



**AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
PROCURADORIA**

**Aeroporto Internacional de Brasília, Setor de Áreas de Concessionárias, Lote 05,
Brasília-DF, CEP: 71.608-900 - Tel./Fax: (61) 3905.2624
www.anac.gov.br**

Parecer nº 106/2007/Procuradoria/ANAC

Referência: Processo nº 60.800.018695/2007-77

Interessado: VRG Linhas Aéreas S/A

Assunto: Operações Internacionais da VRG Linhas Aéreas S/A

*Prorrogação de prazo da Portaria nº
569/GC-5/2000. Início e termo de
contagem do lapso temporal.
Impossibilidade da dilação.*

**1. PROCEDIMENTO ORDINÁRIO PARA DESIGNAÇÃO DE EMPRESA AÉREA
DE BANDEIRA BRASILEIRA**

Empresa concessionária outorgada pela ANAC tem o direito de requerer a exploração de serviço de transporte aéreo público de passageiros, carga e mala postal, regular internacional para os países com os quais o Brasil mantenha tratados, acordos ou convenções que reconheçam esse direito em seu território.

Para tanto, deverá seguir o disposto na NPA nº 01/2004, de 22 de novembro de 2004, e anexo (trata de autorização de operações de vôos regulares internacionais às empresas aéreas brasileiras) e NPA nº 02/2004, de 22 de novembro de 2004, (trata do procedimento licitatório para seleção de empresas brasileiras para realização de serviços aéreos internacionais), ambas as normas da CERNAL (atual Superintendência de Relações Internacionais – SRI).

Desta forma, para que companhia aérea concessionária de serviços públicos brasileira obtenha a designação faz-se necessário cumprir imperativos requisitos.

Sendo concessionária regular, a sociedade empresária apresentará o pedido de alocação de freqüências junto à SRI.

Protocolizado o pleito, será designado Relator que analisará se o pedido está amparado nos Acordos sobre Serviços Aéreos – ASA.

Com efeito, "o pedido da empresa deverá estar instruído com informações sobre a rota pretendida e a quantidade de freqüências desejada, seu respectivo cronograma de implementação e o equipamento a ser utilizado, bem como se o serviço pretendido será realizado em código compartilhado e, nesse caso, se na condição de operadora ou participante".¹

O requisito inicial é ser concessionária de serviço público e ter regular sua situação jurídica, econômica e fiscal perante a ANAC.

Estando o pedido amparado nos Acordos sobre Serviços Aéreos – ASA, a SRI submeterá referido requerimento à apreciação da Superintendência de Serviços Aéreos – SSA e da Superintendência de Segurança Operacional – SSO, informando, outrossim, às demais empresas do pleito formulado.

Adimplidos os requisitos iniciais, será designada audiência pública a ser realizada na Plenária da SRI, onde será feita a licitação, nos termos da NPA nº 02/2004.

Será submetido o resultado da licitação à Diretoria Colegiada da ANAC. Sendo aprovada, pelo Colegiado da Agência, a SRI oficiará a empresa requerente da alocação da freqüência. **No momento da ciência da empresa inicia-se a contagem do prazo inscrito no art. 13, I, da Portaria nº 569/GC-5/2000.**

Sucessivamente, uma vez que venceu a licitação e foi oficiada da alocação da freqüência, a empresa deverá cumprir com os requisitos intermediários para que possa ser designada empresa aérea de bandeira brasileira.

Ato contínuo a empresa deverá encaminhar à SSO, para análise, o pedido de alteração do CHETA ou de suas especificações operativas, quando for o caso; bem como demonstrar o cumprimento do previsto na IAC 119-1001/B (dispõe sobre Homologação e Fiscalização de Empresas de Transporte Aéreo Público).

¹ Item 2.1 da NPA nº 01/2004, de 22 de novembro de 2004.

À SSA deverá ser apresentada proposta de Horário de Transporte – HOTRAN, que será analisada pela Comissão de Linhas Aéreas Regulares – COMCLAR e a proposta de tarifas aéreas internacionais, cabendo análise da Gerência de Operações Internacionais – GOPI.

As citadas Superintendências comunicarão à SRI quando do cumprimento dos requisitos intermediários pela empresa.

Recebidas essas informações a SRI requererá ao Ministério das Relações Exteriores a comunicação junto às autoridades diplomáticas daquele país, da designação da concessionária como empresa aérea de bandeira brasileira para vôos internacionais.

Uma vez designada, a concessionária estará apta a proceder com as exigências impostas, havendo, do destino alienígena.

É o arrazoadado para a designação ordinária. Desta forma, passamos a discorrer sobre o caso anômalo da VRG Linhas Aéreas S.A.

2. A PARTICULARIDADE DO CASO DA VRG LINHAS AÉREAS S.A. PARA DESIGNAÇÃO

No caso específico da VRG Linhas Aéreas S.A. foi suprimida a fase de licitação, tendo em vista que no leilão da unidade produtiva da Varig um dos "ativos" arrematados consistiu nas alocações anteriormente vencidas em licitação própria pela empresa arrematada, em recuperação judicial.

Ou seja, quando uma nova sociedade empresária, exploradora de serviços da aviação civil, pleiteia ser subscritora de Contrato de Concessão de Serviços Públicos com esta Agência Reguladora, para que detenha direito a voar freqüências internacionais, é forçoso que participe de licitação. Excepcionalmente não é o caso em tela, tendo em vista que a VRG arrematou no leilão as freqüências da "antiga VARIG".

Por outro lado, para que a empresa arrematante – a VRG – estivesse apta a voar para os destinos constantes do edital far-se-ia necessário o cumprimento dos requisitos constantes do bojo da NPA nº 01/2004, uma vez que **parte** do disposto na NPA nº 02/2004 foi suprimido.

Desta feita, desde a assinatura do Contrato de Concessão e da emissão do CHETA (14.12.06), mesmo estando dispensada a licitação para as freqüências da "antiga VARIG", a VRG apenas procedeu ao cumprimento dos requisitos e conseqüente designação para a Venezuela, Argentina, Colômbia e Alemanha.

Assim, em 04.12.06 a VRG Linhas Aéreas S.A. protocolizou requerimento de designação apenas para estes destinos, pois tinha ciência de que cumpria os requisitos tão somente para eles.

Ato contínuo, em 13.04.07, a VRG protocolou pleito para ser designada empresa aérea de bandeira para Chile, Peru, México, Inglaterra, França, Itália e Espanha.

Não tendo cumprido os requisitos obrigatórios para designação para estas localidades, à unanimidade, acompanhando voto condutor da Diretora Denise Abreu, o Colegiado Máximo da ANAC decidiu pela não designação até que a VRG cumprisse com o taxado na norma.

No dia 15.05.07 a VRG requereu designação para Itália, Inglaterra, França, Espanha e México. Foi aprovada e designada, tendo em vista ter cumprido o elenco de condições da NPA nº 01/2004.

Por fim, como ainda não cumpriu com os requisitos necessários que antecedem a designação, a VRG não pleiteou designação para o Chile e Peru.

Não pleiteou as demais localidades que já tinha a alocação, pois sabia que não tinha capacidade técnico-operacional para tanto. Tinha ciência de que não cumprira com os requisitos cravados na NPA nº 01/2004. Não tinha requerido novos HOTRANS, não tinha apresentado os valores das tarifas que pretendia implementar, etc.

Até então, atuando em conformidade com o preceituado nas normas vigentes, a VRG corretamente requereu o que lhe era de direito, que lhe era assegurado pelo sistema normativo.

Quando da arrematação da unidade produtiva da "antiga VARIG" não houve apenas mutabilidade de efeitos no que tange à alocação, mas também no que concerne ao prazo para operar referidos destinos, senão vejamos.

3. INCIDÊNCIA DA PORTARIA Nº 569/GC-5/2000. INÍCIO E TERMO DO PRAZO DECADENCIAL E PEREMPTÓRIO

Pelo disposto na Portaria nº 569/GC-5/2000 há um prazo decadencial (art. 13, I) e um peremptório (art. 13, II) para a empresa vencedora da licitação operar as frequências, sob pena de perdê-las.

Nas operações domésticas o prazo é de 30 (trinta) dias, ex vi do que dispõe o art. 15, da norma em tela. Nas internacionais o prazo é de

180 (cento e oitenta) dias, conforme se infere do art. 13, do mesmo diploma.

3.1. Prazo Decadencial (art. 13, I)

Ordinariamente, nas operações internacionais, o nascedouro do lapso temporal dá-se com a ciência da empresa de que foi contemplada com a alocação das frequências. Ou seja, no momento em que a SRI notifica a empresa requerente de que venceu a licitação e que foi alocada, dá-se início à contagem do prazo decadencial estipulado no art. 13, I, da Portaria nº 569/GC-5/2000, de 180 (cento e oitenta) dias.

No caso particular da VRG, quem foi intimada da alocação das frequências foi a "antiga VARIG".

Quando da alienação da unidade produtiva da VARIG e a conseqüente arrematação pela VRG, **o início formal da contagem do prazo decadencial, do art. 13, I, da Portaria nº 569/GC-5/2000, tornou-se inócuo**, tendo em vista que a antiga empresa é que foi oficiada da alocação.

Uma vez que foi suprimida **apenas** a fase de licitação para alocação de frequência, transferiu-se o termo inicial, da contagem do prazo, para a data da subscrição do Contrato de Concessão e emissão do CHETA, por ser a **arrematante uma nova empresa**, *in casu*, dia 14 de dezembro do ano de 2006.

Como bem se observa, como lastro para corroborar o ora esposado, da decisão² do Juízo Falimentar transcrita em sucessivo, é inconteste o início do prazo decadencial, senão vejamos, *in verbis*:

"A **disponibilização da malha total** a que se refere a decisão judicial datada de 11 de maio de 2006 **ocorrerá em trinta dias a contar da assinatura do Contrato de Concessão**, consoante o ofício expedido pela Ana, s/n, datado de 21 de junho de 2006, cuja cópia está a fls. 19.552/19.555.

Outrossim, ressalto que o detalhamento apresentado à agência reguladora refere-se apenas à primeira fase do plano operacional da licitante vencedora, já antes encaminhado. É certo que a Anac, conforme preceito regulatório, não está obrigada a aceitar qualquer projeto

² Processo nº 2005.001.072887-7. Fls. 19.575. Ref: Petição de fls. 19.539 (vol.94). 1ª Vara Empresarial da Comarca do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro.

que ultrapasse o lapso temporal acima referido, bem como não pode exigir que a licitante opere plenamente antes do decurso do prazo regulatório.

Neste sentido, não é certo afirmar haver, neste momento, desinteresse por parte da vencedora em operar plenamente aquilo que foi ofertado no leilão judicial.

Oficie-se imediatamente a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, para conhecimento e providências necessárias.”
(grifo nosso)

Referido *decisum* foi objeto de ataque de embargos declaratórios. Os aclaratórios opostos foram conhecidos e providos, sanando-se a r. decisão exarada da seguinte forma³, pelo que transcrevo:

“Acolho o recurso de Embargos de Declaração, tão somente, para **esclarecer que o prazo de trinta dias a contar da certificação e, consequentemente, assinatura do contrato de concessão, só se aplica as rotas nacionais.** Portanto, **em relação às rotas internacionais, o prazo, segundo regulamento da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC é de cento e oitenta dias, a partir dos mesmos atos antes declinados.**”
(grifo nosso)

Se o magistrado monocrático desta forma decidiu, não poderia a ANAC atuar de forma diversa. Não há outra interpretação sobre o início da contagem do prazo.

Em outras palavras, no momento em que subscreveu o Contrato de Concessão e que foi contemplada com a emissão do CHETA foi que **formalmente** a VRG se cientificou de que tinha as alocações. Foi neste exato momento que a **ANAC tornou público** ser a VRG Linhas Aéreas S.A. detentora das alocações em comento. Neste perfeito momento **iniciou-se a contagem do prazo** do inciso I, do art. 13, da Portaria 569/GC-5/2000 para que a VRG cumprisse com o disposto na NPA nº 01/2004.

Assim, não pode a VRG invocar a incidência do prazo para momento posterior a assinatura do Contrato de Concessão.

Desta forma, é simplória a compreensão de que o início do prazo ocorreu dia **18.12.06**. Para o caso das **operações domésticas**, o

³ Processo nº 2005.001.072887-7. 1ª Vara Empresarial da Comarca do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro.

término deu-se em **18 de janeiro de 2007**. Nas **internacionais**, o termo final se dará em **18 de junho de 2007**.

Ultrapassado estes 6 (seis) meses, as freqüências que estavam atadas à empresa arrematante – a VRG – por força do texto do edital, ficarão desimpedidas.

Desta feita, para que a própria VRG ou uma outra companhia aérea possa voar os destinos que estavam “congelados” far-se-á necessário que se proceda com o taxado na NPA nº 02/2004, a fim de que se inicie novo processo licitatório.

Mesmo que em raríssima e improvável hipótese seja afastada a incidência do inciso I, do art. 13, no caso em foco, sendo ventilada tese temerária e prejudicial diversa, não há como fugir da incidência do inciso II, do art. 13, do diploma em estudo, senão vejamos.

3.2. Prazo Peremptório (art. 13, II)

Ao passo que o inciso I taxa que a empresa vencedora da licitação, passados 6 (seis) meses, perderá as freqüências se não cumprir com os requisitos estabelecidos na NPA nº 01/2004; o inciso II taxa que após cumpridos todos os requisitos, da NPA nº 01/2004, e estando apta a operar, se não voar no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, peremptoriamente, perderá as freqüências também.

Anote-se, ilustrativamente, os casos dos destinos: Chile, Peru, México, Itália, Inglaterra, França e Espanha.

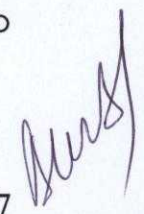
Para o **Chile** voou pela última vez no dia **27.07.06**. Ultrapassados 6 (seis) meses, perderia a freqüência, por incidência do inciso II, do art. 13, no dia **27.01.07**.

Para o **Peru** voou pela última vez no dia **23.08.06**. Ultrapassados 6 (seis) meses, perderia a freqüência, por incidência do inciso II, do art. 13, no dia **27.02.07**.

Para o **México** voou pela última vez no dia **27.07.06**. Ultrapassados 6 (seis) meses, perderia a freqüência, por incidência do inciso II, do art. 13, no dia **27.01.07**.

Para a **Itália** voou pela última vez no dia **20.06.06**. Ultrapassados 6 (seis) meses, perderia a freqüência, por incidência do inciso II, do art. 13, no dia **20.12.06**.

Para a **Inglaterra** voou pela última vez no dia **30.07.06**. Ultrapassados 6 (seis) meses, perderia a freqüência, por incidência do inciso II, do art. 13, no dia **30.01.07**.

7 


Para a **França** voou pela última vez no dia **19.06.06**. Ultrapassados 6 (seis) meses, perderia a freqüência, por incidência do inciso II, do art. 13, no dia **19.12.06**.

Para a **Espanha** voou pela última vez no dia **28.06.06**. Ultrapassados 6 (seis) meses, perderia a freqüência, por incidência do inciso II, do art. 13, no dia **28.12.06**.

Se fosse aplicado o taxado no inciso II, do art. 13, do diploma em foco, a VRG teria perdido **todas** as freqüências internacionais arrematadas em leilão.

Porém, a ANAC preferiu privilegiar a empresa em recuperação judicial aplicando-lhe a incidência do inciso I, do art. 13, da Portaria nº 569/GC-5/2000. Concedeu, desta forma, tempo legal suficiente para que a sociedade empresária cumprisse o disposto na NPA nº 01/2004, para que pudesse voar referidos destinos.

É imperioso que haja, por força normativa, um lapso de tempo para operação das rotas. Ambas e únicas possibilidades estão previstas no art. 13, da Portaria 569/GC-5/2000, em seus incisos I e II. Se for se aplicar o inciso II, de imediato, a VRG perde todas as rotas "congeladas". De forma mais benéfica, aplicando-se o inciso I, o fim do prazo se dará em 18 de junho de 2007.

Não obstante a incidência da Portaria nº 569/GC-5/2000 quando da conversibilidade do termo inicial para contagem do prazo, não há como se invocar os precedentes da Plenária da SRI para se almejar prorrogação. Pelo que se passa a aduzir.

4. DA NÃO APLICABILIDADE DOS PRECEDENTES DA PLENÁRIA DA SRI

De acordo com atas da plenária da SRI houve deferimento de pleito de companhias aéreas para prorrogação de prazo estipulado no art. 13, I, para freqüência internacional, da Portaria nº 569/GC-5/2000.

Com efeito, na reunião plenária da SRI se a empresa pleiteadora da prorrogação demonstrasse sua intenção e se as outras concessionárias demonstrassem desinteresse naquela alocação, a SRI, dependendo do caso, prorrogava o prazo.

Não há de se invocar estes precedentes, tendo em vista que à época tratavam-se de empresas congêneres e, portanto, não havia concorrência manifesta de outras concessionárias para voar aqueles destinos.

Em que pese tal procedimento ter ocorrido no passado e na prática, à época, não configurou nenhum prejuízo às empresas congêneres, ante o fato incontestado de que **o procedimento licitatório é indispensável.**

Ou seja, o procedimento adotado no pretérito pelo extinto DAC, de prorrogar o prazo estipulado na norma, sem ocorrência de licitação, não era o adequado, tendo em vista a indispensabilidade de licitação.

Nos casos citados, a abertura de certame público, após termo do prazo, era necessária, mesmo que apenas a empresa que requereu a dilação do prazo fosse se habilitar no procedimento previsto na NPA nº 02/2004 e, conseqüentemente, vencer o processo licitatório. Preferiu o extinto DAC dispensar o certame público por pura liberalidade e conveniência.

Não é a hipótese em questão.

Se a ANAC prorrogar o prazo estipulado na Portaria nº 569/GC-5/2000 estará desprivilegiando outras concessionárias que já demonstraram interesse nas alocações congeladas para a VRG. Estará praticando ato eivado de vício, carente de mutabilidade. Estará atentando contra os princípios reitores do direito administrativo, regentes dos contratos administrativos.

Não há lastro legal para prorrogar o prazo. Não há fundamento para a administração pública privilegiar uma companhia aérea concessionária de serviço público em detrimento das demais concessionárias.

Desta forma, afastando-se a aplicabilidade dos precedentes da SRI para prorrogação do prazo decadencial estipulado, passa-se a dissecar o disposto no edital de alienação.

5. O EDITAL DE LEILÃO DE ALIENÇÃO JUDICIAL DA UNIDADE PRODUTIVA DA VARIG

Em que pese a VRG ser uma concessionária distinta da "antiga VARIG", é necessário ter uma designação específica, uma nova designação. Vale recordar que a nova empresa não participou de procedimento licitatório, assumiu a obrigação/dever de adimplir com aquilo que a antiga concessionária tinha se comprometido a realizar, conforme dispõe o subitem (a)/(iii), item 1, do edital do leilão de alienação da Unidade Produtiva da Varig.

Com efeito, vale ressaltar que o edital de alienação da "antiga VARIG" impôs à sociedade arrematante a obrigação de transportar e executar as alocações anteriormente vencidas, em competente licitação, pela empresa arrematada. O que não está ocorrendo.

Desta forma, temerariamente, mesmo não cumprindo o disposto no edital, pelo que se impõe o subitem (a)/(iii), item 1, do edital de alienação, a VRG – empresa arrematante – demonstra interesse em prorrogar o prazo decadencial legal.

Esta é mais uma razão para não se prorrogar o prazo, que se acresce às demais suscitadas.

6. PARECER DA SECRETARIA DE DIREITO ECONÔMICO – MINISTÉRIO DA JUSTIÇA: A LIVRE CONCORRÊNCIA E O CONSUMIDOR DE SERVIÇOS AÉREOS

O renomado economista Daniel Krepel Goldberg, Secretário de Direito Econômico – órgão vinculado ao Ministério da Justiça – exarou parecer afirmando, categoricamente, ser o congelamento das rotas leiloadas à VRG prejudicial aos consumidores, em vários aspectos, pelo que se observa da transcrição da manifestação do Secretário, *in verbis*:

"Primeiramente, com relação à crise da antiga Varig, sua paralisação e redução abrupta da malha sem dúvida provocaram (i) uma redução na oferta agregada de vôos; (ii) criou ineficiência no uso do sistema aeroportuário – uma vez que as rotas não foram imediatamente e integralmente aproveitados por outras empresas; e (iii) **reduziu ao menos temporariamente o nível de competição no mercado aéreo brasileiro**. Ou seja, em termos econômicos provavelmente elevou tanto as rendas oriundas da concessão quanto as rendas decorrentes da competição imperfeita existente nesse mercado – e, portanto, **provocou elevações nos preços médios (yeld médio) das passagens aéreas, acima do que seria esperado** pela simples sazonalidade da demanda."⁴
(grifo nosso)

Ato contínuo confirma ser o congelamento das frequências uma reserva de mercado indevidamente feita à VRG Linhas Aéreas S.A., bem como afronta a princípios basilares da Administração Pública.

⁴ Parecer, s/n, datado de 08 de setembro de 2006. Ministério da Justiça – Secretaria de Direito Econômico – Gabinete do Secretário.

Aponta, outrossim, exemplo comparativo com outra Agência Reguladora (ANA) e os possíveis efeitos decorrentes de congelamento de atividade regulada pelo Poder Concedente exemplificado, como se observa:

“De fato, trata-se de uma “reserva de mercado” de parte de uma infra-estrutura essencial, que afronta o princípio da isonomia competitiva – já que a mesma decisão não pode ser replicada a qualquer novo entrante – e não obedece aos princípios da livre concorrência – já que o mecanismo de alocação de slots por decisão judicial não está premiando a empresa mais eficiente, mas sim apenas aquela que, por razões históricas, teve acesso a essa decisão.

Apenas ilustrativamente, imagine se esta mesma situação ocorresse no setor do saneamento. A manutenção dos slots inutilizados equivaleria a manter determinadas áreas geográficas (bairros) sem acessos a serviços básicos de água e esgoto para permitir que a empresa teoricamente detentora dos direitos de exploração gradualmente recuperasse sua capacidade de atendimento.”
(grifo nosso)

Por fim, de acurada leitura do admirável parecer exarado percebe-se que o congelamento *per se stante* das freqüências já causou enormes prejuízos aos consumidores. Desta forma, fazendo uma exegese estendida do parecer, pode-se facilmente concluir ser a prorrogação do prazo encapitulado no art. 13 da Portaria 569/GC-5/2000 um agravo aos consumidores e à economia brasileira.

7. OS EFEITOS DO CONGELAMENTO DAS ROTAS INTERNACIONAIS E DA RESERVA DE MERCADO

Prorrogado o prazo, do art. 13, I, da Portaria nº 569/GC-5/2000, estaria a ANAC fazendo reserva de mercado.

A tabela a seguir apresenta a evolução no período 2005/2006 da participação das empresas brasileiras e estrangeiras nos serviços internacionais de/para o Brasil, considerando os destinos para os quais foram alocadas freqüências à VRG, por força do edital do leilão da UPV, e que não estão sendo operados pela referida concessionária, em razão de não terem sido cumpridos os requisitos intermediários constantes da NPA nº 01/2004, de 22.11.04, da CERNAL (atual SRI), não estando, desta forma, apta para ser designada como

empresa aérea de bandeira brasileira para a exploração de tais frequências.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS DESDE/PARA O BRASIL

País	2005				2006			
	Brasileiras	Estrangeiras	Total	Participação Brasileiras	Brasileiras	Estrangeiras	Total	Participação Brasileiras
Chile	281.684	264.724	546.408	52%	217.533	375.756	593.289	37%
Mexico	121.925	90.590	212.515	57%	33.294	95.201	128.495	26%
Peru	101.549	71.926	173.475	59%	42.811	128.983	171.794	25%
Espanha	158.761	370.440	529.201	30%	73.343	518.624	591.967	12%
França	349.002	427.083	776.085	45%	308.609	491.275	799.884	39%
Itália	166.074	182.635	348.709	48%	75.939	192.335	268.274	28%
Inglaterra	144.310	117.574	261.884	55%	93.373	135.896	229.269	41%
Total	1.323.305	1.524.972	2.848.277	46%	844.902	1.938.070	2.782.972	30%

Conforme se observa, no ano de 2005, nos serviços envolvendo os destinos em questão, as empresas brasileiras transportaram 1.323.305 de passageiros, enquanto que as estrangeiras transportaram 1.524.972.

No ano seguinte, as brasileiras transportaram 844.902 passageiros, 36% (trinta e seis por cento) a menos do que no ano anterior, enquanto que as estrangeiras transportaram 2.782.972, o que significou um aumento de 27% (vinte e sete por cento) no período.

Esse fato está relacionado com a paralisação das operações internacionais da "antiga VARIG" em 2006, as quais representavam mais de 76% (setenta e seis por cento) da oferta da bandeira brasileira nesse segmento. A partir daí, verifica-se que a fatia do mercado internacional de/para o Brasil envolvendo aqueles destinos, atendida pelas empresas brasileiras, diminuiu drasticamente, de 46% (quarenta e seis por cento) para 30% (trinta por cento), o que indica que houve uma transferência significativa dos passageiros da "antiga VARIG" para as empresas estrangeiras.

Observa-se, ainda, que a situação de razoável equilíbrio que havia até 2005 entre a participação de empresas brasileiras e estrangeiras nesse segmento, em alguns destinos até com alguma vantagem para a parte brasileira, se alterou consideravelmente em prejuízo da bandeira brasileira.

Como exemplo, destaca-se o caso da República do Peru. No ano de 2006 as empresas brasileiras transportaram quase **metade** dos passageiros de/para esse destino, comparativamente a 2005, enquanto que as estrangeiras transportaram, no mesmo período, quase o **dobro**.

Essa situação de desequilíbrio desfavorável às empresas brasileiras na participação de mercado nos serviços internacionais tem como consequência o aumento da remessa de divisas e o enfraquecimento da bandeira nacional.

Quanto mais tempo essa situação perdurar, mais fortalecidas ficarão as empresas estrangeiras, dificultando cada vez mais a entrada de outras concessionárias nacionais nesse mercado e, portanto, o processo de reversão desse quadro.

Desta forma, conclui-se que assegurar por mais tempo as rotas arrematadas no leilão mediante a prorrogação do prazo estabelecido no art. 13, I, da Portaria nº 569/GC-5/2000 para a retomada da operação pela empresa arrematante, estaria a ANAC fazendo reserva de mercado à VRG e atuando no sentido de prolongar a situação de desequilíbrio desfavorável à bandeira brasileira ora verificada.

Atuando de forma contrária, a ANAC estará concedendo a todas as concessionárias brasileiras, inclusive à VRG, a possibilidade de habilitar-se, em igualdade de condições, em certame público e, portanto, de retomar a fatia do mercado perdida para as empresas estrangeiras e como isso, reverter o mencionado desequilíbrio.

8. CONCLUSÃO

Diante do exposto, entendo que o prazo taxado no art. 13, da Portaria nº 569/GC-5/2000, não deva ser prorrogado, pela pluralidade de razões ventiladas no bojo deste parecer.

É o parecer, salvo melhor juízo.

Brasília, 22 de maio de 2007.

JOÃO ILÍDIO DE LIMA FILHO
Procurador-Geral da ANAC