargas) seriam suficientes para compensar 50% do valor da outorga anual da concessionária, de R\$ 200 milhões.





Segundo ele, as compensações seriam importantes, mas dependem também de acordo com o BNDES e demais bancos. “Em 2012 contratamos (financiamento) com IPCA mais quase 9%. O juro de mercado hoje é IPCA +3%. Esses cinco pontos, se aplicados ao restante que temos de dívida, reduziria o juro na ordem de R\$ 100 a R\$ 120 milhões por ano”, disse. O BNDES é um dos principais credores da concessionária, mas Müssnich afirmou que a empresa não tem mais parcelas atrasadas com a instituição.

Müssnich disse ainda que a concessionária estaria sendo “empurrada” pela Anac para a relicitação. “Dizemos que sim, estamos disposto a seguir a linha da relicitação”, afirmou. Porém, a concessionária quer ser ressarcida pelos prejuízos diante das mudanças.

De acordo com ele, o aeroporto tem qualidades e vários investidores já o procuraram interessados em um possível negócio. A ausência de uma saída fora a relicitação, entretanto, estaria desencorajando uma proposta mais agressiva. “Nada impede que alguém faça uma oferta, com injeção de dinheiro novo e aprovação do plano”, disse.

Fonte: Valor

