

CLIPPING

44/2019

06 de Dezembro de 2019

AVIAÇÃO E AEROPORTOS

- Por Congonhas, SP avalia cobrança bilionária à União
- Azul ganha mercado em cargas
- Brasil e Argentina fecham acordo para Voos comerciais
- Credores podem ter de devolver créditos para a Triunfo
- Aéreas buscam diálogo com governo para rever IR sobre leasing de aviões
- Gol fecha acordo de compartilhamento de voos com Air Europa
- Latam fecha acordo de compartilhamento de voos com a Delta em três países
- Latam lança serviço de 'stopover' em São Paulo
- Transporte global aéreo de passageiros aumenta 3,4% em outubro, diz IATA





Por Congonhas, SP avalia cobrança bilionária à União

Autarquia levanta 'esqueleto' sobre a titularidade do aeroporto e aponta dívida da Infraero

Um esqueleto de 1980 pode complicar os planos do governo federal de privatização do aeroporto de Congonhas (SP) e até resultar em indenização bilionária ao Estado de São Paulo.

A existência do passivo foi revelada na semana passada, em audiência pública na Assembleia Legislativa, durante depoimento de executivos do Daesp, responsável pela gestão de 22 terminais de pequeno e médio porte no interior paulista.

Congonhas esteve sob controle da autarquia de 1936, quando foi inaugurado, a 1980. No fim daquele ano, um convênio celebrado pelo então governador Paulo Maluf com a União transferiu a administração do aeroporto para a Infraero. O convênio tinha duração inicial de 15 anos, mas recebeu diversos termos aditivos e sua vigência se estende até 2023.

Conforme relatos feitos pelo Daesp a deputados estaduais da Comissão de Transportes e Comunicações, o convênio determinava que 35% dos valores recolhidos pela Infraero em tarifas de pouso e permanência fossem repassados a São Paulo - o que teria de fato ocorrido até 1996. Dali em diante, os repasses foram interrompidos unilateralmente, disse na audiência o procurador-chefe do Daesp, Jorge Miguel.

"Hoje a dívida [corrigida] seria de uns R\$ 700 milhões, R\$ 800 milhões, talvez R\$ 1 bilhão."

Além disso, Miguel questiona a própria titularidade de Congonhas, bem como de Viracopos (Campinas), que foi concedido à iniciativa privada em 2012.

Segundo ele, são bens de propriedade do Estado, que só passaram a ser geridos pela União mediante convênio. O procurador alega que um processo de concessão deveria necessariamente ter passado pela Assembleia Legislativa de São Paulo.

"Desconfio, sem precisão matemática, que Congonhas valha em torno de R\$ 15 bilhões." O Daesp é comandado por Antônio Claret, que foi presidente da Infraero de 2016 a 2018 (governo Michel Temer) e afirmou nunca ter ouvido sobre essa controvérsia à frente da estatal. No depoimento à comissão, Claret disse ter encontrado um cenário financeiro tão delicado na autarquia paulista que precisou sair "catando cavaco" e "abrindo gavetas" para ver como angariar recursos. Foi quando, segundo ele, descobriu o esqueleto.

o caso foi explicado ao governador João Doria (PSDB) e agora está sob avaliação da Procuradoria-Geral do Estado (PGE). "O governador, quando tomou conhecimento disso, pediu que fosse encaminhado dessa forma", disse Claret.

O Valor pediu à Secretaria Estadual de Logística e Transportes mais detalhes sobre o assunto, mas sua assessoria limitou-se a responder apenas que "a questão abordada sobre Congonhas está sob análise jurídica e técnica".

A estatal federal contestou, em nota enviada à reportagem, a interpretação dada pelo Daesp:





"A Infraero opera o aeroporto de Congonhas, assim como os demais terminais aeroportuários, sob coordenação da Secretaria Nacional de Aviação Civil, com lastro na Constituição Federal, que é o documento que norteia a relação de exploração da infraestrutura de aeroportos no país".

Pelo planejamento do Ministério da Infraestrutura, Congonhas encabeça um lote da última rodada de concessões de aeroportos, prevista para ocorrer só em 2022.

Trata-se, hoje, do terminal mais lucrativo entre os 44 ainda sob administração da Infraero.

A próxima rodada terá 22 aeroportos em três blocos diferentes - puxados por Manaus (bloco norte), Goiânia (bloco central) e Curitiba (bloco sul). Congonhas e Santos Dumont (RJ), consideradas as duas joias da coroa, ficam por último justamente porque são os mais superavitários de todo o sistema e fundamentais para manter as contas da Infraero em dia até que a privatização da rede seja concluída.

Uma fonte do governo paulista afirmou reservadamente ao Valor que a discussão sobre Congonhas está na PGE, mas tem ainda poucas chances de prosperar.

De acordo com essa fonte, além de ser um debate juridicamente polêmico, precisa ser tratado com extremo cuidado político. Isso porque Doria, que já emerge como potencial adversário do presidente Jair Bolsonaro na disputa pelo Palácio do Planalto em 2022, depende de boa sintonia

com o governo federal para resolver uma série de questões relativas à infraestrutura. São os casos, por exemplo, do Trem Intercidades (ligando São Paulo a Campinas) e da eventual desativação do Campo de Marte. Doria também tem interesse em um reequilíbrio econômico do contrato do aeroporto de Guarulhos, pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), para a construção de um "people mover" entre a estação da CPTM em seus arredores e os três terminais de passageiros.

A ponte de R\$ 2,9 bilhões entre Santos e Guarujá, por um ajuste em concessão detida pela Ecorodovias, é outro projeto defendido por Doria. Já avançou e depende agora de um sinal verde da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), que é federal, para realmente sair do papel.

Fonte: Valor



Azul ganha mercado em cargas

Volume transportado pela companhia aérea aumenta 60,3% até outubro

Apesar da frustração do acordo entre a Azul e os Correios, que criaria uma empresa de logística para atender o comércio eletrônico, a companhia aérea está acelerando sua operação própria de transporte de mercadorias. Em dois anos, a Azul Cargo Express passou de quarta a segunda maior do mercado de cargas aéreas, que é liderado pela Latam.

Com o potencial de avanço das vendas on-line, a empresa amplia sua estrutura em aeroportos, negocia parcerias com Loggi, Uber e Rappi para entregas urbanas, e planeja comprar mais cargueiros de médio porte. Um passo importante da estratégia foi o contrato fechado em agosto com o Mercado Livre - o shopping virtual já representa 10% da receita da Azul Cargo. O comércio eletrônico como um todo corresponde a 40% do faturamento total.

A unidade de cargas - que atende empresas como Wine, Samsung e Herbalife, além de abastecer de alimentos e bebidas o arquipélago de Fernando de Noronha - é a que mais cresce na Azul Linhas Aéreas, que fechou 2018 com receita líquida total de R\$ 9,2 bilhões, alta de 18,4%. No período, a receita da controlada cresceu 56,5% em relação ao ano anterior. No terceiro trimestre deste ano, a expansão foi de 42%, na variação anual.

O investimento na divisão não é relevado, mas o aporte em 2019 dobrou em relação ao ano passado, diz Leandro Pires, gerente-geral da Azul Cargo Express.

Criada há dez anos, a Azul Cargo faz 15 mil entregas diárias em 4 mil cidades a partir de 106 aeroportos. A meta é dobrar a rede com 250 lojas em até quatro anos e atender 95% do país. A operação está em Portugal, nos Estados Unidos, no Uruguai e na Argentina. Em setembro, chegou à China para atender o interesse crescente dos brasileiros em comprar de varejistas daquele país via internet.

A frota é composta por cinco turbo hélices ATR, que em 40 minutos são transformados em cargueiros para voos noturnos, com capacidade de 7 toneladas, além de dois Boeing 737 que podem voar com 20 toneladas. A previsão é receber mais aeronaves de médio porte em 2020 e 2021, além de trazer cargueiros acima de 50 toneladas.

Pires disse que "a estratégia é trazer aeronaves maiores para uso em rotas intercontinentais e trechos de alta demanda no Brasil". A Azul também quer expandir a presença em outros modais como as entregas feitas com bicicletas elétricas e manuais ou a pé, que são 3% do total, mas devem subir para 10% no ano que vem.

Em 2017, a Azul Cargo era a quinta maior transportadora de carga aérea brasileira, com fatia de 10,8%, mas a crise da Avianca ajudou a ganhar participação no ano seguinte, alcançando 15,3%. Este ano, em setembro, ultrapassou a Gol e chegou à vice-liderança, com 21,8%, conforme dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) entre janeiro e outubro.





Indicadores da Anac mostram que no acumulado deste ano até outubro, o volume de carga transportada pelas companhias aéreas caiu 3,5%, para 371.059 toneladas. Entre as três maiores, a Latam foi responsável por 113.057 toneladas, alta de 8,9%, e o volume transportado pela Azul cresceu 60,3%, para 72.399 toneladas. Na Gol, houve recuo de 9,2%.

No Brasil, em outubro, a quantidade transportada ficou em 42.430 toneladas, aumento de 1,9%. No mundo, a Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA, na sigla em inglês), que reúne 290 empresas de aviação, reportou ontem queda de 3,5% na variação anual, sendo que na América Latina a queda foi menor, de 2,6%.

A Azul e os Correios anunciaram em dezembro de 2017 um memorando de entendimentos para uma joint venture de logística integrada. A operação, que seria controlada pela Azul, com 50,01 % das ações, foi aprovada em fevereiro de 2018 pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). No entanto, em março deste ano as partes decidiram não avançar com o acordo. Na ocasião, John Rodgerson, presidente da Azul, afirmou que “não foi possível chegar a um acordo mútuo com os Correios”, mas que prosseguiria com o plano de crescimento da Azul Cargo.

Fonte: Valor





Brasil e Argentina fecham acordo para Voos comerciais

Limite aumenta de 135 para 170 frequências semanais e acaba com teto para cargueiros

Nos últimos dias do Presidente Mauricio Macri na Casa Rosada, Brasil e Argentina fecharam um acordo para aumentar o limite de voos comerciais permitidos de um país a outro, superando impasse que se arrastava desde a década passada.

Pelo entendimento, que foi alcançado durante a reunião de cúpula do Mercosul em Bento Gonçalves (RS), o número de frequências passa das atuais 133 para 170 por semana. Não haverá mais limite para voos cargueiros.

Como já existe um tratado de serviços aéreos Brasil-Argentina e se trata de uma ampliação, os novos termos podem entrar em vigência imediatamente e não precisam de ratificação legislativa. Por causa da alta demanda de passageiros entre os dois países, o limite estava estourado do lado brasileiro. As operações excedentes - principalmente da Azul- vinham sendo autorizadas com base no Acordo de Fortaleza, um arranjo regional que permite voos extras com chegada ou saída fora dos aeroportos principais (caso de Guarulhos e do Galeão no Brasil).

Para uma autoridade brasileira da área de infraestrutura, o acordo dará mais segurança jurídica e previsibilidade às operações, já que as companhias aéreas precisam fazer grandes investimentos antes de iniciar novos voos. A proposta inicial de Brasília era de um tratado de céus abertos, sem nenhuma limitação

de frequências, mas Buenos Aires rejeitou a ideia e preferiu algo menos ambicioso.

Mesmo assim, era uma das maiores prioridades do Ministério da Infraestrutura e da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) para acordos no setor aéreo. O tratado de "open skies" com os Estados Unidos, que ficou anos parado no Congresso, finalmente foi promulgado pelo ex-presidente Michel Temer.

E novos acertos foram assinados recentemente com Reino Unido, Portugal, Holanda - países com os quais havia pouco ou nenhum espaço para novos voos.

Com a Argentina, no entanto, tratava-se da última "janela de oportunidade". O governo da ex-presidente Cristina Kirchner (2007-2015) só aceitava revisar os termos do acordo com o Brasil quando a Aerolíneas Argentinas preenchesse todo o limite de voos. Na prática, era uma reserva de mercado. No governo Macri, que termina na próxima terça-feira, empresas como Flybondi e Norwegian passaram a fazer voos ligando Buenos Aires ao Rio e a São Paulo. Com isso, passou a haver mais flexibilidade para uma revisão.

O clima de despedida esteve presente em boa parte da reunião e o ministro das Relações Exteriores, Ernesto Araújo, aproveitou para enviar recados. A seis dias da posse do esquerdista Alberto Fernández, ele disse que o governo brasileiro está pronto para trabalhar com todos os sócios do Mercosul, mas sem voltar para o "fundo da caverna".





Fundo da caverna, segunda a descrição feita pelo ministro, é uma economia protecionista e intervencionista, controlada pelos amigos do rei, na qual todos achavam que poderiam se proteger da concorrência externa, mas só colheram recessão e desemprego. "Não queremos construir pontes para o passado recente e desastroso", afirmou, sem mencionar diretamente o presidente eleito ou o país vizinho, durante a abertura do encontro de chanceleres do bloco.

"O Mercosul deixou de ser um freio e transformou-se em um acelerador. Apagou-se da memória o Mercosul protecionista, ineficiente e retórico. Saímos da caverna e voltamos para a luz do sol", comentou o ministro.

Antes de passar a palavra, reconheceu que o Brasil gostaria de ter avançado "muito mais" na reforma da Tarifa Externa Comum (TEC e iniciar um processo de redução das alíquotas em janeiro, mas celebrou o progresso em negociações de acordos de livre-comércio e a economia de custos com reuniões do bloco, aumentando o número de videoconferências no lugar de encontros pessoais.

Também de saída, o chanceler uruguaio, Rodolfo Nin Novoa, reforçou a defesa de uma reforma da TEC e avaliou que um acordo em torno da redução unilateral das tarifas de importação poderá ser alcançado no próximo semestre. Segundo ele, as alíquotas atuais não representam mais a estrutura produtiva dos países do bloco.

Perto de deixar o cargo, Nin Novoa acredita na possibilidade de acordo sobre o assunto durante a presidência rotativa do Paraguai, que recebe o bastão do Brasil e conduzirá o bloco até julho. Araújo concordou e mencionou o calendário eleitoral dos últimos meses como um empecilho, mas também demonstrou a expectativa de avanços no próximo semestre. Um exercício inicial elaborado pela equipe econômica propunha queda da tarifa industrial média de 13,6% para 6,4%. Diante da perspectiva de não reeleição de Macri, as conversas estancaram.

Depois de 15 anos governando o Uruguai, a Frente Ampla de Nin Novoa perdeu as eleições e dará lugar ao presidente de centro-direita Luis Lacalle Pou, que toma posse em março. Em tom de despedida, ele afirmou que "governos passam, nações permanecem". E celebrou a realização de eleições "justas e livres" em seu país. No fim do discurso, emocionado, foi longamente aplaudido por todos os demais chanceleres e funcionários que acompanhavam a reunião.

Fonte: Valor



Credores podem ter de devolver créditos para a Triunfo

Credores da Triunfo Participações e Investimentos terão de devolver para a empresa créditos já recebidos no processo de recuperação extrajudicial homologado há mais de um ano. Na terça, dia 3, o Tribunal de Justiça de São Paulo acatou pedido do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e da Infrabrazil, e cancelou o plano homologado em fevereiro de 2018. A consequência seria a reversão de tudo o que já foi feito, incluindo a devolução de recursos já pagos. Em março de 2018, por exemplo, a Triunfo pagou R\$ 112 milhões referentes a créditos de cerca de R\$ 250 milhões. Pela decisão do TJ, o montante tem de ser devolvido com juro de 1% ao mês e correção monetária, portanto, o equivalente a cerca de 15% do principal.

Imbróglia. Dada a gravidade dos desdobramentos, a empresa deve pedir suspensão da decisão do TJ. O processo de recuperação extrajudicial do grupo envolve dívidas de R\$ 2,5 bilhões, mais de R\$ 1 bilhão junto ao BNDES, que também tem participação acionária na empresa. O Aeroporto de Viracopos, em recuperação judicial, está entre os investimentos da empresa. Procurada, a Triunfo confirmou que deverá recorrer da decisão do tribunal.

Fonte: Estadão





Aéreas buscam diálogo com governo para rever IR sobre leasing de aviões

Cobrança foi reinstituída em medida provisória da última semana após mais de dez anos de isenção

O presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), Eduardo Sanovicz, voltou a dizer hoje que o setor aéreo vai buscar diálogo com o governo federal para tentar reverter a decisão de estabelecer a cobrança de Imposto de Renda Retido na Fonte (IRRF) sobre o leasing de aviões e motores.

Na quarta-feira passada, o governo federal publicou no "Diário Oficial da União" (DOU) medida provisória que estabelece uma alíquota de 1,5% em 2020 de IRRF sobre leasing, subindo para 3% em 2021 e para 4,5% em 2022.

O setor aéreo estava isento dessa cobrança desde 2006. Antes disso, as empresas recolhiam 15% de IRRF sobre o arrendamento. A Abear estima que a cobrança terá um impacto de R\$ 79 milhões em 2020 nos custos da operação do setor aéreo. A Abear representa Gol, Latam, Latam Cargo, MAP Linhas Aéreas, Passaredo e Twoflex.

"Em 1997, o governo brasileiro deixou de fazer essa cobrança porque nenhum país do mundo faz isso. Vamos trabalhar para o Brasil voltar a alinhar sua política com a do mercado internacional, para que as empresas que atuam no Brasil possam competir em condições de igualdade com as empresas estrangeiras", afirmou Sanovicz.

O presidente da Latam, Jerome Cadier, também disse que espera poder discutir a questão do governo nos próximos meses, para que o impacto não perca. "Essa decisão faz com que operar no Brasil se torne mais caro. Esperamos que essa decisão seja revista", afirmou o executivo.

Fonte: Valor





Gol fecha acordo de compartilhamento de voos com Air Europa

Air Europa é a primeira com capital 100% estrangeiro a anunciar interesse em competir no mercado doméstico

A Gol e a Air Europa assinaram um acordo de compartilhamento de voos (codeshare) que vai permitir à companhia europeia voar para mais de 20 cidades Brasileiras, em 78 voos domésticos, partindo de São Paulo, Recife, Fortaleza e Salvador.

Os clientes da Gol, por sua vez terão acesso a destinos da Europa chegando por Madri.

Atualmente, a Air Europa oferece 18 voos semanais diretos para Madri saindo de São Paulo, Salvador e Recife. A partir do fim do mês, também voará para Fortaleza.

A parceria inclui o acordo entre a Air Europa SUMA e a Smiles, programas de fidelidade das duas companhias aéreas, permitindo que os passageiros acumulem e resgatem milhas em seus voos.

Em maio deste ano, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) aprovou o pedido da Globalia, então controladora da Air Europa, para operar voos no mercado doméstico brasileiro.

Em novembro, a Air Europa foi adquirida pelo International Airlines Group (IAG), controlador da British Airways e da espanhola Iberia, por 1 bilhão de euros.

A Air Europa é a primeira com capital 100% estrangeiro a anunciar interesse em competir no mercado doméstico.

Fonte: Valor



Latam fecha acordo de compartilhamento de voos com a Delta em três países

Os acordos oferecerão aos clientes a possibilidade de ter acesso a 74 destinos nos EUA e no Canadá, abrindo até 51 destinos na América do Sul para os passageiros da Delta

O Grupo Latam Airlines informou que as suas afiliadas no Peru, na Colômbia e no Equador fecharam acordos de compartilhamento de voos (codeshare) com a Delta, que entram em vigor no primeiro trimestre de 2020.

Os três acordos oferecerão aos clientes da Latam a possibilidade de ter acesso a 74 destinos nos Estados Unidos e no Canadá e irão disponibilizar até 51 destinos na América do Sul para os passageiros da Delta.

"Esses acordos de codeshare representam um marco importante na trajetória da Latam para oferecer ao cliente a melhor conectividade e experiência de viagem das Américas. Em breve, os nossos passageiros poderão acessar até 74 destinos nos Estados Unidos e no Canadá, o que é apenas um exemplo de natureza complementar das nossas malhas aéreas e um dos muitos benefícios futuros que serão proporcionados pelo acordo estratégico com a Delta", afirmou, em comunicado, Enrique Cueto, presidente do Grupo Latam Airlines.

A aérea também informou que planeja estabelecer acordos com a Delta, de codeshare, com as suas afiliadas no Brasil e no Chile em 2020.

Os acordos fazem parte da parceria entre a Latam e a aérea americana, anunciada em 26 de setembro, para combinar as malhas aéreas entre os dois grupos. A Delta anunciou um acordo para compra de 20% de participação na Latam, por US\$

1,9 bilhão, por meio de uma oferta pública de US\$ 16 por ação, atualmente em andamento.

O acordo também prevê um investimento de US\$ 350 milhões da Delta na Latam para mitigar custos relacionados ao estabelecimento da parceria estratégica. A Delta também se comprometeu a adquirir quatro aviões A350 da Latam e concordou em assumir o compromisso de compra de dez aviões A350 adicionais da Latam a serem entregues entre 2020 e 2025.

Fim de acordo com American Airlines

Como consequência da parceria entre a Latam e a Delta, a Latam informou que encerrará formalmente todos os acordos de compartilhamento de voos com a American Airlines em 31 de janeiro de 2020.

Os clientes que, antes desta data, compraram passagens com a Latam para voos da American Air Lines programados a partir de 1º de fevereiro de 2020 terão direito aos mesmos serviços, sem alteração das condições de viagem, informou a companhia.

A Latam e a Delta estão trabalhando em uma transição gradativa que inclui o fortalecimento de seu acordo interline, o estabelecimento de acordos que permitam acesso recíproco às salas VIP e benefícios mútuos para os passageiros frequentes, além do desenvolvimento de novos acordos bilaterais de codeshare.

Fonte: Valor



Latam lança serviço de 'stopover' em São Paulo

O serviço permite ao passageiro fazer uma parada em São Paulo em seu trajeto de viagem e ficar por alguns dias na cidade, sem custo adicional

A Latam anunciou nesta segunda-feira (2) a oferta do serviço de "stopover" em São Paulo, que permite ao passageiro fazer uma parada em São Paulo em seu trajeto de viagem e ficar por alguns dias na cidade, sem custo adicional.

Jerome Cardier, presidente da Latam no Brasil, disse que é a primeira vez que a empresa lança um serviço desse tipo no mundo. A aérea atende 25 países, com 142 destinos.

'Vai ser um aprendizado para a Latam oferecer esse serviço em São Paulo. A expectativa é muito boa", disse o executivo, que preferiu não arriscar uma estimativa de público a ser alcançado com o novo serviço em seu primeiro ano.

o serviço da Latam vai permitir a clientes da aérea ficar por até três dias em São Paulo, adquirindo a opção de "stopover" no voo de ida ou de volta ao seu destino.

o serviço, que vale para voos nacionais e internacionais realizados pela companhia, vai ser oferecido sem custos adicionais, para voos a partir de 20 de dezembro, nos aeroportos de Congonhas e Guarulhos.

Em São Paulo, a companhia ampliou, neste ano, a oferta de voos com 238 novas frequências semanais. O aumento de voos e o serviço de "stopover" são uma contrapartida à decisão do governo de São Paulo de reduzir a alíquota de ICMS sobre o querosene de aviação de 25% para 12%.

Cadier disse que a companhia contratou, neste ano, 1 mil novos empregados para atender principalmente o aumento de voos em São Paulo.

O executivo disse ainda que governos de outros Estados já procuraram a Latam interessados em implantar o serviço de "stopover" em outras capitais.

Fonte: Valor





Transporte global aéreo de passageiros aumenta 3,4% em outubro, diz IATA

No Brasil, transporte de passageiros registrou crescimento de 3,9% no período

O transporte aéreo global de passageiros, medido em receita por passageiro por quilômetro, ou RPK, na sigla em inglês, aumentou 3,4% em outubro, perante um ano antes, informou a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA). A entidade reúne as 290 maiores empresas de aviação do mundo, que juntas respondem por 82% do tráfego aéreo mundial.

A capacidade oferecida pelas companhias aéreas em assentos por quilômetro (ASK, na sigla em inglês) subiu 2,2% na mesma base de comparação. A taxa de ocupação aumentou 0,9 ponto percentual, atingindo 82%, recorde para o mês de outubro, segundo a IATA.

Em comunicado, Alexandre de Juniac, presidente da IATA, disse que o crescimento do tráfego continua deprimido em comparação com os níveis históricos de crescimento de longo prazo, refletindo a atividade econômica moderada em alguns mercados importantes e a confiança nos negócios.

"Apesar disso, o fato do tráfego estar crescendo é positivo e o setor continua fazendo um excelente trabalho para maximizar a eficiência dos ativos, como mostra o fator de carga recorde", afirmou.

Na América Latina, o tráfego de passageiros cresceu 2,7% em outubro. A oferta de assentos por quilômetro avançou 1,4%. A taxa média de ocupação nos voos, por sua vez, aumentou 1,1 ponto percentual, para 81,9%.

Voos internacionais

Em voos internacionais, o tráfego aéreo de passageiros cresceu 3,2% em outubro. A capacidade aumentou 1,6% e a taxa de ocupação teve alta de 1,3 ponto percentual, para 81%.

A América Latina foi a única região a apresentar queda no tráfego de passageiros em voos internacionais em outubro, com retração de 0,6%. Este foi o pior desempenho da região em nove anos. De acordo com a IATA, a deterioração do ambiente macroeconômico na região e o aumento dos conflitos sociais e políticos em alguns mercados importantes contribuíram para a piora nos resultados. A capacidade ofertada na região caiu 2,3%. A taxa média de ocupação aumentou 1,4 ponto percentual, para 81,4%.

Mercados doméstico

Considerando apenas voos dentro de cada país, o tráfego de passageiros cresceu 3,6% no mundo. A oferta de assentos em voos domésticos no mundo subiu 3,4%.

A taxa de ocupação registrou incremento de 0,2%, para 83,9% em outubro. No Brasil, o transporte de passageiros teve elevação de 3,9% em outubro, segundo a IATA. A oferta de assentos por quilômetro aumentou 0,7% no período. A taxa de ocupação avançou 2,6 pontos percentuais, para 84%. De acordo com a IATA, em outubro, a oferta de assentos voltou aos níveis do início de 2019, antes do fim das operações da Avianca Brasil (Oceanair). A melhora na confiança dos empresários e o cenário econômico mais favorável contribuíram para o crescimento recente no Brasil.

Fonte: Valor

