



Agência Nacional de Aviação Civil

Superintendência de Relações Internacionais

Relatório de contribuições recebidas na Consulta Pública sobre Processo de Alocação de Freqüências Internacionais e de Designação de Empresas Aéreas Regulares Brasileiras e respostas da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 1	
Nome: Clarissa Costa de Barros	
Organização: ANAC	
Telefone de contato:	e-mail: clarissa.barros@anac.gov.br

✓ **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR:**

“Art.3º A SRI realizará análise imediata do pedido, sob os seguintes aspectos:

- I – adequação à Política de Transporte Aéreo Internacional em vigor;*
- II – existência de relacionamento aeronáutico com o país envolvido; e*
- III – capacidade disponível.”.*

✓ **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO:**

I - Adequação às orientações e diretrizes políticas dispostas na Política Nacional de Aviação Civil, nas Resoluções do Conselho de Aviação Civil – CONAC, e na Lei nº 11.182, de 2005.

✓ **JUSTIFICATIVAS, COMENTÁRIOS E SUGESTÕES:**

Não existe, vigente, uma “Política de Transporte Aéreo Internacional”. Existe, no entanto, a “Política para os Serviços de Transporte Aéreo Comercial do Brasil”, publicada por meio do Aviso 001/GM5/004, de 1992.

Tal Política tem, dentre outras, as seguintes recomendações para o Mercado Internacional:

- manter os princípios de negociação e acordos bilaterais, evitando integrar blocos e acordos multilaterais de transporte aéreo, na defesa dos interesses brasileiros;
- manter os princípios da predeterminação da capacidade e da dupla aprovação das tarifas.

Desta forma, parece mais razoável remeter-se às orientações políticas da Política Nacional de Aviação Civil (caso esta já esteja publicada oficialmente na data de publicação de Resolução), na Lei de criação da ANAC e das Resoluções do CONAC.

✓ **RESPOSTA DA ANAC:**

A ANAC agradece a contribuição e considera que a sugestão é adequada. Como a PNAC ainda não está em vigor, optou-se por um texto amplo, que incorpora toda a política vigente, como se segue:

“I – adequação à política vigente para o transporte aéreo internacional.”

CONTRIBUIÇÃO Nº 2	
Nome: Norberto Maria Jochmann	
Organização: ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	
Telefone de contato: (21) 9646 1740	e-mail: njochmann@absacargo.com

✓ **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR:**

Art. 4º Não havendo amparo, o processo será encerrado e o motivo informado à empresa.

Art. 6º No pedido de alocação de frequências internacionais, serão avaliados os seguintes critérios, com vista a privilegiar o bem-estar do usuário e a concorrência entre prestadores do serviço:

- I. rota;*
- II. horário;*
- III. equipamento e configuração;*
- IV. prazo de implementação;*
- V. infra-estrutura;*
- VI. produtividade;*
- VII. pontualidade e regularidade em operações domésticas e internacionais;*
- VIII. índice de concentração de mercado;*
- IX. histórico de implementação e retomada de frequências; e*
- X. viabilidade econômica.*

Parágrafo único. Dispensar-se-á o processo seletivo, caso a capacidade disponível no mercado considerado permita atender a todos os pedidos de alocação de frequências, observando o disposto nesta Resolução.

✓ **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO:**

Art. 4º. (Adendo): Na falta de relacionamento aeronáutico com o país envolvido, a SRI reserva-se o direito de avaliar a dimensão dos interesses brasileiros em jogo, para eventualmente iniciar as gestões pertinentes, visando o estabelecimento do necessário ASA para viabilizar a operação da empresa aérea postulante.

Art. 6º. Inclusão de um 11º critério, para a avaliação da forma como a empresa postulante é representada no outro país e, sobre a eventual existência de acordos interlineais e/ou de operações de voo em regime de código compartilhado com congêneres do país de destino.

✓ **JUSTIFICATIVAS, COMENTÁRIOS E SUGESTÕES:**

Art. 4º: a solicitação da empresa postulante atende a interesses nacionais brasileiros maiores.

Art. 6º: tratando-se de uma operação de vôo de ida-e-volta, o seu sucesso econômico-comercial é dependente da utilização dos dois segmentos na rota em questão.

✓ **RESPOSTA DA ANAC:**

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação às sugestões apresentadas, que:

- A inclusão de um parágrafo único ao Art. 4º foi considerada adequada, tendo em vista que no Art. 4º da Resolução nº 20/2008 (revogada pela atual Resolução nº 57, de 10 de outubro de 2008) já havia previsão de a SRI proceder a uma análise do interesse e da viabilidade de iniciar um processo de negociação, conforme sugestão apresentada pela empresa.

- Um novo inciso para o Art. 6º, nos termos propostos, foi desconsiderado porque beneficiaria empresas que têm melhores condições para participar de tais acordos, bem como poderia ser um fator para inibição de maior concorrência num determinado mercado.

CONTRIBUIÇÃO Nº 3	
Nome: Nelson Shinzato	
Organização: TAM Linhas Aéreas S.A	
Telefone de contato: (11) 5582 8893	e-mail: shinzato@tam.com.br

✓ **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR:**

“Art.3º A SRI realizará análise imediata do pedido, sob os seguintes aspectos:

- I. adequação à Política de Transporte Aéreo Internacional em vigor;*
- II. existência de relacionamento aeronáutico com o país envolvido; e*
- III. capacidade disponível.”.*

Art. 6º No pedido de alocação de frequências internacionais, serão avaliados os seguintes critérios, com vista a privilegiar o bem-estar do usuário e a concorrência entre prestadores do serviço:

- I. rota;*
- II. horário;*
- VIII. índice de concentração de mercado;*
- X. viabilidade econômica.”*

✓ **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO:**

Nenhum.

✓ **JUSTIFICATIVAS, COMENTÁRIOS E SUGESTÕES:**

Com relação ao artigo 3º, que trata da análise imediata do pedido de empresas aéreas para realizar vôo internacional, sugere-se a inclusão de inciso que faça referência à análise da situação financeira e fiscal da empresa, o que pode ser impeditivo à sua habilitação no concurso.

Com relação ao artigo 6º, onde há um rol de critérios que serão utilizados durante o processo seletivo, é necessário que os itens descritos passem por um maior aprofundamento no que diz respeito ao seu real significado, o que evitaria que no momento da avaliação ocorresse análise subjetiva dos fatores, o que pode culminar com uma decisão equivocada, mormente no que tange aos aspectos a serem privilegiados conforme o caput do referido artigo.

Sobre o inciso I, cabe detalhamento sobre quais critérios serão considerados na avaliação da rota. Conhecendo-os de antemão, as empresas podem tentar adequar-se a eles antes de apresentarem o pedido à SRI.

Em relação ao inciso II, também é necessário particularizar o que é considerado um horário adequado. Além disso, a SRI deve estar ciente que o horário proposto pode sofrer variações de acordo com as limitações dos aeroportos envolvidos.

Mais especificamente com relação ao inciso VIII, é necessário que se esclareça de forma inconteste o que significa “índice de concentração de mercado” e o impacto desse índice na decisão final. Há que se considerar que a volatilidade do mercado internacional, os elevados custos envolvidos na operação, bem como o fato de as empresas brasileiras competirem com as gigantes da aviação internacional requerem certo grau de concentração para que a companhia nacional tenha força suficiente para manter essas rotas, de maneira que o eventual prejuízo de uma linha seja compensado por outra linha lucrativa. Essa equação é importante, na medida em que o prejuízo eventual, quando compensado, não gera o cancelamento da linha, situação essa, de fato, extremamente lesiva ao país.

Sobre o item X, acreditamos que esta avaliação não seria necessária, uma vez que já foi sugerido avaliação da saúde financeira da empresa como pré-requisito para sua candidatura à operação de uma rota internacional.

✓ **RESPOSTA DA ANAC:**

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação às sugestões apresentadas, que:

- Um novo inciso para o Art. 3º, nos termos propostos, foi desconsiderado porque a exigência de atendimento a tais requisitos é próprio da outorga de concessões de serviços públicos de transporte aéreo (como um todo), mas não para um processo seletivo de alocação de frequências, para as empresas que já são concessionárias desses serviços. Além disso, tal exigência não privilegiaria a concorrência, como disposto na Resolução nº 07/2007 do CONAC, além de tornar o processo seletivo desnecessariamente complicado.

- O aprofundamento dos incisos do Art. 6º foi considerado adequado. Portanto, cabe lembrar que a definição e a aplicação dos critérios de avaliação previstos nos incisos do referido artigo estão detalhadas no Anexo II à Resolução nº 57/2008.

- Com relação à proposta de eliminação do inciso X do Art. 6º (viabilidade econômica) por já ter sido sugerida a adoção de um pré-requisito relativo à análise da situação financeira e fiscal da empresa solicitante, esta foi desconsiderada pelos mesmos motivos da primeira análise acima descrita.

CONTRIBUIÇÃO Nº 4	
Nome: José Marcio Mollo	
Organização: Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias - SNEA	
Telefone de contato: (61) 3328 8325	e-mail: presidencia@snea.com.br

✓ **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR:**

Nenhum.

✓ **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO:**

Nenhum.

✓ **JUSTIFICATIVAS, COMENTÁRIOS E SUGESTÕES:**

Preliminarmente, causa estranheza a modificação de uma Resolução, a de nº 20, de 24 de março de 2008, recentemente editada, sem qualquer justificativa técnica para tanto e, principalmente, sem qualquer demanda ou reclamação pelas partes diretamente interessadas.

A Nota Técnica anexa a essa consulta pública não traz qualquer argumento, seja técnico, seja de oportunidade e conveniência, que justifique a alteração da Resolução nº. 20, de 2008, uma vez que a determinação contida na Resolução nº 07/2007, do CONAC, já se encontrava plenamente atendida pela Resolução nº 20/08, da ANAC.

A proposta de Resolução ora posta em discussão dá margem à interpretação de que a ANAC, mais uma vez, procura macular suas decisões pela falta de transparência, princípio fundamental que deve guiar a atuação da Administração Pública. O princípio da transparência, correlato ao princípio da publicidade, é fundamental em um Estado de Direito, pois permite à sociedade um acompanhamento *pari passu* da atuação do administrador dos negócios públicos, e não somente do ato administrativo final, acabado, concluído.

Nesse sentido, a proposta ora em análise elimina, em relação à Resolução vigente, a previsão de audiência pública no processo licitatório (art. 8º da Resolução nº 20/08) que permite total transparência do processo seletivo e da recomendação do Plenário da SRI.

Nos termos em que se encontra redigida a proposta, não se saberá quais as razões que levaram a escolher o pedido da empresa “A”, em detrimento do pedido da empresa “B”, pois a proposta não deixa claro se todas as empresas tomarão conhecimento dos pedidos das demais empresas e das razões de escolha, o que aconteceria num processo de audiência pública, com atualmente previsto na Resolução nº 20/08.

Aliás, a Nota Técnica nem mesmo preocupa-se em esclarecer a razão para a eliminação da audiência pública no processo seletivo.

Além da falta de transparência pela eliminação da audiência pública e, portanto, da falta de debate e contestação, a proposta peca pela eleição de critérios para alocação de frequências muito vagos, subjetivos, permitindo que a análise, e posterior decisão, seja baseada em julgamento pessoal, sem qualquer objetividade, essencial e indispensável em qualquer processo licitatório, como já sobejamente consagrado na doutrina e na jurisprudência.

Tome-se, como exemplo, a denominada “viabilidade econômica”: quais os critérios, objetivos, para se afirmar a existência ou não de viabilidade econômica de um determinado pedido de alocação?

Qual o critério, objetivo, para se afirmar a existência de “índice de concentração de mercado”?

Por essas razões, e principalmente por falta de transparência nos critérios e no processo de seleção, o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias – SNEA, em nome das empresas de transporte público aéreo, manifesta-se pela total rejeição da proposta ora em análise.

✓ **RESPOSTA DA ANAC:**

A ANAC agradece a contribuição e comentários apresentados.

• O Sindicato referiu-se ao que entende como falta de transparência nas decisões da ANAC, pela eliminação de referência a Audiência Pública no processo seletivo, o que constava no texto da Resolução nº 20, de 24 de março de 2008. A realização de Audiência Pública para os Processos de Alocação de Freqüências Internacionais foi objeto de exame pela Procuradoria da ANAC, que considerou desnecessária a sua realização, “desde que a escolha das empresas se dê por um procedimento objetivo, com regras prévias, e impessoais e que seja garantido o contraditório e a ampla defesa às empresas envolvidas na disputa pela freqüência”. Pela Resolução nº 57/2008 é instituída uma metodologia de análise de propostas clara, objetiva, de conhecimento prévio dos postulantes e segundo regras estabelecidas na Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.

• O SNEA considerou vagos e subjetivos os critérios listados no art. 6º. Com a finalidade de torná-los mais claros, foi alterado o caput do art. 6º, incluído o § 1º neste artigo e adotado o Anexo II à Resolução nº 57/2008, no qual estão identificados os critérios de forma detalhada, além de definidas as respectivas aplicações e pontuações.

CONTRIBUIÇÃO Nº 5	
Nome: Mauricio Emboaba Moreira	
Organização: GOL Transportes Aéreos S.A	
Telefone de contato: (11) 3169-6332	e-mail: memboaba@golnaweb.com.br

✓ **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR:**

Art. 6º No pedido de alocação de freqüências internacionais, serão avaliados os seguintes critérios, com vista a privilegiar o bem-estar do usuário e a concorrência entre prestadores do serviço:

- I. rota;
- II. horário;
- III. equipamento e configuração;
- IV. prazo de implementação;
- V. infra-estrutura;

- VI. *produtividade;*
- VII. *pontualidade e regularidade em operações domésticas e internacionais;*
- VIII. *índice de concentração de mercado;*
- IX. *histórico de implementação e retomada de frequências; e*
- X. *viabilidade econômica.*

Parágrafo único. Dispensar-se-á o processo seletivo, caso a capacidade disponível no mercado considerado permita atender a todos os pedidos de alocação de frequências, observando o disposto nesta Resolução.

✓ **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO:**

Art. 6. No pedido de alocação de frequências internacionais, as empresas participantes deverão obrigatoriamente cumprir os seguintes requisitos:

§1º As empresas aéreas participantes deverão necessariamente apresentar toda a documentação abaixo relacionada aos seguintes pontos:

(i) regularidade fiscal:

- a) Prova de regularidade quanto à Fazenda Federal, mediante apresentação da “Certidão Conjunta Negativa de Débito Relativos a Tributos Federais e à Dívida Ativa da União”, expedida pela Delegacia da Receita Federal onde a concessionária tiver sua sede;
- b) Prova de regularidade quanto à Fazenda Estadual da sede da concessionária;
- c) Prova de regularidade quanto à Fazenda Municipal da sede da concessionária;
- d) Certidão relativa à Seguridade Social e ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), demonstrando situação regular no cumprimento dos encargos sociais instituídos por Lei.

(ii) capacitação técnica:

- a) atestado emitido pela Superintendência de Serviços Aéreos da ANAC de que a concessionária interessada, no conjunto das suas operações aéreas, dispõe de índices de Regularidade internacional semestral ou igual ou superior a 80% (oitenta por cento); e cumulativamente
- b) atestado emitido pela Superintendência de Serviços Aéreos da ANAC de que a concessionária interessada, no conjunto das suas operações aéreas, dispõe de índices de Pontualidade internacional semestral ou igual ou superior a 80% (oitenta por cento)

(iii) qualificação econômico-financeira:

- a) Balanço patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da lei, que comprovem a boa saúde financeira da concessionária, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios, podendo ser atualizados por índices oficiais, quando encerrado há mais de 3 (três) meses da data estabelecida para a entrega da documentação;

b) Comprovação, mediante declaração acompanhada de memória de cálculo, de que dispõe de patrimônio líquido positivo.

(iv) regularidade quanto ao pagamento das tarifas aeroportuárias, das tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota e dos respectivos adicionais, bem como de preços específicos relativos à utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços em aeroportos civis:

a) Pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO, no que se refere às tarifas e aos preços específicos por ela administrados ou arrecadados;

b) Pelo Comando da Aeronáutica, no que se refere aos preços específicos devidos pela utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços, em aeroportos por ele administrados;

c) Pelos estados ou Municípios, no que se refere aos preços específicos devidos pela utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços, em aeroportos por ele administrados.

§2º Os pedidos de alocação de freqüências internacionais serão avaliados considerando-se os critérios abaixo relacionados:

(i) estudo de tráfego: identificação de origem e destino da quantidade média de passageiros diários. A apresentação desse estudo assegurará 2 pontos na avaliação da empresa postulante. A falta de apresentação de tal estudo, acarretará a atribuição de grau 0 (zero). O estudo deverá obedecer metodologia definida pela ANAC e as fontes de dados utilizadas pela empresa deverão estar expressamente mencionadas e disponíveis para verificação por parte da ANAC e dos concorrentes.

(ii) Benefício aos passageiros: identificação da quantidade de passageiros transportados previstos, considerando o tipo de serviço prestado. A pontuação será calculada seguinte forma: sem escala = 1.0; com escala = 0.5; com conexão ou duas escalas = 0.35. A pontuação máxima que uma empresa postulante poderá atingir neste quesito é 4, sendo que a mediação para fins de avaliação será feita considerando a empresa que apresentar o maior número de passageiros equivalentes. O número de passageiros equivalentes será calculado considerando-se as quantidades de passageiros diretos, com uma escala e com conexão ou duas escalas entre sua origem no Brasil e seus destinos no exterior, multiplicados pelos pesos acima estipulados, respectivamente.

(iii) Pontualidade em operações internacionais: a comprovação de que a empresa aérea apresenta índices de pontualidade internacional semestral igual ou superior a 80% (oitenta por cento), conforme previsto no artigo 6º, §1º, alíneas “b”, assegurará 2 pontos na avaliação. A faixa mínima de avaliação será de 0 (zero pontos). A pontuação máxima será obtida pela postulante que venha apresentando a melhor pontualidade. As demais empresas serão avaliadas no quesito pontualidade calculando-se sua pontuação por meio de regra de três

(iv) Regularidade em operações internacionais: a comprovação de que a empresa aérea apresenta índices de regularidade internacional semestral igual ou superior a 80%, conforme previsto no artigo 6º, §1º, alíneas “a”, assegurará 2 pontos na avaliação. A faixa mínima de pontuação será zero. A pontuação máxima será obtida pela postulante que venha apresentando a melhor regularidade. As demais empresas serão avaliadas no quesito regularidade calculando-se sua pontuação por meio de regra de três.

(v) Histórico de retomada de frequências: verificação do índice percentual resultante da divisão do número de frequências retomadas pelo número total de frequências detidas por uma empresa nos últimos 12 meses. Caso a empresa não tenha retomado nenhuma frequência nos últimos 12 meses, receberá 3 pontos. Se o índice apurado for igual ou inferior a 10%, a pontuação da empresa será igual a 1. Se o índice apurado for maior que 10%, a pontuação da empresa será igual a zero. O histórico de retomada de frequências deverá ser considerado a partir da publicação da presente Resolução.

(vi) HHI (Herfindahl-Hirshman Index) resultante: avaliação do índice teórico resultante da implementação do novo serviço proposto por cada empresa postulante. O cálculo do referido índice deverá considerar inclusive o tráfego das empresas aéreas estrangeiras. Para valores de HHI acima do Índice da Indústria Brasileira de Transporte Aéreo, a pontuação será igual a zero. Para valores menores em até 10% a pontuação será 2. Quando a redução for superior a 10%, a pontuação será 3.

(vii) Viabilidade econômica: A apresentação do estudo de viabilidade econômica, por parte da(s) empresa(s) postulante(s) para o serviço proposto, lhe(s) assegurará 2 pontos neste item. Caso referido estudo não seja apresentado, ser-lhe-á atribuído o grau zero. Mesmo que apresentado o estudo de viabilidade econômica do postulante, o mesmo não será considerado caso referida empresa não tenha apresentado o estudo de tráfego, previsto no item (i) acima, cabendo-lhe, neste caso, grau zero. O estudo de viabilidade econômica deve considerar a previsão de três anos, de acordo com os critérios e plano de contas do padrão da ANAC.

§3º A fim de contabilização dos pontos obtidos por cada empresa postulante, a ANAC preencherá o Formulário abaixo:

Aspectos para Avaliação	Atributo	Grau	Empresas Aéreas Postulantes			
	I) Estudo de tráfego	2 0				
	II) Benefício aos passageiros	4 0				
	III) Pontualidade em operações internacionais	3 2 1				
	IV) Regularidade em operações internacionais	3 2 1				
	V) Histórico de retomada de frequências	3 1 0				
	VI) HHI resultante	3 2 0				
	VII) Viabilidade econômica	2 0				

✓ **JUSTIFICATIVAS, COMENTÁRIOS E SUGESTÕES:**

A GOL entende que a redação da minuta de Resolução ora em análise proposta para o artigo 6º apenas enumera os critérios que seriam considerados pela SRI para a alocação das frequências sem, contudo, indicar quais os parâmetros que seriam utilizados para mensurar tais critérios para análise e decisão por essa Superintendência.

Por outro lado, questiona-se se realmente a observação de tais critérios trariam um resultado tangível, privilegiariam o bem estar do usuário, ou mesmo a concorrência.

Ademais, há uma série de imprecisões, omissões, contradições e equívocos que podem ser levantados dentro dos conceitos dos critérios elencados nesse artigo, como abaixo resumidamente se comenta, o que por si só justifica a exclusão desses critérios da presente minuta:

a.) “Rota” – não seria possível avaliar uma rota como sendo a que privilegia o bem-estar do usuário e a concorrência entre prestadores do serviço. O conceito de melhor rota é subjetivo, uma vez que se poderia considerar aquela sem escalas, ou sem conexões, ou que utiliza aeroportos mais convenientes. Nesse ponto, cumpre salientar, apenas a título de argumentação, que a rota sem escalas ou conexões poderia ser a melhor rota apenas para o usuário que desembarcará no destino final. Contudo, milhares de usuários embarcam e desembarcam nessas escalas e conexões. Outrossim, não há como avaliar as rotas apresentadas em diferentes pedidos de alocação de frequências visando privilegiar a concorrência, conforme pretende o artigo 6º. Dessa forma, conclui-se que a rota não deve ser utilizada como critério para avaliação do pedido de alocação de frequência internacional e de designação de empresas aéreas regulares brasileiras.

b.) “Horário” – Não seria possível um horário como sendo o que privilegia o bem-estar do usuário e a concorrência entre os prestadores de serviço. O conceito de melhor horário é subjetivo. Não há sequer argumentos que sustentem o que seria o melhor horário seja para o usuário, seja para a concorrência entre os prestadores de serviço. Por outro lado, a questão do horário não depende, nesta fase, exclusivamente da vontade da empresa proponente mas sim dos gestores da infra-estrutura na origem e no destino do voo, razão pela qual não há possibilidade de considerar o horário como critério de avaliação dos pedidos de alocação de frequência internacional e de designação de empresas aéreas regulares brasileiras.

c.) “Equipamento e configuração” – Nesse ponto, é de suma importância salientar que ao homologar a utilização de um equipamento específico, a Autoridade Aeronáutica já está atestando que referido equipamento atende todas as condições necessárias às condições de conforto e segurança do usuário. Ou seja, o equipamento já foi avaliado e aprovado pela ANAC, caso contrário não estaria em operação. Não há que se falar, portanto, em avaliação de equipamento e configuração com vista a privilegiar o bem estar do usuário e a concorrência entre os prestadores de serviço.

d.) “Prazo de implementação” – Existe regulamentação própria a respeito do prazo para implementação das frequências internacionais alocadas a uma empresa aérea brasileira. Referido prazo é de 6 (seis) meses e encontra-se previsto no artigo 13 da Portaria nº 569/GC5 de 5 de setembro de 2000, motivo pelo qual o prazo de implementação não poderia constar como critério de avaliação nessa Resolução. Nesse ponto, é inclusive importante mencionar que o prazo estabelecido pela referida Portaria é inviável a fim de implementação e homologação de frequências de empresas brasileiras designadas para operar voos com destino aos Estados Unidos.

e.) “Infra-estrutura” – Considerando-se que as empresas aéreas utilizam equipamentos homologados pela ANAC, conforme acima aduzido e que a infra-estrutura aeroportuária e de controle do espaço aéreo dependem de terceiros, não há como considerar “infra-estrutura como critério de avaliação dos pedidos de alocação de frequência internacional e de designação de empresas aéreas regulares brasileiras.

f.) “Produtividade” - Não foi possível entender o conceito de “produtividade”, nem mesmo visualizar a relação desse critério com o mérito de um pedido de alocação de frequência internacional.

g.) “Pontualidade e regularidade em operações domésticas e internacionais” – Na minuta da Resolução em análise, não se definiu critério de avaliação para esse item. Portanto, na forma tal qual como proposta na minuta, seria inaceitável sua aplicação como critério de avaliação de pedido de alocação de frequências internacionais.

h.) “Índice de concentração de mercado” – Inicialmente, cabe salientar que a literatura sobre o tema “concentração de mercado” registra a existência de várias medidas possíveis para o mesmo fenômeno (Razões de Concentração, Herfindahl-Hirshman Index, Índice de Dominância, entre outros), não havendo menção na presente Resolução sobre se pretende medir, e, tampouco, sobre qual o período de tempo ou abrangência do mercado está sendo considerado.

Além dos pontos alinhavados neste item, convém mencionar que a adoção do critério “prazo de implementação”, acima citado, tende a favorecer o licitante que já está instalado no mercado, sendo, por conseguinte, contraditório com o objetivo de desconcentrar o mercado.

i.) “Histórico de implementação e retomada de frequências” – Tal critério de avaliação necessita ser melhor explicado. Não há como se definir da forma como disposto na Resolução qual deveria ser o período considerado, quais deveriam ser as condições vigentes, qual seria a forma de quantificação, como seria feita a comparação entre as empresas com relação ao tempo e condições de operação diferentes inclusive considerando as empresas aéreas entrantes.

j.) “Viabilidade econômica” – Da mesma forma como aduzido no item “g” acima, na minuta da Resolução em análise, não se definiu critério de avaliação para esse item. Portanto, na forma tal qual como proposta na minuta, seria inaceitável sua aplicação como critério de avaliação de pedido de alocação de frequências internacionais.

O texto da minuta da Resolução que visa regulamentar o processo de alocação de frequências internacionais e de designação de empresas aéreas regulares brasileiras apresenta diversas lacunas, contradições, omissões e obscuridades, razão pela qual a GOL requer a análise e aceitação por essa Superintendência das alterações acima sugeridas.

Conforme amplamente justificado a minuta de Resolução proposta e ora discutida mantém o mesmo grau de subjetividade do procedimento atualmente adotado. Para que realmente seja estabelecido um procedimento que avalie as empresas e suas propostas de forma clara, precisa, inequívoca e imparcial, sanado-se os vícios atuais, é imprescindível que a SRI considere as sugestões da GOL, especialmente no que concerne ao artigo 6º da Resolução.

Registre-se ainda, que o texto sugerido para a redação do artigo 6º, no item I.ii., não foi abordado na minuta da Resolução em discussão e seria muito oportuno para evitar que as empresas não devidamente qualificadas ou sem real intenção de implementar os serviços internacionais licitados viessem a participar dos processos licitatórios.

Cumprido salientar que a GOL utilizou como fonte para elaboração do texto proposto, bem como de suas justificativas as seguintes fontes: (i) ANAC- Agência Nacional de Aviação Civil; (ii) CAA – Civil Aviation Authority, UK; (iii) Cranfield University, UK; (iv) EMBRAER; e (v) SCHMIDT, Cristiane A.J. ET LIMA, Marcos A., *Índices de Concentração*, Secretaria de Acompanhamento Econômico – SEAE, em PDF, 2002.

Por fim, a GOL reitera a solicitação de alteração do texto da Resolução ora em análise pelas razões acima expostas.

✓ **RESPOSTA DA ANAC:**

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação às sugestões apresentadas, que:

- O sugerido §1º do art. 6º, no que diz respeito à requisitos de regularidade fiscal e qualificação econômico-financeira, estes são inerentes à outorga de concessões de serviços públicos de transporte aéreo dada à empresa. Assim sendo, estando a concessionária apta a prestar tais serviços, não haveria razão para impedi-la de participar de um processo seletivo de alocação de frequências. Com relação à capacitação técnica, a aplicação dos critérios definidos no Anexo II vai ao encontro da sugestão apresentada pela Gol, dispensando-se a necessidade de emissão de atestados pela SSA.

- Alguns dos critérios propostos no §2º, excetuando-se os de “estudo de tráfego” e “benefício aos passageiros”, considerados desnecessários e de difícil análise, foram amparados no Anexo II.

Obs. Proposta idêntica foi apresentada, em nome da VGR, pelo mesmo autor.

CONTRIBUIÇÃO Nº 6	
Nome: Mauricio Emboaba Moreira	
Organização: GOL Transportes Aéreos S.A	
Telefone de contato: (11) 3169-6332	e-mail: memboaba@golnaweb.com.br

✓ **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR:**

“Art. 5º Havendo amparo, a SRI dará prosseguimento ao processo, informando à empresa solicitante e às demais concessionárias sobre a realização de processo seletivo para alocação de frequências, consultando estas últimas sobre suas pretensões no mercado considerado.”.

✓ **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO:**

A GOL sugere a inclusão de um parágrafo no artigo 5º nos seguintes termos:

“§...A SRI informará às demais concessionárias qual a empresa solicitante da alocação da (s) frequências (s), bem como o conteúdo do pedido nos termos exigidos pelo artigo 2º.”

✓ **JUSTIFICATIVAS, COMENTÁRIOS E SUGESTÕES:**

Conforme disposto no *caput* do artigo 6º da Resolução ora comentada, na avaliação do pedido de alocação de frequências internacionais será considerado o bem estar do usuário e a concorrência entre prestadores de serviço, razão pela qual resta evidente que deve ser inserida disposição expressa determinado que o nome empresa pleiteante, bem como o conteúdo de seu pleito sejam divulgados.

✓ **RESPOSTA DA ANAC:**

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação às sugestões apresentadas, que:

- A inclusão do novo parágrafo determinando que a SRI informe às demais concessionárias sobre qual a empresa solicitante da alocação de frequências, bem como o conteúdo de seu pedido foi considerada desnecessária, já que o processo administrativo é transparente, podendo qualquer empresa ter vista da documentação, inclusive dos pedidos de suas congêneres.

Obs. Proposta idêntica foi apresentada, em nome da VGR, pelo mesmo autor.

CONTRIBUIÇÃO Nº 7	
Nome: Mauricio Emboaba Moreira	
Organização: GOL Transportes Aéreos S.A	
Telefone de contato: (11) 3169-6332	e-mail: memboaba@golnaweb.com.br

✓ **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR:**

“Art. 5º...”

§ 2º *Aplicar-se-á às demais empresas postulantes o disposto no parágrafo único do art. 2º.*”

✓ **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO:**

Elaborar parágrafo único ao artigo 2º e submeter o texto à Consulta Pública para contribuições e manifestações dos interessados.

✓ **JUSTIFICATIVAS, COMENTÁRIOS E SUGESTÕES:**

Não consta da minuta da referida Resolução parágrafo único no artigo 2º.

✓ **RESPOSTA DA ANAC:**

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação às sugestões apresentadas, que:

- Foi eliminado o § 2º do art. 5º, por remeter a dispositivo inexistente.

Obs. Proposta idêntica foi apresentada, em nome da VGR, pelo mesmo autor.

CONTRIBUIÇÃO Nº 8	
Nome: Mauricio Emboaba Moreira	
Organização: GOL Transportes Aéreos S.A	
Telefone de contato: (11) 3169-6332	e-mail: memboaba@golnaweb.com.br

✓ **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR:**

Inserir artigo que dê às empresas aéreas não selecionadas oportunidade de se opor ao resultado do processo seletivo, desde que haja fundamento, resultado esse que será comunicado por meio de decisão da Diretoria da ANAC, conforme disposto nos artigos 7º e 8º da minuta da Resolução em apreço. Da mesma forma, a Diretoria da ANAC deverá necessariamente manifestar-se formalmente sobre esse recurso, inclusive fundamentando sua decisão.

✓ **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO:**

“Art. Em caso de não concordância com o resultado e/ou como a condução do processo seletivo do pedido de alocação de frequências internacionais, as empresas aéreas brasileiras poderão apresentar recurso que deverá ser dirigido à Diretoria da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, no prazo de 15 dias a contar da data da comunicação constante no artigo 8º.

Parágrafo único. A Diretoria da ANAC deverá apresentar resposta formal, expressa e fundamentada ao(s) recurso(s) apresentado(s) pela(s) empresa(s) aérea(s), no prazo de 15 dias a contar da data do recebimento do(s) recurso(s).”

✓ **JUSTIFICATIVAS, COMENTÁRIOS E SUGESTÕES:**

Às empresas aéreas envolvidas no processo seletivo, deve ser garantido o direito de questionar eventuais indícios de vícios, obscuridades ou qualquer tipo de irregularidade presente no processo seletivo.

✓ **RESPOSTA DA ANAC:**

A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação às sugestões apresentadas, que:

- Considerou-se desnecessária a inclusão do artigo proposto uma vez que tais direitos já estão assegurados na Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, que regula o processo administrativo, no âmbito da Administração Pública Federal.

Obs. Proposta idêntica foi apresentada, em nome da VGR, pelo mesmo autor.

- FIM -