



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES – CVT

(AUDIÊNCIA PÚBLICA)

REQUERIMENTO Nº _____ DE _____ DE JUNHO DE 2008

(Do Sr. Paulo Bornhausen)

Solicita seja convidado o Sr. Marco Antônio Audi, um dos sócios da VARIG LOG.

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 255 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requero a Vossa Excelência, ouvido o Plenário desta Comissão, seja convidado a comparecer a este órgão técnico, em reunião de audiência pública a realizar-se em data a ser agendada, o Sr. MARCO ANTÔNIO AUDI, a fim de prestar esclarecimentos sobre a denúncia da ex-Diretora da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, Sra. Denise Maria Ayres de Abreu, segundo a qual a Ministra da Casa Civil, Dilma Rousseff e a Secretária-Executiva da Casa Civil, Erenice Guerra, a pressionaram a tomar decisões favoráveis à venda da VARIG LOG e da VARIG ao fundo norte-americano Matlin Patterson e a três sócios brasileiros.

JUSTIFICAÇÃO

Inicialmente, há de se mencionar que a Viação Aérea Rio-Grandense S/A – VARIG já foi uma das maiores empresas aéreas do Brasil e das mais conceituadas do mundo, sendo modelo na aviação civil comercial. Símbolo



CÂMARA DOS DEPUTADOS

de hospitalidade, a VARIG atuou de forma incontestável como divulgadora das riquezas brasileiras no estrangeiro. Esse patrimônio nacional, no entanto, foi objeto de descaso pelo Poder público que não protegeu o capital nacional chamado VARIG. Para muitos, inclusive, a crise do setor aéreo por que passa o Brasil iniciou-se, de fato, com a crise da VARIG. Trata-se de uma crise não só de gestão interna, mas decorrente – como dito - da irresponsabilidade do Poder Executivo que não dedicou à VARIG e ao setor aéreo a atenção devida e esquivou-se de solucionar o problema da empresa. Tal descaso, por si só, já demandaria uma apuração profunda dos porquês da desintegração da marca VARIG e de seu mais precioso bem que eram as rotas internacionais e nacionais.

Assim, em razão das dificuldades financeiras enfrentadas pela VARIG desde o início dos anos noventa, ingressou-se na Justiça do Rio de Janeiro com um pedido de Recuperação Judicial, deferido em 22 de junho de 2005 (Processo 2005.001.072887-7). No bojo de um tumultuado processo, em que a empresa foi criminosamente “fatiada” para que seu valor fosse reduzido, a chamada unidade produtiva da VARIG – atuante no serviço de aviação civil nacional e internacional - foi vendida em hasta pública, em 20 de julho de 2006, ao grupo Volo do Brasil (já controlador da VARIG LOG – vendida em janeiro do mesmo ano) por apenas R\$ 52.324.800,00 (cinquenta e dois milhões, trezentos e vinte e quatro mil e oitocentos reais), valor, segundo especialistas, muito aquém do real valor da empresa, que, apesar das dificuldades enfrentadas, deteve um faturamento superior a R\$ 400 milhões (quatrocentos milhões de reais) em 2005, segundo dados do CADE - Conselho Administrativo de Defesa da Concorrência¹. Tanto o foi que, passados oito meses, a parte produtiva da VARIG, a chamada “Nova VARIG”, foi novamente vendida para a GOL por R\$ 320 milhões (trezentos e vinte milhões de reais). A diferença entre a compra e a venda pelo Grupo Volo explica a rentabilidade de 510%, para este intermediário. Não há justificativa para, em 8 meses, qualquer operação de mercado, sem interferência, apresentar

¹ Dados obtidos no Parecer nº 06524/2007/RJ – COGCE/SEAE/MF em 21 de dezembro de 2006.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

tamanho volatilidade no preço de um ativo. Mesmo que se atualizasse monetariamente o valor original de compra (inflação no período de 8 meses de 2,66%), a rentabilidade da Volo seria de 496% em 8 meses, ou de 25% ao mês, ou ainda, 1355% equivalentes em 12 meses. Há, portanto, razão fundamentada para que se investiguem as circunstâncias e as operações que envolveram a compra e a venda da VARIG pela Volo, sob forte suspeita de ter ocorrido algum tipo de interferência extra mercado.

No que toca à atuação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC não de se averiguar as verdadeiras razões das diversas disputas judiciais travadas com a chamada “Nova VARIG”, especialmente a demora na liberação do Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo - CHETA, somente concedido cinco meses após a venda da empresa para o Grupo Volo, o que teria impedido a empresa de ampliar suas operações. De fato, desde a venda da parte produtiva da VARIG para o Grupo Volo, a ANAC tentou, por diversas vezes, leiloar os *slots* (autorizações para pouso e decolagem) para os seus principais concorrentes, sendo definitivamente impedida de fazê-lo pelo STJ, enquanto a “Nova VARIG” não recebesse o CHETA. Vale transcrever trecho de reportagem trazida pelo jornal Correio Braziliense, do dia 29 de outubro de 2006, sob o título “*Bastidores revelam difícil relação entre VARIG e ANAC*”:

***“Há pouco mais de um mês, a VARIG comemorava o primeiro movimento da ANAC em direção ao CHETA. Na noite do dia 25 de setembro, a reguladora anunciou que havia aprovado o funcionamento jurídico da VRG Linhas Aéreas S.A. — nome oficial da “nova VARIG”. Mas o documento escondia uma armadilha contra a VARIG. Em vez de listar os 207 slots comprados no leilão da companhia, realizado no dia 20 de julho, a ANAC contabilizou apenas os 142 que estão sendo efetivamente usados pela companhia. Essa diferença fez com que a VARIG entrasse com um pedido de reconsideração na reguladora, solicitando a correção do total de slots.*”**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Em vez de negar o pedido de reconsideração, a ANAC optou por um caminho mais fácil. Convenceu a própria VARIG a retirar a solicitação. Assim, a agência não tornaria pública mais uma briga com a VARIG e ainda colocaria um ponto final na disputa pelos slots. O recado teria sido claro para uma fonte próxima aos negociadores. “Ou retira o pedido ou pode esquecer o Cheta.”

Sinais da ameaça estão disponíveis no próprio site da reguladora. Ao registrar os acontecimentos sobre uma reunião na sede da ANAC entre representantes do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA) e diretores da agência, realizada no dia 19 de outubro, a assessoria da agência comprova a existência da solicitação e os efeitos que ela causaria se fosse mantida. “Caso o pedido de reconsideração — feito pela nova VARIG — seja acolhido, o processo de homologação da empresa voltará ao ponto zero, já que autorização teria de ser cancelada.”

Muito bem. Definitivamente aprovada pelos órgãos públicos a venda da parte produtiva da VARIG para a GOL, permanecem fundadas suspeitas de que o setor aéreo poderá sofrer ainda mais graves distorções, vez que a GOL e a TAM passarão a dominar mais de 90% (noventa por cento) do mercado doméstico da aviação civil, o que tornará elevadíssimo o chamado custo de penetração no mercado das empresas remanescentes. Ademais, a aquisição de partes da VARIG pelo Grupo Volo não ocorreu com a devida transparência, sendo inúmeras as suspeitas quanto à origem dos valores envolvidos - inclusive suspeitas de utilização de “laranjas” – e à participação de capital estrangeiro em montante superior ao permitido pelo Código Brasileiro de Aeronáutica em tal transação, o que culminou com a instalação de uma Comissão Parlamentar de Inquérito no âmbito da Assembléia Legislativa do Rio de Janeiro.

A Volo do Brasil S/A foi constituída pela associação do fundo norte-americano Matlin Patterson, representado pelo Sr. Lap Wai Chan, com três empresários brasileiros, especialmente para participar da operação de compra da VARIG. Seus acionistas brasileiros são: Marco Antônio Audi, dono de uma



CÂMARA DOS DEPUTADOS

empresa de helicópteros, Marco Haftel, da Yala Investimentos, e Luis Eduardo Gallo, da empresa de administração Tática Asset Management.

Como se vê, há fundadas suspeitas – não ainda esclarecidas – de que a participação de capital estrangeiro na compra da parte produtiva da VARIG superou o limite de 20% (vinte por cento) do capital social da companhia de aviação, estabelecido no art. 181, § 4º, do Código Aeronáutico Brasileiro. Note-se que a vedação estende-se, ainda, à VARIG LOG que foi adquirida pelo Grupo Volo do Brasil e continua sob seu controle, vez que o Código refere-se tanto às concessionárias de serviço público de transporte de passageiros, como de carga e de mala postal.

Mais recentemente, na edição de 04 de junho de 2008 do jornal “O Estado de São Paulo”, a ex-Diretora da ANAC, Denise Abreu, afirmou que houve pressão política do Palácio do Planalto para a aprovação, pela Anac, da venda da VARIG LOG para o grupo formado pelo fundo de investimentos americano Matlin Patterson e três sócios brasileiros. Mais: a ex-Diretora da ANAC afirmou que **“foi pressionada pela ministra Dilma e pela secretária-executiva da Casa Civil, Erenice Guerra, a tomar decisões favoráveis à venda da VARIG LOG e da VARIG ao fundo americano Matlin Patterson e aos três sócios brasileiros”**.

Considerando a gravidade das declarações prestadas pela ex-Diretora da ANAC, é de grande importância para esta Comissão conhecer todos os detalhes da venda da VARIG LOG e da VARIG, razão pela qual se requer seja convidado o Sr. Marco Antônio Audi, um dos sócios da VARIG LOG.

Sala da Comissão, 04 de junho de 2008.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputado Paulo Bornhausen
DEM/SC