

CLIPPING

03/2020
31 de Janeiro de 2020

AVIAÇÃO E AEROPORTOS

- Cade aprova compra de parte da Embraer pela Boeing
- Airbus fecha acordo em ação por Corrupção
- Azul vai subarrendar 53 aviões até 2022
- Denúncia ameaça atrasar leilão de aeroportos
- TJ-SP nega mais um recurso contra recuperação judicial da Avianca
- Embraer e SkyWest assinam contrato para 20 jatos E175





Cade aprova compra de parte da Embraer pela Boeing

Operação foi anunciada em julho de 2018 e é avaliada em US\$ 4,2 bilhões; compra ainda está sob análise da União Europeia

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou, nesta segunda-feira (27), a compra de parte da Embraer pela Boeing. A operação foi aprovada sem restrições.

Segundo o Estadão/Broadcast apurou, o órgão avaliou que o negócio não representa riscos à concorrência porque as empresas hoje não atuam nos mesmos mercados. A operação foi anunciada em julho de 2018 e é avaliada em US\$ 4,2 bilhões. A compra da Embraer pela Boeing já foi aprovada por autoridades antitruste dos Estados Unidos e da China, mas ainda depende do aval da União Europeia para ser concretizada.

No Brasil, a operação foi aprovada nesta segunda-feira pela Superintendência-Geral do Cade, instância do órgão responsável por analisar negócios considerados mais simples, com menor risco à concorrência.

A decisão é terminativa, mas pode ser reanalisada caso um conselheiro decida reabrir o processo no tribunal do Cade. Nesse caso, o tribunal tem que aprovar a reanálise por maioria. Terceiros interessados também podem, em 15 dias, apresentar recursos ao tribunal do Cade, que, se forem acatados, resultarão na reabertura do processo.

“Não identificamos nenhum problema concorrencial apesar da operação tirar um player do mercado relevante, que é o de aviões de 100 a 150 passageiros.

A Embraer tem uma característica de complementariedade com a Boeing, e não de rivalidade, porque os aviões da Boeing não se adequam a mercado regional e de médio porte”, disse ao Estadão/Broadcast o superintendente-geral do Cade, Alexandre Cordeiro.

O Cade avaliou duas transações: a aquisição pela Boeing de 80% da operação comercial da Embraer, que inclui a produção de aeronaves regionais e comerciais de grande porte, e a criação de uma joint venture entre Boeing e Embraer para a produção da aeronave de transporte militar KC-390 (operação de defesa).

No caso da operação comercial, o Cade entendeu que a ampliação do portfólio da Boeing deve aumentar sua capacidade de competir com a líder de mercado Airbus e que a operação não afeta negativamente os níveis de rivalidade existentes no mercado atual.

Também na operação de defesa, o órgão entendeu que não existe possibilidade de exercício de poder de mercado, já que a operação não representa uma união de todo o portfólio de aeronaves militares das duas empresas, mas a participação conjunta em um projeto específico.

O Cade concluiu ainda que a operação será positiva para a Embraer, que passará a contar com maior cooperação tecnológica e comercial da Boeing. “Na visão do Cade, a operação gera benefícios para a Embraer e para a competição porque tem eficiência, economia de escala e de escopo e a Embraer se torna uma parceira estratégica da Boeing com possibilidade de alcançar mercados que antes não alcançava”, completou Cordeiro.





O Cade concluiu ainda que a operação trará benefícios para a Embraer, que passará a contar com maior cooperação tecnológica e comercial da Boeing.

Procuradas, Boeing e Embraer não se pronunciaram. O acordo entre as duas aéreas só foi notificado ao Cade em outubro do ano passado, mais de um ano depois do anúncio. Em maio de 2019, a Boeing anunciou que a empresa resultante da compra dos 80% da divisão comercial da Embraer se chamará Boeing Brasil – Commercial.

A marca Embraer continuará existindo, mas restrita aos segmentos de aviação executiva e de defesa, que não foram incluídos no acordo com a americana.

Fonte: Estadão





Airbus fecha acordo em ação por Corrupção

As audiências de aprovação estão agendadas para sexta-feira nos tribunais do Reino Unido, França e Estados Unidos

A Airbus informou ontem que chegou a um acordo inicial com autoridades da França, do Reino Unido e dos Estados Unidos em uma investigação sobre supostas práticas de corrupção.

A fabricante europeia de aviões disse que o acordo foi firmado no contexto do cumprimento da lei de trânsito de armas dos EUA. Os termos ainda estão sujeitos à aprovação da Justiça da França e do Reino Unido e de órgãos reguladores americanos.

Por razões legais, a Airbus disse não poder comentar os detalhes das negociações com as autoridades.

Na segunda-feira, o jornal britânico "Financial Times" trouxe reportagem com fontes que estimavam o valor do acordo em € 3 bilhões.

Segundo informou a Bloomberg ontem, as audiências de aprovação estão agendadas para sexta-feira nos tribunais dos três países. Guillaume Faury, executivo-chefe da Airbus, vive um bom momento no comando da companhia. A Bloomberg lembra que a fabricante europeia de aviões acabou de vencer uma batalha de duopólio com a Boeing, que está profundamente atolada em uma crise decorrente do aterramento do 737 Max por quase um ano.

As ações da Airbus chegaram a subir 3% ontem depois que a companhia anunciou os acordos preliminares com os três países. No fim do dia fecharam com alta de 1%.

Fonte: Valor





Azul vai subarrendar 53 aviões até 2022

Com frota renovada, empresa espera gerar Ebitda incremental de R\$ 4.8 bilhões entre 2020 e 2027

A Azul, terceira maior empresa aérea do país atrás da Latam e da Gol, vai acelerar a renovação de sua frota. A aérea anunciou ontem a intenção de subarrendar 53 aviões Embraer E195 para a polonesa LOT e a startup de aviação Breeze Aviation Group, com sede nos Estados Unidos e fundada por um dos acionistas controladores da Azul.

Os jatos E195 serão substituídos por aviões E2, que são maiores e mais eficientes.

A Azul prevê aumentar a frota do E2 de 4 unidades em 2019 para 62 aviões em 2022. A previsão anterior da companhia era chegar a 41 aviões desse modelo em 2022.

Para 2020, a estimativa da Azul é fechar o ano com 29 aviões E2, 55 Airbus A320neo Family, 11 Airbus A330, 33 ATRs e 27 Embraer E1. Em 2022, a empresa espera não voar com nenhum E1.

John Rodgerson, presidente da Azul, disse em apresentação para analistas de mercado que os aviões E2 têm custo por viagem 14% menor em comparação aos aviões E195. Além disso, têm 18 assentos a mais que o modelo antigo.

A substituição da frota de E195 deve gerar R\$ 4,8 bilhões de lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) adicional entre 2020 e 2027, ou cerca de R\$ 16 milhões por avião, em base anualizada.

A Azul também projeta uma geração adicional de fluxo de caixa de aproximadamente R\$ 2,9 bilhões entre 2020 e 2027.

"Temos um plano ambicioso de transformação de frota que vai tornar a operação mais rentável nos próximos dois anos e possibilitará melhorar a oferta de serviços aos consumidores", disse Rodgerson, em teleconferência. A Azul informou que pretende chegar a 2022 com 100% dos voos domésticos feitos com os aviões E2.

Atualmente, 50% dos voos são feitos com aviões da nova geração.

Os analistas do Bradesco BBI Victor Mizusaki, Paula Ahanassakis e Gabriel Rezende destacaram em relatório que a companhia poderá usar os aviões E2 para voar para novas rotas sem escalas, que não são viáveis com os A320, que são maiores. O banco calcula que a renovação da frota pode gerar uma valorização de R\$ 5 na ação da Azul. O banco manteve recomendação de compra para o papel, com preço-alvo de R\$ 84.

O anúncio foi bem-recebido por investidores. Ontem, as ações da companhia fecharam a R\$ 62,41, com valorização de 8,58%, a maior do Ibovespa. A alta de ontem foi a terceira maior na história da companhia e a maior desde 8 de outubro de 2018, quando os papéis subiram 12,20%. Em 12 meses, as ações acumulam alta de 78,01%.

A Azul informou ainda que, devido à diferença entre o valor contábil dos arrendamentos atuais dos E195s e o valor recuperável estimado, a empresa vai reconhecer uma baixa contábil entre US\$ 700 milhões e US\$ 750 milhões, equivalente a US\$ 13 milhões a US\$ 14 milhões por avião.





Abhi Shah, vice-presidente de receitas da Azul, disse que mesmo com a baixa contábil, a Azul deve apresentar uma evolução nas despesas operacionais consistente com o que foi registrado nos últimos dois anos. Nos nove primeiros meses de 2019, as despesas operacionais da Azul corresponderam a 84,9% da receita líquida da companhia, mesmo percentual verificado em 2018.

A carta de intenção assinada entre Azul e LOT estabelece um pedido firme de subarrendamento de 18 aviões, com opção de subarrendamento adicional de mais 14 unidades. Com Breeze Group, a expectativa é que a empresa fique com até 28 aeronaves. A previsão da companhia é começar a entrega dos aviões em fevereiro.

"A companhia pode mudar o plano de subarrendamento, dependendo da evolução da economia", disse Alex Malfitani, vice-presidente de finanças da Azul.

Fonte: Valor



Denúncia ameaça atrasar leilão de aeroportos

Procuradoria do TCU pede investigação de possíveis irregularidades na contratação de estudos

A contratação dos estudos técnicos para o sexto leilão de aeroportos federais foi acusada por outros concorrentes de possíveis irregularidades e favorecimento ao grupo vencedor.

O caso foi alvo de representação no Tribunal de Contas da União (TCU), protocolada ontem pelo subprocurador-geral do órgão, Lucas Rocha Furtado, que pediu a suspensão cautelar do processo. Neste caso, poderá haver atrasos no leilão de três blocos de aeroportos nas regiões Sul, Norte e Central, previsto para ocorrer até o fim de 2020.

O consórcio contratado para fornecer os estudos das três concessões foi oficializado na sexta-feira e é formado por consultorias, advogados e empresas de engenharia: Terrafirma, Infraway, Moysés & Pires, Bacco Arquitetos, CPEA e Proficenter. Os projetos técnicos elaborados pelo grupo irão embasar a concessão dos três blocos.

A remuneração pelos estudos será de R\$ 78 milhões. O valor máximo definido pelo edital era de R\$ 84 milhões, montante considerado, "desarrazoado", segundo o subprocurador-geral.

Esse mesmo consórcio já havia sido alvo de questionamentos no ano passado, quando também saiu vitorioso das concorrências para contratar estudos da quinta rodada de leilões aeroportuários - que incluiu outros três blocos regionais, no Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste. À época, a seleção do grupo para os três projetos foi alvo de recursos administrativos por outros competidores, mas o resultado foi mantido.

Desta vez, também houve contestação no âmbito administrativo. Algumas das queixas foram contempladas, mas a vitória do grupo novamente se manteve.

Para o integrante de um dos consórcios perdedores, que falou sob condição de anonimato, as vitórias consecutivas começam a configurar a formação de monopólio. Há o temor de que o grupo tenha acesso privilegiado a discussões sobre os projetos em desenvolvimento e, com isso, se beneficie em concorrências futuras.

Para o subprocurador-geral do TCU, a análise da comissão julgadora "teria sido subjetiva", o que teria levado "à seleção dos estudos do consórcio que há três rodadas vem sendo escolhido".

Ele também avalia que a comissão avaliadora usou "fundamentação insuficiente" para manter o resultado da concorrência após os questionamentos. Ao contrário de outros processos de contratação pública, o processo para selecionar os estudos técnicos não teve como critério o menor preço - modelo que é adotado para priorizar a qualidade do projeto em detrimento de seu custo, evitando assim trabalhos de baixa qualidade.

A seleção funciona da seguinte forma: cada concorrente apresenta um projeto técnico, contemplando estudos de engenharia, ambientais, econômico-financeiro etc. Para cada critério definido no edital é dada uma nota e, no caso de erros ou inconsistências, são aplicados descontos. Ao fim, vence aquele com a maior nota geral.





Neste caso, grupos que saíram perdedores da concorrência se queixaram de assimetria na avaliação da comissão, que, segundo eles, teria dado descontos mais leves para erros graves do consórcio vencedor, e aplicado penalidades excessivas aos demais.

"Também teriam sido identificados descontos de pontuação diversos para aspectos similares, para o que a Comissão Avaliadora justificou que 'haveria impacto distinto' decorrente de cada erro, sem motivação de cada caso", diz Furtado na representação.

Ele cita, como exemplo, um equívoco nos estudos ambientais do grupo vencedor, que teria sido penalizado de forma "branda": a ausência de um Plano de Ação para o Controle de Malária em aeroportos do Norte e Foz do Iguaçu, considerados zonas de risco da doença - falha que, diz, poderia comprometer a obtenção de licenças.

O subprocurador-geral pede que o TCU apure as possíveis irregularidades.

Também solicita a suspensão cautelar da contratação dos estudos.

Procurado, o Ministério de Infraestrutura afirmou que a seleção está de acordo com a legislação e com as recomendações do TCU, e que a comissão avaliadora é "independente e eminentemente técnica". A pasta também disse que "se encontra à disposição dos órgãos de controle para esclarecer quaisquer dúvidas" e que "seguirá dialogando para dar segurança à sociedade quanto à integridade do processo".

O consórcio vencedor afirmou, em nota, que o processo de seleção foi transparente e objetivo, "baseado em edital que definiu previamente as regras de seleção", e que o grupo "foi selecionado por ter apresentado o melhor estudo" para os três blocos de aeroportos. O grupo também diz que o sucesso do último leilão de aeroportos, de 2019, no qual também foi contratada para fornecer os projetos técnicos, "mostra a solidez dos estudos desenvolvidos" pelo consórcio.

Fonte: Valor



TJ-SP nega mais um recurso contra recuperação judicial da Avianca

O princípio da par conditio creditorum é aplicado no processo de recuperação somente aos credores concursais, sendo que a previsão de pagamento de alguns créditos extraconcursais não pode ser usada como fundamento de equiparação para o adimplemento das demais obrigações não sujeitas aos efeitos do plano.

Com esse entendimento, a 2ª Câmara de Direito Empresarial do Tribunal de Justiça de São Paulo negou um recurso de credoras extraconcursais da Avianca.

As credoras questionavam a homologação do plano de recuperação judicial da companhia aérea, especialmente a falta de previsão para o pagamento de seus créditos.

As empresas também alegaram violação ao princípio da paridade de credores, já que o plano da Avianca contém previsão de pagamento de alguns, não todos, os créditos extraconcursais.

Porém, segundo o relator do acórdão, desembargador Maurício Pessoa, em se tratando de crédito extraconcursal e não abarcado pelo plano, "deve ser cobrado pela via autônoma e independente das condições previstas no processo, observando-se, para tanto, as normas e procedimentos legais".

Pessoa afirmou que o pagamento dos créditos extraconcursais não pode ocorrer através do "controle de legalidade aqui exercido", até porque o TJ-SP já decidiu anteriormente que a cláusula impugnada pelas agravantes não possui ilegalidades.

"Os credores extraconcursais abarcados pelo plano foram aqueles que concederam à recuperanda novas linhas de crédito, promoveram adiantamentos e liberaram novos recursos, contribuindo para o sucesso da recuperação", completou.

Para o relator, as credoras em questão não têm colaborado com o sucesso da recuperação da companhia aérea. Trata-se de um grupo de empresas que arrendou oito aeronaves para Avianca e conseguiu recuperá-las judicialmente em 2019.

Além disso, Pessoa destacou que o juízo de origem autorizou as empresas a participarem da Assembleia-Geral de Credores, o que não foi aceito.

"Se as agravantes inicialmente insistiram na sua "não sujeição às decisões que vierem a ser tomadas em AGC", elas não podem, agora, requerer a paridade em relação aos credores extraconcursais abrangidos no plano; a pretensão é em todo descabida e revela um comportamento evidentemente contraditório por parte das agravantes (venire contra factum proprium), não tendo, pois, como ser admitida sob os fundamentos, inclusive, já manifestados por esta turma julgadora à unanimidade", concluiu.

Divergência na turma julgadora

Como tem acontecido em muitos julgamentos envolvendo a recuperação da Avianca, o relator sorteado, desembargador Ricardo Negrão, ficou vencido.



Ele votou pelo provimento do recurso por entender que o trâmite da recuperação judicial da companhia aérea atingiu diretamente os interesses dos credores arrendadores, que embora não sujeitos ao concurso, tiveram seus interesses mitigados em benefício do plano.

Fonte: Conjur





Embraer e SkyWest assinam contrato para 20 jatos E175

O pedido tem um valor de US\$ 972 milhões, com base nos preços de lista de 2019; entregas estão previstas para começar no segundo semestre

A Embraer assinou um contrato com a companhia aérea americana SkyWest para um pedido firme de 20 jatos E175 configurados com 76 assentos.

O pedido tem um valor de US\$ 972 milhões, com base nos preços de lista de 2019, e estará incluso na carteira de pedidos ("backlog") do quarto trimestre de 2019. As entregas estão previstas para começar no segundo semestre.

"A Embraer e a SkyWest mantêm uma parceria marcada por uma longa história de serviço para as principais companhias aéreas e estamos felizes por abrir uma nova oportunidade de mercado", disse, em nota, o diretor de vendas e marketing para a América do Norte da Embraer Aviação Comercial, Charlie Hillis. "Hoje, anunciamos que esses 20 novos aviões serão os primeiros E-Jets operados pela SkyWest na malha aérea da American Airlines."

A parceria entre Embraer e SkyWest, uma área regional dos Estados Unidos, teve início em 1986, quando a SkyWest começou a operar o turboélice EM B 120 Brasnia. Com esse pedido adicional para o E175, a SkyWest já adquiriu mais de 180 aeronaves desse modelo desde 2013.

Fonte: Valor

