

## No Chile, Latam é aprovada com restrições

Daniel Rittner e Juliano Basile

Conselheiros do Cade continuam mantendo contato com as autoridades antitruste em Santiago.

A criação da Latam, uma gigante da aviação civil com faturamento de US\$ 8,5 bilhões e voos para 23 países, deu ontem um passo importante. O Tribunal de Defesa da Livre Concorrência do Chile aprovou a fusão da TAM com a LAN, mas impôs 11 condições para garantir a competição no mercado aéreo chileno.

No Brasil, ainda não há prazo para o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) julgar a união entre as duas empresas aéreas. Por enquanto, os conselheiros estão mantendo contato com as autoridades antitruste do Chile. Em comunicado conjunto, a TAM e a LAN disseram estar "analisando cuidadosamente" a resolução do tribunal, pois ela é "complexa e considera uma série de medidas de mitigação".

Três das 11 condições impostas pelas autoridades chilenas afetam diretamente as operações da TAM e da LAN no aeroporto de Guarulhos, em São Paulo. As duas companhias precisarão transferir quatro pares de slots diários (horários de pouso e decolagem) para concorrentes que estejam interessadas em iniciar ou ampliar voos na ligação São Paulo-Santiago.

### As restrições impostas pelo "Cade" do Chile

Para criar a Latam, TAM e LAN devem cumprir 11 condições

1 Transferir quatro pares de slots diários (horários de pouso e decolagem) no aeroporto internacional de Guarulhos, em São Paulo, atualmente ocupados pela TAM e LAN, para companhias aéreas que estejam interessadas em iniciar ou ampliar serviços aéreos regulares na rota Santiago - São Paulo	1 Não aumentar a oferta mensal de assentos disponíveis nos voos na rota Santiago-São Paulo, no intervalo de 15 minutos antes e 15 minutos depois do voo correspondente aos slots transferidos	1 Manifestar opinião favorável à abertura unilateral do céu do Chile a empresas aéreas de outros países, sem exigências de reciprocidade
2 Estender os benefícios do Programa de Fidelidade da Latam a passageiros de uma companhia aérea interessada pelo prazo de cinco anos	2 Alteração pela LAN de seu plano de autorregulação nos termos estabelecidos pelo tribunal	2 Comprometer-se a promover o crescimento e a operação normal dos aeroportos de Guarulhos, em São Paulo, e Arturo Merino Benítez, em Santiago, a fim de facilitar o acesso de outras companhias aéreas
3 Assinar acordos de compartilhamento de voos nas rotas Santiago-São Paulo, Santiago-Rio de Janeiro e/ou Santiago-Assunção com as companhias aéreas que operam essas rotas e estiverem interessadas	3 Renunciar a pelo menos uma das duas alianças globais das quais LAN e TAM participam	3 Estabelecer condições de comercialização não excludentes com agências de viagens e distribuidores e não dar incentivos nem comissões com relação a metas de venda ou outras medidas equivalentes
	4 Eliminar e revisar os acordos de compartilhamento de voos com companhias aéreas que não pertencem a essa aliança	
	5 A LAN deverá abrir mão de quatro frequências para Lima, para que sejam entregues a outras companhias aéreas chilenas, e restringir sua participação em licitações de novas frequências	

#### ■ Latam, a maior companhia aérea da América Latina, teria\*:

US\$ **8,5** bilhões  
de receita

**40** mil  
funcionários

**220** aviões

**11** empresas

**115**  
destinos em 23 países

**45** milhões  
de passageiros transportados

Fonte: Tribunal de Defesa da Livre Concorrência Chile e TAM.\* dados informados em agosto de 2010 pela TAM

Na mesma rota, TAM e LAN não poderão aumentar a oferta mensal de assentos disponíveis em voos que saiam 15 minutos antes ou 15 minutos depois dos voos correspondentes aos slots transferidos. Para garantir concorrência na rota Santiago-São Paulo - e também nas ligações Santiago-Rio de Janeiro e Santiago-Assunção -, deverão assinar acordos de compartilhamento (code share) com empresas que operam essa ligação e manifestarem interesse. Integrantes do Cade não viram problemas no fato de o tribunal chileno ter feito recomendações envolvendo o

aeroporto de Guarulhos porque elas se direcionam a empresas privadas que detêm os slots e não afetam a jurisdição brasileira.

Uma exigência chilena provocará mudanças no programa de fidelidade da futura Latam. Hoje, a TAM é sócia da Star Alliance, aliança internacional liderada pela Lufthansa e pela United Airlines. A LAN é integrante da One World, capitaneada por British Airways e American Airlines. Segundo o tribunal, elas precisarão renunciar a uma das duas alianças globais.

Outra menção a Guarulhos feita pelos chilenos é que a Latam se comprometa a "promover o crescimento e a operação normal" do aeroporto, a fim de "facilitar o acessos de outras companhias aéreas". A exigência vale também para o aeroporto Arturo Merino Benítez, em Santiago.

O tribunal exigiu que haja condições de comercialização "não excludentes" com agências de viagens e distribuidores, além de ter impedido incentivos ou comissões que envolvam metas de venda.

A criação da Latam foi anunciada em agosto de 2010, mas o projeto estava em análise pelo tribunal chileno desde março. Agentes locais, como a PAL Airlines e a comissão de defesa dos consumidores, recorreram a medidas judiciais na tentativa de inviabilizar a fusão. Agora, somente uma decisão da Corte Suprema pode reverter o negócio, no âmbito do país andino.

A TAM e a LAN aguardam ainda a aprovação do negócio na Argentina e na Espanha, países para onde ambas voam. Alemanha e Estados Unidos, segundo a imprensa chilena, já deram sinal verde à união das duas empresas.

## **Alitalia investe € 1,7 bilhão em aviões e prevê equilibrar contas neste ano**

*Virgínia Silveira*



*Sabelli, CEO da Alitalia, recebe o primeiro jato, de um total de 20, da Embraer.*

A Alitalia prevê atingir o ponto de equilíbrio em suas contas até o fim deste ano, garantiu ontem o CEO Rocco Sabelli, durante cerimônia de entrega do primeiro de uma série de 20 jatos que adquiriu da brasileira Embraer. Faz parte do seu plano de reestruturação, que já dura três anos, investir € 1,7 bilhão na compra de 62 novos aviões e mais € 600 milhões para reformar a atual frota, de 90 aeronaves.

A compra dos aviões está sendo feita por meio de uma operação de leasing com a Air Lease Corporation, dos Estados Unidos. "A maior parte do programa de renovação será concluído até o fim deste ano e em 2013 esperamos estar operando todos os aviões novos", disse o

executivo. Segundo ele, a companhia deve fechar 2011 com um faturamento de € 3,6 bilhões e um total de 24,9 milhões de passageiros transportados.

Em 2010, a Alitalia faturou 3,3 bilhões e transportou 23,5 milhões de passageiros. O prejuízo em 2010 foi de € 107 milhões. Ele espera que o terceiro trimestre deste ano seja muito positivo, permitindo à Alitalia, que esteve perto de falir em 2009, alcançar o ponto de equilíbrio já nos primeiros nove meses do ano.

Perguntado sobre os efeitos da crise europeia, Sabelli disse que a Alitalia não será muito afetada, tendo em vista o perfil do seu mercado. "A nossa visão é de que haverá um impacto maior no volume de tráfego aéreo corporativo, mas mais de 85% dos nossos viajantes utilizam o avião a lazer", disse. A recuperação da Alitalia recebeu um impulso importante em meados de 2010, quando a Air France-KLM comprou 25% da empresa.

No Brasil, os planos são de expansão. "Fazemos hoje uma média de 1.200 voos por ano entre Brasil e Itália, mas a partir de novembro vamos aumentar esse fluxo para 1.400, sendo cinco ou seis entre Roma e Rio de Janeiro e oito ou nove entre Roma e São Paulo", disse. A partir de novembro também, a Alitalia iniciará um programa de reestruturação completa das aeronaves Boeing 777, utilizadas hoje na rota São Paulo-Roma.

Sobre a frota de aviões da Embraer, o CEO da Alitalia disse que a decisão de comprar 20 novos jatos, que custaram € 400 milhões, levou em conta fatores como melhor preço, custo operacional e uma pesquisa feita com técnicos, pilotos e passageiros, que indicou uma preferência pelos aviões brasileiros. "Numa escala de um a cinco, nossos passageiros deram nota 4,6 para os aviões da Embraer e menos de três para concorrentes como Sukoi e Bombardier".

Quando a Alitalia decidiu comprar os E-Jets da Embraer, segundo Sabelli, o Superjet 100, da Sukoi, que foi desenvolvido em parceria com a empresa italiana Alenia, ainda não estava em operação. "Existiam apenas três aviões que voavam na Rússia e para voar na Europa havia ainda a necessidade de uma certificação especial, enquanto no caso da Embraer, 800 aviões já estavam em operação, com cinco milhões de horas voadas e 200 milhões de passageiros transportados", explicou.

A decisão pela Embraer, segundo o CEO, também levou em conta os custos operacionais dos aviões, que são 20% mais baixos que os da concorrência, além uma melhor proposta comercial. "A Embraer ofereceu condições mais vantajosas de preço, embora seus aviões sejam um pouco mais caros que os da Bombardier, por exemplo".

A Alitalia tem uma frota de 16 aviões regionais, sendo 10 do modelo CRJ-70 e seis Embraer 170, que serão substituídos pelos 20 novos jatos da Embraer, sendo 5 do modelo 190 e outros 15 do 175. Os novos aviões, diz Sabelli, dobram a capacidade de assentos da Alitalia nesse segmento. O executivo disse ainda que até o começo do próximo ano decidirá se transformará em pedidos firmes as quatro opções que tem dos aviões da Embraer.

**Fonte: Valor Econômico, São Paulo, 22 set. 2011, Empresas, p. B4.**