

CLIPPING

08/2020

06 de Março de 2020

AVIAÇÃO E AEROPORTOS

- Latam Brasil e Delta Airlines fecham parceria para compartilhamento de voos
- Avianca Holdings vai reduzir oferta novamente
- Iata pede regras flexíveis para 'slots'
- Inframérica decide devolver concessão de aeroporto no RN
- Invepar estuda prorrogação de Guarulhos
- Embraer precisa divulgar lista de acionistas, diz CVM
- Empresa aérea do Reino Unido pede falência e se torna 1ª vítima do coronavírus no setor
- Transporte aéreo perde espaço nas exportações e importações do País
- Coronavírus posterga batalha do setor aéreo contra processos judiciais
- Aérea neozelandesa planeja beliches para classe econômica em voos de longa duração



Latam Brasil e Delta Airlines fecham parceria para compartilhamento de voos

Como parte do acordo, clientes brasileiros terão acesso a rede de destinos e ao programa de fidelidade da norte-americana, que é dona de 20% da companhia

A Latam Airlines divulgou na última quinta-feira, 27, como vai funcionar o acordo de compartilhamento de voos (codeshare) que a unidade brasileira firmou com a empresa norte-americana de aviação Delta Airlines.

Prevista para entrar em vigor já no primeiro semestre deste ano, a parceria ainda precisa ser aprovada por órgãos regulatórios.

Por meio de nota, a Latam Brasil anunciou que o acordo com a Delta irá permitir maior "conectividade entre as duas regiões, com acesso a 435 destinos ao redor do mundo". Para clientes do País, a expectativa é que até o final de junho de 2020, esteja liberado o acesso a mais de 65 destinos para os Estados Unidos e Canadá.

Já para usuários do Latam Pass, programa de fidelidade da empresa, os benefícios da parceria passam a valer a partir do dia 1º de abril.

Desta data em diante, será possível "acumular e resgatar pontos em todos os voos da Delta Airlines, para mais de 300 destinos internacionais", informa a empresa.

O acordo firmado pela Latam também vai se estender as subsidiárias Latam Peru, Latam Colômbia e Latam Equador.

Ao todo, mais de 74 voos com destino para a América do Norte estarão disponíveis para estes países. Em troca, clientes da Delta Airlines também terão acesso aos programas de milhagem e fidelidade das unidades da Latam envolvidas no acordo.

Venda de 20% para a Delta

Uma possível parceria entre as empresas começou a ser desenhada em setembro de 2019, quando foi divulgada a compra de 20% do grupo Latam pela Delta.

A transação foi avaliada em US\$ 1,9 bilhão.

Como parte da compra - e do acordo -, a Latam irá se retirar da Oneworld, aliança internacional formada por empresas do setor da aviação. Sua saída oficial está programada para acontecer em 1º de maio deste ano.

Para seus clientes, a Latam já informou que continuará mantendo acordos bilaterais com as companhias British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airlines, Malaysia Airlines, Qantas, Qatar Airways, Royal Jordanian, S7 Airlines e SriLankan Airline, todas integrantes da aliança.

No entanto, a American Airlines - rival da Delta que faz parte da Oneworld - romperá oficialmente a parceria com a Latam no dia 30 de abril, como parte do acordo. Depois da data, a empresa vai começar a operar com a brasileira Gol (antiga parceira da Delta). Passagens adquiridas ou trocadas até esta data "serão mantidas", informou a Latam.

Fonte: Estadão





Avianca Holdings vai reduzir oferta novamente

Objetivo da companhia aérea, que já cancelou rotas e reduziu o número de voos no ano passado, é voltar à lucratividade em 2021

A Avianca Holdings, que reúne as empresas Avianca (da Colômbia), Tampa Cargo, Aerolíneas Galápagos (Aerogal) e Taca, fará novos ajustes neste ano, com o objetivo de reduzir perdas e voltar a lucrar em 2021.

No ano passado, o grupo cancelou 25 rotas e reduziu o número de voos por rota.

Os ajustes foram feitos principalmente em países das Américas Central e do Norte, além do Peru.

No quarto trimestre de 2019, a Avianca reduziu em 6,9% a oferta de assentos e reduziu os custos totais em 9,7%. Terminou o ano com 130 rotas em 75 destinos e 26 países. "Para 2020 esperamos que a capacidade ofertada continue diminuindo, em linha com a estratégia de simplificação da frota", afirmou Anko van der Werff, presidente da Avianca Holdings.

A redução da oferta neste ano será menor que os ajustes feitos em 2019, disse o executivo. As mudanças serão feitas, em sua maior parte, no primeiro semestre. O foco dos ajustes será nos voos para mercados domésticos de países da América do Sul.

Paralelamente, a companhia estuda oferecer novos destinos para o mercado internacional.

Werff disse que a Avianca ainda não sentiu o impacto do coronavírus porque não tem voos para a Ásia. A maioria das suas rotas está na América do Sul, que apresenta poucos casos confirmados.

Em 2019, a Avianca Holdings reportou prejuízo líquido de US\$ 893,9 milhões, ante lucro de US\$ 1,14 milhão em 2018.

A empresa associou os resultados a perdas com rotas que não eram rentáveis e a gastos extraordinários com a reestruturação da operação, o que incluiu redução venda de aviões e gastos com consultoria, entre outras despesas.

A receita operacional somou US\$ 4,62 bilhões, com queda de 5,5% em comparação com o ano anterior. As despesas operacionais aumentaram 11,1 %, para US\$ 5,18 bilhões. O prejuízo operacional no ano foi de US\$ 554,28 milhões, ante lucro operacional de US\$ 232,12 milhões em 2018.

"Agora é hora de virar a página e nos concentrarmos em melhorar a rentabilidade, melhorar o serviço e cuidar dos nossos talentos", afirmou o presidente da companhia, na apresentação dos resultados.

Adrián Neuhauser, diretor financeiro da Avianca Holdings, destacou a renegociação das dívidas como a ação mais importante da companhia em 2019.

Em dezembro, a Avianca concluiu a troca de títulos sem garantia no total de US\$ 484 milhões, que venceriam em maio deste ano, por notas com garantia, com vencimento em 2023.

Isso representa 88,1% dos títulos que venceriam em 2020.

A companhia também obteve financiamento de US\$ 250 milhões das acionistas United e Kingsland Holdings.





O empréstimo tem vencimento em quatro anos e taxa de juros de 3% ao ano. Além disso, existe um compromisso de acionistas e investidores para um crédito adicional de US\$ 125 milhões no segundo trimestre deste ano.

Ao todo, US\$ 2,6 bilhões em dívidas foram reclassificadas do curto para o longo prazo. "Isso permite que em 2020 e 2021 nos concentremos no fortalecimento da posição financeira da Avianca e de seu caixa para oferecer melhores resultados aos acionistas", afirmou Neuhauser.

A companhia concluiu a venda de 10 Airbus A318 e quatro A320 por US\$ 100 milhões, além de 10 aeronaves Embraer E190, vendidas em janeiro. Também reduziu compromissos de compra de aviões de 108 para 88 aeronaves. A Airbus vai reduzir as entregas de aviões programadas para o período de 2020 a 2024 e postergar parte das entregas para 2025 a 2029. O acordo proporciona redução de investimentos no período até 2029 de US\$1,04 bilhão.

A Avianca também vendeu 10 aviões Embraer 190, 10 Airbus A318, 2 Airbus A319, 11 Airbus A320, 2 Airbus A330, 1 Airbus A330F, 13 Cessna 208 e 2 ATR 42. Em separado, fechou uma transação de venda e subarrendamento de até 11 aviões A320 e 4A321 com a Avalon Aerospace Leasing.

Fonte: Valor





lata pede regras flexíveis para 'slots'

Atualmente, as regras para alocação de slots estabelecem que as companhias aéreas precisam operar pelo menos 80% dos horários alocados para pousos e decolagens - abaixo disso, perdem o espaço

A Associação Internacional de Transporte Aéreo (lata), que representa as 290 maiores empresas aéreas do mundo, informou ontem que está solicitando a órgãos reguladores da aviação em todo o mundo a flexibilização das regras de controle de horários de pousos e decolagens (slots) em 2020, devido ao impacto do novo coronavírus.

Aproximadamente 43% dos passageiros que voam no mundo partem de pouco mais de 200 aeroportos coordenados por slots. Atualmente, as regras para alocação de slots estabelecem que as companhias aéreas precisam operar pelo menos 80% dos horários alocados em circunstâncias normais.

Se não cumprem essa frequência mínima, a companhia aérea perde o direito ao slot na próxima temporada. Em circunstâncias excepcionais, no entanto, as agências reguladoras podem relaxar esse requisito.

Na visão da lata, a crise do coronavírus, que já dura dois meses e teve início na cidade chinesa de Wuhan, gera um forte impacto no tráfego aéreo e deve ser considerada como uma circunstância excepcional.

Órgãos reguladores da China e de Hong Kong já flexibilizaram as regras de slots durante a crise do Covid-19, como a doença foi batizada. No Brasil, o número de casos suspeitos de infecção subiu de 252 para 433, informou ontem o Ministério da Saúde.

Fonte: Valor





Inframérica decide devolver concessão de aeroporto no RN

Grupo argentino vai sair de Natal, mas mantém operação em Brasília e estuda novos leilões

O grupo argentino Inframérica vai devolver ao governo federal o aeroporto de Natal (RN), que foi leiloadado à iniciativa privada em 2011, como primeira concessão do setor no país. A decisão será comunicada formalmente hoje, por meio de ofício, à Agência Nacional de Aviação (Anac).

A operadora entrará com pedido de indenização, nos termos da Lei 13.448 de 2017, que trata da devolução amigável de concessões e de sua posterior relicitação. Ela calcula ter investido cerca de R\$ 700 milhões, sem levar em conta atualização monetária, em obras de infraestrutura. O aeroporto fica no município de São Gonçalo do Amarante, nas proximidades de Natal, e tem menos de dez anos. Sua pista foi construída inteiramente com recursos públicos. Coube à Inframérica erguer o terminal de passageiros (com 42 mil metros quadrados de área operacional e seis pontes de embarque), fazer o pátio de aeronaves e acessos à pista.

Três fatores motivaram o grupo a tomar essa decisão: 1) os estudos de viabilidade do aeroporto à época do leilão previam um movimento de 4,3 milhões de passageiros em 2019, mas na realidade a demanda verificada foi de 2,3 milhões; 2) por questões regulatórias, as tarifas de embarque ficaram defasadas e hoje são 35% inferiores às dos aeroportos da segunda e da terceira rodadas de concessões, que foram licitados em 2012 e em 2013; e

3) a torre de controle em Natal é a única operada por uma concessionária, mas tem tarifas de navegação aérea que equivalem a um quarto do valor praticado pelas torres da Infraero ou do Decea, vinculado à Aeronáutica.

De acordo com o presidente da Inframérica, Jorge Arruda, autoridades federais e do Rio Grande do Norte já foram avisadas informalmente. Pelos termos da Lei 13.448, o pedido de devolução é encaminhado inicialmente à Anac. Depois, passa pelo Ministério da Infraestrutura e a pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

"Nos últimos dois anos, foi criado um arcabouço regulatório que permite a devolução amigável. Vamos seguir estritamente a regulamentação vigente", disse Arruda ao Valor.

Ele preferiu não estimar prazos para todo o procedimento, mas lembrou que a operação do aeroporto continuará com a Inframérica até uma futura passagem de bastão para outra concessionária. "Nesse meio tempo, temos um compromisso de manter os empregados, a qualidade operacional e os esforços de atratividade de novas rotas para Natal, além de compromisso com os lojistas e prestadores de serviços."

Com a crise econômica dos últimos anos prejudicando as operações e a impossibilidade de reequilíbrio econômico do contrato, segundo Arruda, a devolução amigável tornou-se a melhor alternativa. Ele esclareceu que a concessionária está "100% adimplente" com suas obrigações regulatórias e financeiras.



A outorga em Natal é de R\$ 15 milhões por ano e a parcela de 2020 já foi quitada em janeiro.

O executivo desvincula esse processo das operações em Brasília e descarta completamente a possibilidade de entregar também sua principal concessão no país. "Continuamos investindo no aeroporto de Brasília e, como holding aeroportuária, estamos atentos às oportunidades no Brasil."

Tanto é assim que suas equipes já estão mobilizadas para estudar os três lotes de aeroportos a serem leiloados neste ano. Ele menciona que o Bloco Sul, com Curitiba à frente, pode ter sinergia com as operações do grupo na Argentina e no Uruguai. O Bloco Norte tem Manaus como carro-chefe, um aeroporto com bastante movimentação de cargas, experiência que a Inframérica adquiriu em Natal.

O grupo está capitalizado. Em 2017, a Corporación América - empresa-mãe da Inframérica - levantou US\$ 500 milhões em sua oferta inicial de ações na Bolsa de Nova York.

Ela opera 52 aeroportos em sete países, somando 84 milhões de passageiros por ano.

Em Natal, a Inframérica é dona de 100% do aeroporto. No caso de Brasília, ela detém 51% - a Infraero manteve participação de 49% na sociedade. Ambas as unidades foram privatizadas no governo da ex-presidente Dilma Rousseff. Procurada, a Anac disse que "a adesão à relicitação é um ato voluntário da concessionária e consiste na devolução amigável do ativo, com a consequente realização de novo leilão e

assinatura de contrato de concessão com outra empresa". A agência avalia que esse instrumento "traz segurança jurídica para os contratos, além de permitir a continuidade da prestação de serviços aos usuários".

O procedimento é detalhado pelo decreto presidencial 9.957, de 2019, e pela resolução 533 da Anac, que define a metodologia de cálculo dos valores para indenização dos investimentos de bens reversíveis não amortizados.

Para o Ministério da Infraestrutura, a sinalização de que a Inframérica pretende usar o mecanismo de devolução amigável é vista como um movimento natural de mercado e até oportuno do ponto de vista estratégico. "Oportuno porque o contrato atual é anterior a uma série de inovações de modelagem que estamos aplicando com muito sucesso no setor", informou a assessoria da pasta.

"Trata-se também de passo significativo na consolidação do mecanismo e passa aos investidores uma boa imagem de respeito aos contratos, com correção de eventuais erros do processo, sem nenhuma intervenção anti mercado", completou. "Por último, o aeroporto de Natal é considerado um ativo extremamente interessante, por sua proximidade com a América do Norte e com a Europa, uma região turística de enorme potencial e com investimentos estrangeiros consolidados."

Fonte: Valor





Invepar estuda prorrogação de Guarulhos

A companhia planeja oferecer investimentos adicionais em troca da extensão do contrato que termina em 2032

Em uma tentativa de atrair novos parceiros e voltar a expandir seus negócios, a Invepar tem sondado o governo com uma proposta de prorrogação da concessão do aeroporto de Guarulhos por mais cinco anos. A companhia pretende oferecer investimentos adicionais, em troca da extensão do contrato, cujo prazo inicial é de 20 anos, contados a partir de 2012.

O aeroporto terminou 2019 com uma movimentação de 43 milhões de passageiros.

A avaliação é que a estrutura atual já está próxima de um limite e que, com ampliações, seria possível chegar a 70 milhões de pessoas, segundo uma fonte próxima ao grupo.

A empresa já levou a ideia ao governo em conversas informais. Fontes do poder público, porém, indicam resistência ao plano, que dependerá do aval da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e pode criar um precedente perigoso.

A proposta é uma das alternativas em estudo pela holding de infraestrutura, que nos últimos anos passou por uma forte reestruturação, com a saída da DAS do negócio e a renegociação de sua dívida bilionária. O grupo é controlado pelos fundos de pensão Funcef, Previ e Petros, além do fundo Yosemite (que reuniu os credores da ex-acionista DAS). Cada um deles detém uma fatia de cerca de 25%.

O Valor apurou que a companhia contratou a assessoria financeira do Goldman Sachs sem um

mandato específico, para estudar diversas possíveis estratégias para o futuro da holding. Uma opção é a abertura de capital - alternativa que, desde o ano passado, tem sido defendida pelos acionistas a interlocutores.

Outro caminho analisado seria a própria venda do aeroporto de Guarulhos.

Porém, essa proposta enfrenta forte resistência dos fundos de pensão acionistas, segundo pessoas que acompanham o tema.

A avaliação das fundações é que, com a venda do aeroporto, a Invepar perderia sua principal concessão e dificilmente voltaria a crescer. Além disso, conforme duas fontes, há uma questão fiscal que tem forte impacto sobre o retorno que podem ter com cada operação. "Em um IPO, o lucro que as fundações podem ter é bem maior do que uma venda direta, por uma questão tributária", diz um executivo.

O Goldman Sachs e outros bancos consultados anteriormente pela companhia entendem que a Invepar não está pronta para ir à bolsa. Seria necessário um maior equilíbrio financeiro para atrair investidores, conforme teria ponderado o BTG Pactual, diz uma fonte.

A prorrogação da concessão do aeroporto com um novo sócio pode ser um caminho para tornar o grupo mais atrativo.

A ideia da Invepar seria aproveitar o processo de venda da participação minoritária da Infraero no aeroporto para combinar as operações: o novo parceiro faria a aquisição da fatia e ficaria responsável pelos novos investimentos, em troca da prorrogação.





A Aeroporto de Guarulhos Participações, que controla a concessão, tem 51 % e é dividida entre Invepar (com 80%) e a South Africa Airports Company (20%). O restante (49%) está com a estatal.

O processo, porém, dependeria de como seria a venda da fatia. A Infraero já contratou uma consultoria para estudar a modelagem de venda. Os resultados devem ser divulgados em meados do segundo semestre, segundo o Ministério de Infraestrutura.

Procurada, a pasta diz que a informação sobre a intenção da concessionária de ampliar o contrato "chegou ao ministério, mas não há nada oficial".

A Invepar também precisa decidir, até o dia 14, se vai vender suas participações nas rodovias do Nordeste - a Concessionária Bahia Norte e a Concessionária Rota do Atlântico.

Em ambas, era sócia da OTP, controlada pela Odebrecht, que vendeu seus 50% de participação em cada concessionária para um fundo da gestora Monte Equity. A Invepar tem direito à preferência de compra da sócia, opção que já descartou, ou pode ainda aderir à venda no mesmo preço.

Fonte: Valor





Embraer precisa divulgar lista de acionistas, diz CVM

Comissão de Valores Mobiliários (CVM) determina que Embraer informe lista de acionistas à associação de minoritários

O Colegiado da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) entendeu que a Embraer tem que apresentar sua lista completa de acionistas à Associação Brasileira de Investidores (Abradin). A entidade, representada por Aurélio Valporto, solicitou o documento com objetivo de entrar com ação de responsabilidade civil contra os administradores da companhia por supostos prejuízos aos minoritários na operação de venda da divisão de aviação comercial para a Boeing. Pelas regras da legislação, empresas abertas são obrigadas a divulgar apenas os nomes dos acionistas que detêm mais de 5% do capital social de uma companhia.

É a primeira decisão após a CVM apresentar nova orientação sobre o acesso à lista, em março de 2018. A autarquia entendeu que uma associação ou entidade pode obter a relação desde que comprove o "legítimo interesse" na situação a ser esclarecida. O novo entendimento prevê que, para obter tal permissão, a organização precisa comprovar que possui acionistas da companhia em questão entre seus membros. O artigo 100 da Lei 6.404 fala do acesso a lista "a qualquer pessoa, desde que se destinem a defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal ou dos acionistas ou do mercado de valores mobiliários".

Em 2017, a então Associação dos Investidores Minoritários (Aidmin e atual Abradin) tentou obter a lista de acionistas da JBS, mas não conseguiu, e recorreu à autarquia.

O pedido foi negado pelo colegiado, que entendeu que a associação não esclareceu se haveria acionistas da JBS entre seus associados, e sustentou seu pleito na defesa dos minoritários. Com a mudança do entendimento, poderia apresentar novo pedido e a empresa deverá atendê-lo desde que os requisitos sejam atendidos. Foi feita nova solicitação, mas ainda não há resultado, disse Valporto.

A Abradin pediu a lista de acionistas da Embraer em junho do ano passado, e teve a solicitação negada. A empresa alegou que não havia fundamentação suficiente e que a operação com a Boeing foi aprovada em assembleia em fevereiro de 2019. Procurada ontem para comentar a decisão da CVM, a Embraer não se pronunciou.

Com a recusa, a associação recorreu à CVM e o caso foi analisado pela Superintendência de Relações com Empresas (SEP). A área técnica entendeu que o pedido era fundamentado e que a obtenção da lista era necessária para atingir o quórum mínimo exigido para a propor a ação de responsabilização de administradores da Embraer. A área técnica ressaltou que não caberia à Embraer analisar o mérito do pedido formulado, mas apenas identificar se o pedido apresentou as justificativas. A SEP concordou que a Embraer deveria fornecer a lista nos termos do artigo 100 da lei, o que foi acompanhado pelo colegiado por unanimidade. Participaram da reunião os diretores Gustavo Gonzalez e Flávia Perlingeiro, além do superintendente de desenvolvimento de mercado, Antonio Berwanger.

Fonte: Valor



Empresa aérea do Reino Unido pede falência e se torna 1ª vítima do coronavírus no setor

Flybe, que já enfrentava dificuldades financeiras, não conseguiu se manter com a forte queda da demanda por viagens em função do avanço do Covid-19

O surto de coronavírus fez nesta quinta-feira, 5, sua primeira vítima no setor aéreo: a companhia aérea regional Flybe, que entrou com pedido de falência. O processo de colapso da empresa, que é noticiado em todos os veículos de comunicação locais, se acelerou com a forte queda da demanda por viagens em função da disseminação do Covid-19.

Desde janeiro, a companhia apresentava dificuldades, mas o governo do Reino Unido afastou a possibilidade de qualquer intervenção pública direta na empresa para tentar salvá-la. Aprovaria, no entanto, um possível financiamento e revisão de impostos locais. Não deu tempo.

Naquele mês, a Flybe acabou sendo resgatada por um aporte feito por seus acionistas. O fechamento da empresa causa um problema para o governo britânico, que prometeu "subir o nível" do transporte regional no país.

"Todos os voos foram suspensos e os negócios no Reino Unido deixaram de operar imediatamente", comunicou a operadora, descrita como a maior companhia aérea regional independente da Europa pela imprensa britânica. As rotas da Flybe conectavam o Reino Unido com os principais destinos europeus. A empresa empregava 2,4 mil pessoas e transportava cerca de 8 milhões de passageiros por ano por meio de 81 aeroportos e 68 aeronaves.

"As dificuldades financeiras de Flybe eram antigas e bem documentadas e antecedem o surto de Covid-19", afirmou o governo em comunicado, conforme a imprensa local.

Fonte: Estadão





Transporte aéreo perde espaço nas exportações e importações do País

Encolhimento é ruim, pois pelo setor aéreo são comprados e vendidos os produtos de maior valor agregado

O enfraquecimento da indústria nacional na exportação de produtos de alto valor pode ser visto dos céus. A via pela qual o Brasil exporta e importa os produtos mais caros vem perdendo participação no comércio exterior. A fatia do setor aéreo nos envios e compras de bens de outros países caiu nos últimos anos. É um reflexo do aumento nas exportações de produtos básicos, como os agrícolas, que são exportados principalmente por via marítima, mas também do recuo na venda de bens industriais.

Estudo da Confederação Nacional da Indústria (CNI) ao qual o Estado teve acesso mostra que o porcentual transportado por aviões passou de 18,7% em 2000 para 11,1% em 2018. Nos Estados Unidos, essa fatia é de 27,5%. Na União Europeia, salta para 33,1%.

O encolhimento é uma má notícia para o País. O valor médio de cada quilo exportado pelo modal aéreo é de US\$ 9,4, enquanto no marítimo essa cifra cai para US\$ 0,3 e, no rodoviário, US\$ 2,2. “Essa é uma agenda que tem uma dimensão muito importante para a indústria, justamente porque é o modal que transporta produtos de maior valor agregado”, explica a gerente de política comercial da CNI, Constanza Negri.

O avanço do coronavírus é um novo fator que, segundo os especialistas, pode agravar essa situação. A doença, que já ameaça o transporte aéreo de passageiros, pode levar à redução no comércio mundial e prejudicar os embarques de produtos de maior valor agregado.

Para Negri, a redução de barreiras, a melhoria da infraestrutura e a ampliação de acordos internacionais poderiam ajudar a aumentar o comércio pela via aérea e reverter esse quadro. “A CNI está monitorando quais serão os impactos (do coronavírus), mas essa agenda de melhorias no comércio exterior por via aérea é estrutural e independe desse tipo de fatores”, afirmou.

Gargalos

A redução da participação do modal aéreo é resultado da desaceleração de importações por via aérea e, principalmente, da alta expressiva das exportações por via marítima. Entre 2008 e 2018, as vendas de produtos básicos cresceram 63%, enquanto as exportações de manufaturados recuaram 6,4%.

“O debate é a qualidade do crescimento da nossa pauta de exportações. Hoje, exportamos café in natura de barco e importamos a cápsula de café, que vem de avião”, destaca o presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), Eduardo Sanovicz.

Ele ressalta que, apesar da participação do modal aéreo ter caído, o volume exportado em aviões aumentou nos últimos anos, passando de 368 mil toneladas em 2000 para 832 mil toneladas em 2018. “Embora o transporte por via aérea tenha crescido, a exportação brasileira total aumentou muito mais. O bolo cresceu em produtos de baixo valor agregado, basicamente em commodities”, completa Sanovicz.

O aumento nos embarques aéreos, no entanto, vai além de estimular a produção e exportação de produtos de maior valor.





A CNI preparou um documento que será encaminhado a autoridades com sugestões para a melhoria da infraestrutura, como a redução no tempo de liberação de cargas, a padronização de procedimentos por órgãos públicos e a maior transparência nas tarifas cobradas nos aeroportos.

Além disso, a demanda é que o governo amplie acordos de “céus abertos”, o que facilita o trânsito de cargas aéreas. Hoje o Brasil tem entendimentos desse tipo com 107 países, mas são limitados. Só permitem, por exemplo, voos que venham ou parem no país da matrícula da aeronave e não é possível transporte interno no Brasil.

“Nosso diagnóstico é que os acordos do Brasil têm conteúdo limitado. Se isso fosse aprofundado, aumentaria a oferta de transporte e o número de concorrentes.

Quanto mais liberdade, mais empresas atuando”, diz Negri.

Em 2018, os principais produtos exportados por via aérea foram reatores nucleares, caldeiras, máquinas, pérolas e pedras preciosas, aparelhos espaciais, materiais elétricos, aparelhos ópticos e de fotografia. Chegaram de avião bens como máquinas, produtos farmacêuticos e químicos orgânicos.

O principal parceiro comercial do Brasil por via aérea são os Estados Unidos, que receberam 34,6% das vendas por avião em 2018 e 17,6% das importações em 2018.

Vem da China o maior número de produtos importados (18%). Reino Unido, Alemanha, Suíça e México também estão entre os principais destinos das exportações brasileiras por via aérea.

Fonte: Estadão





Coronavírus posterga batalha do setor aéreo contra processos judiciais

Plano era priorizar combate a empresas que oferecem serviços jurídicos online neste ano

Após vencer duas grandes batalhas para as companhias aéreas nos últimos anos (o corte do ICMS do querosene em SP e a cobrança da mala de mão), executivos do setor entraram em 2020 achando que seria o ano de combater a onda de judicialização promovida por entidades que oferecem serviços jurídicos na internet contra o mercado de aviação.

Arremetida Mas veio o coronavírus e revirou toda a agenda do setor. Os ânimos baixaram e a conversa se restringiu a preocupações como enxugamento de oferta, prevenção e percepção do risco. Fora a preocupação com a alta do dólar, que sempre afeta o mercado de aviação.

Fonte: Folha de SP



Aérea neozelandesa planeja beliches para classe econômica em voos de longa duração

Passageiro deve pagar tarifa adicional pelo uso do leito por período determinado

A Air New Zealand revelou planos para introduzir beliches na classe econômica, em voos de longa duração. Na semana passada, a companhia de aviação apresentou um pedido de patente e de registro de marca para seu “Economy Skynest” [ninho celeste], um protótipo que inclui seis cápsulas para repouso dispostas em forma de dois conjuntos de beliches triplos, e anunciou que espera licenciar o produto para outras companhias de aviação.

Cada leito tem 200 centímetros de comprimento e 58 centímetros de largura, com travesseiros, cobertores, lençóis, cortinas para proteger a privacidade e iluminação projetada para encorajar o sono.

A companhia deve lançar um serviço direto entre Auckland e Nova York em outubro, com voos de até 17 horas e 40 minutos de duração, e está ansiosa por tornar essas jornadas de duração muito longa o mais confortáveis que puder.

“Um claro incômodo para os passageiros de classe econômica, nos voos de longa duração, é não terem como se esticar”, disse Mike Tod, vice-presidente de marketing e de atendimento ao cliente da Air New Zealand.

Em 2011, a empresa introduziu o “Skycouch” [sofá celeste], uma fileira de três assentos de classe econômica na qual os apoios para os pés sobem e os braços das poltronas podem ser erguidos, criando uma área sem obstáculos com 155 centímetros de comprimento.

O conceito Skynest já está em desenvolvimento há três anos. A ideia é que, em lugar de reservar um beliche para toda a viagem, o passageiro de um assento normal pague uma tarifa adicional pelo uso do leito por um determinado período, com a tripulação mudando os lençóis entre os turnos de uso.

A companhia já admitiu que, comparado ao Skycouch, o desafio de conseguir certificação plena para o protótipo do Skynest será “imenso”. Enquanto prossegue o desenvolvimento, uma decisão final sobre introduzi-lo ou não em voos comerciais não será tomada antes de 2021. airnewzealand.com

Alasca

Cinco turistas italianos, um dos quais sofrendo de congelamento, foram resgatados no final de semana depois de visitar um ônibus abandonado em uma área remota que se tornou local de peregrinação e atrai viajantes, para preocupação dos moradores locais.

Christopher McCandless, um viajante jovem e idealista, morreu de fome no ônibus em 1992, depois de tentar viver da terra. Sua história ganhou popularidade por conta do livro “Na Natureza Selvagem” (1996), de Jon Krakauer, e do filme homônimo dirigido por Sean Penn em 2007, o que levou outras pessoas a tentar visitar o local a despeito da travessia perigosa do rio Teklanika que isso torna necessário. Em julho do ano passado, uma mulher de 24 anos da Belarus se afogou lá, e o mesmo aconteceu com uma mulher suíça de 29 anos em 2010. Algumas pessoas pedem que o ônibus seja destruído.

Fonte: Folha de SP

