



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

18/11/2015 - 40ª - Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Bom dia, pessoal. *(Pausa.)*

Havendo número regimental, declaro aberta a 40ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

Comunicados. Antes de iniciarmos a reunião, comunico, nos termos do art. 89 do Regimento Interno, que recebemos o Ofício de nº 12215, do Gabinete do Ministro Raimundo Carreiro, esclarecendo seu impedimento em comparecer à presente audiência pública, por ser Relator do Processo TC 019819/2014-5, ainda não apreciado no mérito pelo Plenário do TCU. A matéria é objeto da presente audiência pública.

O referido expediente encontra-se na secretaria da Comissão à disposição do colegiado. Vou lê-lo rapidamente, para que entendam aqui a justificativa do TCU: Ofício nº 12215 do Gabinete do Ministro, referente ao nosso ofício de convocação.

Sr. Secretário, de ordem do Ministro Raimundo Carreiro, transmito o agradecimento pelo convite para participar, no dia 18 de novembro, da audiência pública, a fim de discutir sobre as novas diretrizes do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, para contratação direta de companhias aéreas, sem intermediação de agências de viagem.

No entanto, esclareço que S. Exª possui compromissos previamente agendados na data em questão. Além disso, quanto ao comparecimento à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado Federal, a Constituição e a legislação de regência são no sentido de que [a Constituição Federal] os Ministros do Tribunal de Contas da União terão as mesmas garantias, prerrogativas, impedimentos, vencimentos e vantagens de Ministros do Superior Tribunal de Justiça.

Lei Complementar, art. 36, III: É vedado ao magistrado: manifestar, por qualquer meio de comunicação, opinião sobre processo pendente de julgamento, seu ou de outrem, ou juízo depreciativo sobre despachos, votos ou sentenças, de órgãos judiciais, ressalvada a crítica nos autos e em obras técnicas ou no exercício do magistério.

Lei nº 8.443, de 1952, art. 73: Os Ministros do Tribunal de Contas da União terão as mesmas garantias e prerrogativas, impedimentos e vencimentos e vantagens do Ministro do Superior de Justiça [...].

Regimento Interno do Tribunal de Contas da União.

Art. 39. É vedado ao Ministro do Tribunal: [...]

VII - manifestar, por qualquer meio de comunicação, opinião sobre processo pendente de julgamento, seu ou de outrem, ou emitir juízo depreciativo sobre despachos, votos ou sentenças de órgão judiciais, ressalvada a crítica aos autos em obras técnicas ou em exercício do magistério.

Quanto ao assunto objeto do convite, processo tal, que trata da representação formulada pela Associação Brasileira de Agências de Viagens do Distrito Federal (Abav), versando sobre as supostas irregularidades em procedimentos conduzidos pela Central de Compras e Contratações do Ministério do Planejamento, que visa ao credenciamento das empresas de transporte aéreo para fornecimento de passagens em linhas

regulares domésticas, sem o intermédio de agências de viagens e turismo, esclareço que o Ministro Raimundo Carreiro é o Relator do processo, ainda não apreciado no mérito pelo Plenário do Tribunal de Contas da União.

Assim, por força dos dispositivos legais acima transcritos e tendo em vista que o processo encontra-se aberto, pois não ocorreu o seu trânsito em julgado, o Ministro Raimundo Carreiro está formalmente impedido de atender o honroso convite. Não obstante, para os esclarecimentos sobre o assunto que se fizerem necessários, a Secretaria de Controle Externo de Aquisições Logísticas, na pessoa do seu titular, Frederico Julio Goepfert Junior, estará à disposição para ter assento no evento, a fim de apresentar a esta egrégia Comissão todos os esclarecimentos que se fizerem necessários.

Por oportuno, S. Ex^a reforça os votos de pleno êxito ao evento, reiterando tratar-se de um assunto de imensa importância, ao passo que solicita cumprimentar o Exm^o Sr. Senador Hélio José, autor do requerimento, bem como os ilustres integrantes deste colegiado.

Ary Braga Pacheco Filho, Secretário.

Muito bem, realmente nota-se que o Ministro Raimundo Carreiro tem impedimento para participar, porque ele está julgando o processo. Correto? Mas eu agradeço a S. Ex^a, porque mandou aqui o Secretário, o advogado dele, que vai ter assento à mesa, Sr. Frederico Julio Junior.

Comunico a este colegiado que, conforme Ofício nº 118, de 2015, do Líder do DEM, Senador Ronaldo Caiado, à Presidência do Senado Federal, tivemos a seguinte alteração na nossa Comissão: a Senadora Maria do Carmo Alves, do DEM de Sergipe, deixa de fazer parte da composição deste colegiado, sendo substituída pelo Senador Ricardo Franco, do DEM de Sergipe, na condição de membro suplente, do Bloco Parlamentar da Oposição.

Ao Senador Ricardo Franco, dou as boas-vindas, externando o meu desejo de que tenha exitoso desempenho em seu mandato em nossa Comissão.

Feito tudo isso, vamos à nossa audiência.

Conforme pauta previamente distribuída, a presente reunião é destinada à realização de audiência pública com a finalidade de debater as novas diretrizes do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, para a contratação direta de companhias aéreas, sem intermediação das agências de viagens - matéria sob exame do Tribunal de Contas da União, na Representação nº 019819/2014-5.

Encontram-se presentes para a audiência pública os seguintes convidados, os quais já convido para compor a Mesa: Frederico Julio Goepfert Junior, Secretário da Secretaria de Controle Externo de Aquisições Logísticas (Selog), representando o TCU.

Por favor, Frederico, tome assento ao nosso lado.

Seja bem-vindo e dê um abraço no Carreiro.

Quero convidar também Virgínia Bracarense Lopes, Diretora da Central de Compras e Contratações da Assessoria Especial para Modernização de Gestão do MPOG.

Seja bem-vinda, Virgínia.

Convido para tomar assento à mesa a Sr^a Ana Carolina Resende, Procuradora da República no Distrito Federal e Coordenadora do Centro de Comunicação Integrado da Procuradoria-Geral da República. *(Pausa.)*

Convido também à Mesa Hugney Vellozo, Vice-Presidente da Associação Brasileira de Agências de Viagem (Abav) do Distrito Federal. *(Pausa.)*

Convido também para compor a Mesa o Sr. Lamarck Freire Rolim, Presidente do Sindicato das Empresas de Turismo do Distrito Federal (Sindetur). *(Pausa.)*

Em conformidade com o art. 94, §§2º e 3º do Regimento Interno do Senado Federal, a Presidência adotará as seguintes normas: cada convidado terá de dez a quinze minutos para fazer a sua exposição. Em seguida, abriremos a fase de interpeção pelas Senadoras e pelos Senadores inscritos. A palavra às Sr^{as} Senadoras e aos Srs. Senadores será concedida na ordem de inscrição. As interpeções dispõem de três minutos, assegurado igual prazo para a resposta do interpeado.

Antes de conceder a palavra aos convidados, informo que as participações dos cidadãos em nossa audiência serão recebidas nos seguintes canais: o Portal e-Cidadania, que pode ser acessado a partir do site do Senado Federal, www.senado.leg.br, e pelo Alô Senado, 0800-612211.

Então, o nosso programa, todo ele está sendo transmitido pela TV Senado, e as pessoas podem fazer perguntas pelo Portal e-Cidadania, que pode ser acessado a partir do *site* do Senado Federal, www.senado.leg.br, ou pelo Alô Senado, 0800-612211.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Perfeito. Está sendo comunicado aqui pelo nosso universitário, ajudante aqui, que o portal está transmitindo ao vivo, e as apresentações também serão anexadas e disponibilizadas a todos no portal. Está certo?

Concedo a palavra ao Sr. Frederico Julio Goepfert Junior para fazer a sua exposição.

O SR. FREDERICO JULIO GOEPFERT JUNIOR - Alô. Bom dia, Senador Hélio José. Agradeço, em nome do Tribunal de Contas da União, o convite para participar desta audiência pública. O Tribunal sempre se mostra presente em todas as demandas que o Congresso nos faz, até porque nós somos órgão auxiliar do Congresso Nacional. Bom dia a todos os companheiros aqui da Mesa, aos Senadores presentes. Vejo aqui muitas pessoas das agências. Bom dia a todos.

O Tribunal de Contas, em 2013, passou por um processo de especialização, e foi criada à época uma secretaria chamada Selog, da qual eu sou o titular, que faz a fiscalização dos contratos e licitações da Administração Pública Federal, recebendo denúncias e representações. E também fazemos trabalhos de ofício, fiscalizações de ofício. Desde então, nós trabalhamos de forma a buscar aprimorar as contratações públicas por meio do controle externo. Essa inclusive é uma das missões do Tribunal de Contas da União, aprimorar a Administração Pública.

Todos os anos, nós escolhemos tópicos para serem mais bem detalhados. Então, nós já fizemos trabalhos na área de terceirização de limpeza, vigilância, manutenção predial, e temos outras áreas em que nós queremos fazer trabalhos também.

Nesse cenário, passagens aéreas sempre foram uma preocupação. É uma contratação extremamente peculiar, *sui generis*, e que demanda uma atuação do controle também diferenciada.

Vou citar dois acórdãos que foram relevantes para a discussão da matéria para a gente contextualizar. Há a Decisão 409, de 1994, que foi oriunda de uma consulta do Senado Federal ao Tribunal de Contas, perguntando se era possível contratar passagens aéreas diretamente. O Tribunal respondeu que não, que deveria ser precedida do devido processo licitatório, com ampla participação tanto de companhias aéreas quanto das agências de turismo. A preocupação do Senado à época era porque os Senadores tinham cotas e, se ganhasse uma empresa aérea monopolista, os Senadores poderiam ter dificuldades no atendimento de suas necessidades em relação a voos, frequência, trechos. Esse foi o mote da consulta. A consulta foi nesse sentido, de que é necessário fazer-se licitação, e que, portanto, se ganhasse uma empresa também monopolista, teria de haver endosso, para que os Senadores não fossem prejudicados.

Em 2013, outra decisão muito relevante, a Decisão 1.973, de 2013, do plenário, foi objeto de uma representação de uma agência de turismo, questionando o modelo de remuneração à época, dizendo que ele era antieconômico, que ele não era vantajoso. Esse processo gerou bastantes discussões internas. Como eu falei, com passagens aéreas é diferente; não dá para comparar uma compra ou um serviço de terceirização com passagens aéreas, e a gente pode esquecer esse tipo de comparação. À época, havia um cenário de dúvidas quanto à remuneração lícita de alguns contratos; ou seja, existiam indícios, tanto que o Ministério Público tinha um inquérito civil público aberto para verificar a regularidade de alguns recebimentos de comissão por agência, possíveis fraudes e um pouco de falta de transparência. Esse era o cenário à época. Foi feito, inclusive, um painel de referência, porque a gente busca, no âmbito do Tribunal de Contas, ouvir todas as partes; é um órgão extremamente aberto - a gente fala isso com muito orgulho.

Fizemos um painel de referência, convidando, à época, a Abav nacional, a Abav do Distrito Federal, a SLTI, que é o Ministério do Planejamento, a nossa parte administrativa e a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abea) também. Isso num painel de referência interno para discutirmos e entendermos o ambiente das passagens aéreas. Como produto, o acórdão sugeriu algumas melhorias no sistema de concessão de diárias e passagens aéreas do Poder Executivo e uma recomendação para que o Ministério estudasse a possibilidade de contratação direta das empresas aéreas. Então, naquele momento, já houve uma sinalização de possíveis estudos das passagens aéreas, compra direta. O Ministério do Planejamento pegou isso e se adiantou.

Antes mesmo de submeter algo ao Tribunal, eles encontraram uma solução, de aquisição direta, o que se chamaria de credenciamento das companhias aéreas. O que é o credenciamento? Eu chamei todas as companhias aéreas, é óbvio que houve uma negociação, porque são vários os fatores envolvidos, e foi entendido - estou falando como se eu fosse do Ministério do Planejamento, mas não sou, é apenas para deixar claro - pelo Ministério que, diante da possibilidade de chamar todas as empresas do mercado, haveria uma possibilidade de inexigibilidade.

Vamos lembrar o que a lei diz. A lei manda licitar. É um mandamento da Lei de Licitação que tudo deve ser licitado, mas ela prevê hipóteses de dispensa, e essas hipóteses são exaustivas; ou seja, elas não podem ser elásticas.

E nós temos casos de inexigibilidade. A inexigibilidade admite situações não previstas ali ou interpretações. E o credenciamento, essa figura, esse instituto jurídico não se encontra na lei. Trata-se de um instituto criado pela doutrina e pela jurisprudência. Com base em quê? Com base no fato de se ter chamado o mercado todo, sem excluir absolutamente ninguém.

Olha só, pessoal. Vamos lembrar um detalhe. Eu tenho licitação; quando eu ganho a licitação, eu excluí os demais. No credenciamento, eu incluí todo mundo. Então, não há competição. Essa é a tese.

Com base nisso, foram feitos esses contratos, esses acordos comparativos. E o Ministério do Planejamento, com isso e como consequência - e talvez seja até o motivo maior desta audiência -, exclui as agências do processo. Então, isso, Senador Hélio José, é um fato. O credenciamento, da forma como foi colocado, exclui as agências das compras governamentais do Poder Executivo. Isso é fato. Não temos o que discutir, com todas as suas consequências.

Não satisfeita - é óbvio, e a gente tem que admitir a legitimidade total da Abav -, ela entrou com uma representação no tribunal para questionar a legalidade desse processo. E trouxe como argumento que o mercado era regulado, que há competição, que sempre houve competição, que não há fundamento algum para inelegibilidade por credenciamento, que estaria ferindo o princípio do desenvolvimento nacional, a livre iniciativa, que não se poderia contratar por dispensa ou por seja lá qual for a forma concessionária de serviço público porque não havia previsão.

Em torno disso, ela traz vários argumentos - e eu estou aqui com centenas de folhas para poder lembrar-se de algumas coisas, porque os argumentos da Abav são muito contundentes; são trazidos muitos argumentos.

Então, essa é primeira questão, porque eu vou resumir em duas, Senador. Legalidade. Então, a Abav bateu muito nessa questão da legalidade, como eu falei; e a vantajosidade do certame. Não ficou claro, e ela traz dúvidas quanto a alguns benefícios concedidos às companhias aéreas em detrimento até das próprias agências nesse ambiente. Ela faz menção à possível incorporação de atividades das agências reguladas por lei, que teriam competência e atribuição para fazer agenciamento, e essas atribuições seriam incorporadas a servidores públicos com ônus e com aumento de custo.

Então, esse é o cenário.

O processo encontra-se no Tribunal de Contas da União. Existem, para vocês terem uma ideia e para deixar muito claro, Senador, o quanto é complexo esse processo, 327 peças. Só a Abav fez mais de 40 petições no processo. Existem seis recursos, sendo que não há julgamento de mérito. Então, para vocês terem uma ideia. Foram submetidas ao Plenário do Tribunal três cautelares, sendo que duas cautelares o Plenário rejeitou, porque o Ministro concedeu - o Relator Raimundo Carreiro - a cautelar, e o Plenário do Tribunal não as endossou.

Então, é essa a situação.

Eu vou fazer rapidamente o finalmente para deixar os outros componentes da Mesa falarem. Quanto à legalidade - eu vou resumir legalidade e vantajosidade -, existem três pareceres distintos no processo, e eles são divergentes de três unidades do Tribunal, o que mostra mais uma vez a dificuldade do processo.

Na Selog, secretaria de que eu sou titular, nós entendemos - claro, com toda argumentação técnica - que o credenciamento é regular, por n razões.

É óbvio que isso é uma interpretação jurídica. Mais uma vez, eu vou ter de enfatizar isso, deixar claro que é uma interpretação, porque o credenciamento não está na lei.

A Secretaria de Recursos, em um dos agravos, veio com um parecer, embora em sede de cautelar, muito robusto e defende a tese da irregularidade do credenciamento, dizendo que não há previsão e que fere o desenvolvimento nacional, a livre iniciativa. Então, há um parecer oposto ao nosso. Então, são dois pareceres totalmente divergentes.

E o Relator, Ministro Raimundo Carreiro, não satisfeito com esses dois pareceres, pediu um parecer também ao nosso Ministério Público junto ao Tribunal. Esse parecer foi elaborado pelo Procurador Lucas Furtado, que é professor da UnB, autor de livros de Direito Administrativo, professor de Licitações e Contratos. E ele traz uma terceira tese, para vocês verem a complicação do processo. Ele diz que a direção é licitar, mas, hoje, com os avanços tecnológicos, com toda essa modernidade, com a sistemática de diferente relação entre passageiro, cliente, fornecedor, companhia aérea e agência, a licitação não mais se impõe - este é o próprio termo que ele diz: "não mais se impõe" - e, como uma possível alternativa, o credenciamento é válido. Só que o credenciamento é válido - vírgula -, desde que as agências também participem.

(Soa a campanha.)

O SR. FREDERICO JULIO GOEPFERT JUNIOR - Eu posso?

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Ainda tem mais um minuto.

O SR. FREDERICO JULIO GOEPFERT JUNIOR - Um minuto, não é?

E quanto à vantajosidade? Aí, Senador, há outro problema bastante relevante. O Ministério do Planejamento trouxe alguns dados que nós não conseguimos comprovar. Não conseguimos identificar o seu rigor científico e a sua metodologia. Então, não podemos admitir, até este momento - é claro que sempre sujeito à defesa do Ministério -, que sejam válidos. Por exemplo, 30%, 18%, 12%. O que temos de vantajosidade nítida e que a Selog admite é o que está no acordo. São descontos de 3 a 5%, com o prazo dado de 72 horas.

Existem, claro, vantagens em termos de transparência no sistema de credenciamento. Existem também possíveis prejuízos. Os juros da retenção de impostos. Calculamos que esse prejuízo seria em torno de 30 mil por mês. Existem possíveis custos-sombra. Senador, vou pedir mais um minuto, porque acho importante.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Por favor.

O SR. FREDERICO JULIO GOEPFERT JUNIOR - Quando falamos em vantajosidade, precisamos ver a vantajosidade do sistema como um todo. E existe um pregão complementar. Eu me esqueci de falar isso. Por isso, preciso de mais tempo. Existe um pregão eletrônico complementar, porque o credenciamento não atende tudo. Ele atenderia, segundo pareceres do Ministério, 95%. Haveria um restante complementar, que vai ser atendido por um contrato de uma agência de turismo, a Trips.

Essa vantagem tem que ser, para nós da Selog, medida muito em cima desse contrato, porque, se esse contrato começar a ser muito utilizado, começa a haver dúvidas efetivas sobre a vantagem do credenciamento. Então, esse contrato tem de ser muito bem utilizado; é preciso que se tenha um cuidado danado, porque esse contrato tem taxa de agenciamento de R\$15 por transação. E os outros não têm. Então, se eu começar a usar muito esse contrato, conseqüentemente, a vantajosidade cai. Então, são essas questões. O Tribunal, mais uma vez, agradece. Estamos à disposição para trocar ideias.

Faço a última observação, Senador, de que o processo se encontra em apreciação ainda. Não existe julgamento de mérito. E uma audiência como esta é importante. Estou aqui representando o Tribunal. E, se existirem fatos novos, tenho a incumbência de anotá-los e levá-los ao gabinete do Relator, mostrando alguma coisa que não tenha sido apreciada até o momento.

Desde já, agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Agradecemos, aí, ao representante Frederico Julio, do TCU.

Queria comunicar que eu fui procurado pela Abav, na pessoa do Levi e de outros diretores da Abav, e daí originou-se essa audiência pública, de importância capital, aqui, no Distrito Federal.

Quero cumprimentar o Senador Paulo Rocha e também o nosso Senador Randolfe, que passou por aqui, nesse instante. Vendo a crise - ouviu, Frederico e demais membros da Mesa? - que está no Distrito Federal, com desemprego, uma situação difícil para as agências vendedoras de passagem, a gente precisa chegar a um meio-termo para resolver essa situação, e esta audiência pública visa exatamente a isso.

Então, o próximo a falar deve ser o representante do MPOG - deixa eu ver se vai ser o MPOG que já vai falar -, nosso grande objetivo é tentar construir uma situação que não gere tanto desemprego, tanta crise, como está acontecendo no nosso mercado, principalmente nesse setor de agências de viagens, e coisa e tal, e que garanta a transparência e preços realmente vantajosos à Administração Pública Federal.

Então, eu queria também comunicar a todos que estão aqui, inclusive em pé, que há um telão no Plenário 15, e tudo o que nós estamos falando aqui está sendo transmitido no telão do Plenário 15. Quem quiser ficar mais confortável, quiser sentar, e coisa e tal, há cadeiras disponíveis, então, no Plenário 15.

Então, esta audiência pública visa, principalmente, a que se possa dirimir, tirar dúvidas e ver como se pode fazer um meio-termo para propiciar que esse setor volte a ser o que já foi, um setor competitivo; era um setor que gerava bastante emprego e que nos ajudava muito a conseguir passagens com preços melhores.

Então, passo a palavra à Srª Virgínia Bracarense Lopes, representante do MPOG, para fazer sua exposição.

A SRª VIRGÍNIA BRACARENSE LOPES - Bom dia a todos. Bom dia, Presidente.

Bom dia, demais membros da Mesa. Bom dia aos que assistem a esta audiência.

Primeiramente, agradeço, em nome do Ministério do Planejamento, a oportunidade de mais um fórum de discussão desta temática, que, como muito bem colocado pelo Secretário do Tribunal, é uma temática complexa, que mexe com toda uma arquitetura de contratação da Administração.

Então, trouxe uma apresentação muito breve, em que passamos por um diagnóstico, pois é um projeto que tem um histórico, que já vem desde 2012 sendo analisado. Passamos, então, para como esse novo modelo de compra é composto e aos resultados que temos registrado até o momento.

Como diagnóstico, nós temos, então, o modelo até então praticado. Até 2012, havia os órgãos e entidades da Administração Pública licitando as agências de viagem para a prestação de um serviço de agenciamento, para, então, serem feitas as emissões, remarcações e cancelamentos de bilhetes aéreos. E essas agências de viagens intermediavam a aquisição desses bilhetes e qualquer alteração decorrente junto às companhias aéreas.

Para termos uma noção do volume de bilhetes e do valor de que estamos tratando, pelos dados que temos registrados de julho de 2013 a junho de 2014, que foram os 12 meses de referência para a estruturação da licitação da agência decorrente desse modelo e dos cálculos dos nossos resultados, foram 642,5 mil bilhetes emitidos nesse período, que representam R \$463 milhões gastos pelo Poder Executivo - estamos aí falando de administração direta, autárquica e fundacional, que utilizam nosso sistema de concessão de diárias e passagens.

Desse volume de 642,5 mil, mais de 95% se referiam a bilhetes cujos destinos eram lugares domésticos, voos domésticos, dentro do Território nacional, e, desses 95%, nosso índice de remarcação e de cancelamento era inferior a 5%. Então, nós tínhamos aí uma prestação de um serviço basicamente para a emissão de bilhetes aéreos.

Desse montante, também, 96% de toda a demanda era atendida pelas quatro grandes companhias nacionais que temos - Azul, Avianca, Gol e Tam -, que, segundo o próprio relatório da Anac, são companhias que representam mais de 90% do mercado nacional.

Em relação a todo esse volume de bilhetes transacionados e serviços, havia uma necessidade, como colocado pelo Tribunal, de um maior controle sobre as atividades de pesquisa e emissão de bilhetes. Era fundamental para que a gente pudesse fazer as escolhas dos bilhetes mais vantajosos para atender às necessidades da Administração. Para esse volume de bilhetes, estão registrados 581 contratos, com dados de janeiro deste ano, que eram firmados com 88 agências de viagens. Dessas 88 agências, nove dominavam 49% do total desses 581 contratos, sendo que, dessas nove, cinco têm sede no Distrito Federal; e, das 88, 20 têm sede no Distrito Federal. Para também dar uma noção da magnitude, essas 88 agências representam 0,47% do mercado de agências de viagens registradas no cadastro do Ministério do Turismo, que registra, hoje, 19.400 agências.

Há também um alinhamento do projeto - como muito bem colocado anteriormente - com um acórdão do Tribunal de Contas, o Acórdão nº 1.973, que foi resultado de uma representação em que houve esse painel de discussões desse tema. Daí, houve algumas recomendações ao Ministério do Planejamento, dentre elas: o estudo da vantajosidade do modelo de compra direta; o desenvolvimento de um buscador de passagens que permitisse à Administração avaliar e buscar os preços diretamente nos sites das companhias aéreas; o desenvolvimento de um módulo de faturamento, que facilitasse as rotinas e desse maior segurança, transparência, controle e clareza dos dados que eram então transacionados nessas operações; e também o desenvolvimento de um módulo de prestação de contas que fosse automatizado, porque, até então, os nossos servidores faziam toda a verificação das faturas de forma manual.

Derivado desse diagnóstico ainda, a Administração, para gerar esses 581 contratos, fazia praticamente 581 processos licitatórios. Então, estamos falando de uma replicação de processos que gera um custo administrativo significativo para a máquina, porque eram servidores que poderiam estar se dedicando a outras atividades.

Há uma falta de padrão dos contratos e da forma de remuneração das agências. Em maio de 2012, houve uma comunicação da alteração da forma de remuneração, que passava de comissão que era paga pelas companhias aéreas para as agências para um modo de agenciamento de viagem. Era um modo em que havia uma parcela fixa para remunerar os serviços das agências, mas começamos a ter registros de que, nas nossas licitações, grande parte dos contratos tinham taxas irrisórias, de zero a um centavo. Mais de 50% desses 581 contratos tinham taxas de, no máximo, R\$1. Tínhamos também uma menor possibilidade de negociação das tarifas e falta da garantia da escolha do melhor voo, uma vez que não tínhamos acesso a descontos e reservas junto às companhias aéreas. Tínhamos o retrabalho e o aumento de valores em função das reservas que não havia, porque nós dependemos de todo um fluxo de solicitação e aprovação dos bilhetes, e, com o tempo que esse fluxo precisa para rodar dentro do órgão e da entidade, nós perdíamos a proposta que até então era mais vantajosa. E tínhamos, como eu disse, um processo todo manual de prestação de contas e de reembolso, gerando um número elevado de processos de pagamento.

Desse diagnóstico, nós geramos então um modelo de contratação, também a partir de pesquisas de práticas internacionais. Hoje, Estados Unidos, Nova Zelândia e Chile já praticam a lógica do mesmo modelo que nós usamos, anterior ao nosso,

de contratação direta de companhias aéreas e agências de viagens, que é exatamente o modelo que nós desenhamos. Nós temos quatro pilares, que são: o credenciamento das companhias aéreas; um cartão de pagamento do Governo Federal exclusivo para passagens aéreas, como meio de pagamento eletrônico; a contratação da agência única, porque, como vimos, 5% da demanda da Administração não eram passíveis de ser atendidos por essa simples lógica de emissão. Estamos falando aí da questão dos bilhetes internacionais, que dependem do *know-how* que as agências possuem de desenho de trechos e de busca da melhor combinação para a realização desses trajetos, e também do contato com companhias que fazem voos regionais. E houve também soluções de tecnologia da informação, que foram desenhadas para sustentar todo esse processo.

E aqui, de forma muito sucinta, houve o credenciamento das quatro grandes companhias que se apresentaram interessadas, fizemos acordos corporativos, em que tivemos reservas de até 72 horas do assento e do valor das passagens selecionadas pelos servidores. Lembro que o servidor hoje faz menos atividades do que ele fazia, uma vez que a automatização sustenta muito mais partes do processo do que sustentava anteriormente. E também esta questão de ele escolher qual é o voo que o servidor viajante vai utilizar já era uma atividade desenvolvida junto às agências de viagens. A desvantagem é que era tudo um relacionamento manual, cuja solicitação de cotação e de resposta era toda feita via *e-mail*.

Há também cotação, reserva e emissão feitas diretamente no nosso sistema de diárias e passagens; a liberação de acesso aos *web services* das companhias; acordos com descontos mínimos de 3% a 5% dos bilhetes emitidos; e uma lógica de reembolso, em que, no prazo de até 60 dias, o valor do bilhete não utilizado é creditado no cartão de pagamento do órgão responsável pela emissão do bilhete.

Esse cartão de pagamento, como eu disse, é de uso exclusivo para passagens aéreas. Não há manuseio do cartão; é um cartão virtual, cujo número é registrado dentro do sistema. Há uma identificação automática das empresas aéreas a partir da combinação do CNPJ. Ele é emitido e operacionalizado pelo Banco do Brasil, em função de exigências legais e regulamentares da forma de uso desse cartão. Há isenção de taxas, e a Administração não arca com nenhuma taxa desse cartão, além dos benefícios de fatura eletrônica, dados criptografados tanto no armazenamento quanto nas transações. O reembolso é diretamente no cartão, e é um cartão vinculado ao responsável pela despesa, que é a figura de nosso ordenador de despesa dentro da administração.

A agência única foi a contratação que fizemos, na verdade, uma licitação para registro de uma ata de registro de preços, em que os órgãos estabelecem contrato com essa agência para atender a esses 5% residuais da demanda da Administração. Então, estamos falando de emissão, alteração e cancelamento de bilhetes regionais; emissão, alteração e cancelamento de bilhetes internacionais e situações emergenciais. Obviamente, situações que fogem ao horário do servidor ou situações de urgência podem ser usadas nesse contrato.

Pelos dados de novembro, com o uso dessa contratação pelos órgãos, há 5.050 emissões pela compra direta registradas em novembro até o momento, sendo que 120 bilhetes foram emitidos pela agência Trips, o que representa apenas 2,2% de toda emissão da Administração neste mês de novembro, o que reforça o uso subsidiário dessa agência e não o modelo principal. Por fim, as soluções de tecnologia da informação. Houve a incorporação do sistema buscador ao nosso sistema de passagens, com toda uma economia de treinamento dos servidores, uma vez que esse sistema, desde 1994, é utilizado na Administração. Há um aumento da aderência também na forma de utilização dessa solução, que possibilita uma conexão direta com o sistema das companhias aéreas.

Temos a operação feita toda de forma *on-line*, com aplicação automática dos descontos praticados pelas companhias aéreas, também com a aplicação imediata das reservas e com sinalizadores do tempo de duração de cada reserva para a gestão dos nossos servidores.

Por fim, a gestão das passagens aéreas com a disponibilização de relatórios completos aos servidores responsáveis, com o pedido automatizado de reembolso, pois, até então, os servidores tinham que provocar as agências para fazer essas operações.

Como resultados registrados, trazemos resultados quantitativos e qualitativos. O modelo implantado como um período experimental de 60 dias, em agosto de 2014, e no Ministério do Planejamento já ampliado para a Administração, temos hoje 327 órgãos operando esse modelo de compra direta, representando uma emissão acumulada, de agosto de 2014 até hoje, de mais de 112 mil bilhetes, o que representa hoje, dentro do sistema, mais de 50% do total de emissões, porque temos, como foi a última cautelar do Tribunal de Contas, uma transição mais gradual dos órgãos para este novo modelo.

Há uma desoneração significativa da equipe operacional, uma vez que essas pessoas gastam muito menos tempo em função da automatização, e, conseqüentemente, são destinadas a fazer outras atividades em benefício da Administração.

Redução de intervenções manuais, porque até então todos os dados cotados junto às agências eram digitados manualmente pelo servidor dentro do sistema, gerando alto índice de erros de digitação e também outras intervenções manuais, como a própria prestação de contas, em que o servidor tinha, no retorno da sua viagem, de entregar para a área responsável o canhoto do seu bilhete de voo. Hoje, o sistema já demonstra qual voo foi emitido e utilizado.

Temos a redução nos custos da aquisição de passagens. E aí estamos falando não da economia do próprio modelo, mas da redução dos custos administrativos para a Administração Pública Federal.

Maior transparência nos valores cotados, porque, além de acessarmos diretamente as companhias aéreas, há todo um mecanismo de fiscalização desses valores. Acompanhamos, de forma automatizada, que valor está sendo praticado no *site* da companhia e que valor está retornando para o nosso sistema.

Há um desconto médio de 20% nos preços pagos. E aí estamos falando de uma comparação entre bilhetes idênticos - mesmo dia de emissão, mesmo dia de voo, mesma companhia, mesmo voo -, em relação ao que é emitido pelas agências de viagens.

Há uma economia média, ou seja, aquilo que deixaríamos de pagar...,

(Soa a campanha.)

A SRª VIRGÍNIA BRACARENSE LOPES - ...caso emitíssemos o bilhete junto à agência de viagem, na casa dos 11%. E, quando aplicamos essa economia, podemos falar numa economia anual estimada em R\$35 milhões para a Administração.

Como bem colocado pelo Tribunal, também, não trazemos aqui uma vantajosidade apenas financeira, mas uma vantajosidade de toda a arquitetura do modelo que foi desenvolvido. E também nos colocamos, como o Tribunal, à disposição para quaisquer necessidades.

Tivemos contatos com a associação ao longo do projeto. A nossa licitação da agência de viagem foi também objeto de consulta pública junto às agências. Então, conduzimos os nossos processos da forma mais aberta, clara e transparente possível, como a legislação nos requer. E também nos colocamos sempre à disposição para trabalhar num ambiente de construção da melhor solução, pensando que estamos no dever de gestores públicos de buscar o que é mais vantajoso para a Administração, para que ela foque toda a sua atenção e esforços na suas atividades finalísticas para a nossa sociedade.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Agradeço à Srª Virgínia Bracarense Lopes, do MPOG, ao mesmo tempo em que passo a palavra à Ana Carolina Resende para fazer sua exposição.

A SRª ANA CAROLINA RESENDE - Bom dia a todos.

Bom dia, Sr. Senador, demais membros que compõem esta Mesa. Agradeço, em nome do Ministério Público Federal, a oportunidade também de participar desta discussão, que a nós interessa especialmente em razão do número de investigações que temos hoje.

Sou Procuradora na Procuradoria do DF. Estou agora na PGR, auxiliando o Procurador-Geral, mas tenho dez anos de história na PRDF.

A contribuição que trago aqui é especialmente voltada ao modelo anterior, esse modelo de intermediação das agências de turismo.

Vou trazer não exatamente uma apresentação, mas alguns questionamentos que nós, membros do Ministério Público, tivemos, ao longo do período em que esse modelo anterior funcionou exclusivamente, que dizem respeito especialmente à questão em torno da eficiência da gestão desses recursos.

E vou usar aqui um dado do próprio Tribunal de Contas da União, num acórdão de 2013, que já foi referido aqui, o Acórdão 1.973.

No caso do Poder Executivo, só no ano de 2012, foram quase R\$900 milhões destinados à compra de passagens aéreas.

A nós, Ministério Público, sempre causou certo desconforto a ideia de se ter um intermediário, porque sempre existiu esta dúvida sobre qual a vantajosidade para a Administração de se ter a intermediação das agências de turismo, especialmente em razão da dinâmica, que passou a ser admitida pelo mercado, de compra direta, de facilidade, que nós tínhamos.

Digo isso, até dentro do próprio Ministério Público, quando nós, como usuários do órgão, precisávamos viajar e nos deparávamos, inúmeras vezes, com situações em que a passagem aérea que nos era adquirida... Quando fazíamos uma consulta no *site*, víamos que seria bem mais barato se pudéssemos comprá-la diretamente do que solicitar à agência de turismo.

E isso fez parte desse debate, no âmbito do Ministério Público, porque colocamos isso, inclusive, para a administração. Foram postas também as dificuldades na época. Viemos acompanhando o trabalho do TCU, que certamente contribuiu bastante para a evolução do que nós temos hoje, inclusive dos sistemas de controle desse modelo anterior, porque uma das dificuldades era fiscalizar os preços praticados pelas agências de turismo, visto que não tínhamos um buscador próprio, dependíamos de um buscador disponibilizado pelas agências, buscador esse... É evidente que não eu não estou fazendo uma presunção de todos, mas estou dizendo que era uma ferramenta mais fácil de ser fraudada e que dificultava muito essa fiscalização em torno dos valores. Nós tínhamos o problema dos valores dos bilhetes que não constavam, ou seja, o usuário não podia fazer esse acompanhamento. Nós tínhamos o problema também desses descontos, que se diziam descontos virtuais, porque, quando você ia na prática fazer o confronto dos valores, já não era mais aquele. Essa é a dificuldade colocada pelo MPOG, porque a administração é mais lenta. Então, quando você concretizava a autorização daquela viagem, às vezes, já não era mais possível aquele valor que tinha sido encontrado inicialmente, mas, para você buscar um novo valor, de novo um processo mais...

Então, como membro do Ministério Público, sempre houve esse questionamento de qual exatamente é a vantagem de se ter uma intermediação. Esse mercado é diferenciado, como disse o Secretário do TCU, mas, se você fizer um raciocínio mais rasteiro, parece sempre que a contratação direta traz mais vantagens, mesmo porque nos espelhamos também na nossa experiência privada, do mercado privado, que compra diretamente, sem intermediação das agências. Tudo isso fez com que o debate se aprofundasse, culminando, certamente, com esse acórdão do TCU, de 2013, onde houve a sugestão desse estudo para uma análise da viabilidade desse credenciamento diretamente às companhias aéreas e do aprimoramento do próprio sistema do Ministério, dos órgãos públicos de acompanhamento desses bilhetes que eram emitidos quando havia essa intermediação das agências de turismo, considerando que, hoje, a maior parte dos órgãos ainda usa o sistema da agência.

Na época, em 2014, nós tínhamos na PR-DF em torno de 20 a 25 investigações abertas envolvendo contratos da administração por meio de agências. Essas investigações estão centradas em alguns pilares, entre eles, a questão da licitação do preço praticado, se era exequível ou não, incluindo aquela questão, também colocada pelo MPOG, do valor de R\$0,01, valor que, se você for ver a planilha de custo apresentada pela empresa, não bate, a empresa não teria condições de se sustentar. Com a mudança do mercado, da forma de comissionamento das companhias aéreas, veio outra discussão: o tipo de acordo que as agências teriam com as companhias aéreas. Isso foi, inclusive, levado em conta pelo TCU, em um enfrentamento de questão já mais recentemente, para dizer que, hoje, nós não temos uma ferramenta que nos permita dizer exatamente que preço seria exequível com segurança, qual seria esse preço ou uma baliza que nos oriente no controle desses contratos com as agências de turismo, em razão dessas parcerias que são firmadas, de forma informal, entre as agências e as companhias aéreas.

Então, essa questão da licitação é um dos pontos com muitas investigações relacionadas, em muitos processos judiciais. O outro, e, com certeza, o maior número de Investigações diz respeito a ele, é o superfaturamento dos bilhetes emitidos por meio das agências de turismo, que envolve tanto a maquiagem dos valores quanto a dificuldade, que eu já mencionei, de fiscalização, do valor que é cobrado. Se exige, hoje, da máquina pública um esforço muito grande na área de fiscalização. Então, é um debate, que, com certeza ainda merece um tempo, e nós temos que ver com muito cuidado essa questão do número de pessoas utilizadas em cada modelo. Um modelo que nos impõe uma fiscalização manual, um modelo que nos impõe uma fiscalização de cada bilhete, certamente, é um modelo que tem que ser aperfeiçoado, porque o que vemos hoje é um grande desgaste na administração tanto de recursos...

Eu tive a curiosidade de perguntar no Ministério Público, antes de vir para a audiência, qual é o custo médio - e falo do Ministério Público Federal, que é um órgão pequeno em vista do que é o Poder Executivo - e a Secretaria de Administração me disse que nenhuma licitação, por menor que seja, sai menos do que R\$30 mil reais. É o custo da licitação. Eu não estou falando do custo com a agência, estou falando só do procedimento. Então, já que o debate aqui é especialmente voltado ao MPOG, que é certamente o maior cliente desse setor, pois, como foi dito aqui na apresentação anterior, são quinhentos e... Quantos contratos? *(Pausa.)*

A SRª ANA CAROLINA RESENDE - Quinhentos e oitenta e um contratos. Eu fico imaginando o custo de uma licitação multiplicado por 581. Isso é independente da questão da intermediação.

Certamente esse modelo é um modelo ultrapassado, não convive de forma adequada com um dos pilares da Administração, que é o Princípio da Eficiência.

Nós vivemos hoje um momento extremamente delicado no País, mas que, como todo momento difícil, é um momento de oportunidades, e oportunidade também para a Administração rever seus gastos, rever alternativas que dependam menos de pessoas - possam adotar mais sistemas -, porque isso facilita a fiscalização, facilita a transparência. E acredito que

o modelo novo desenhado pelo MPOG, em princípio - e não posso aqui dizer em nome de todo o Ministério Público, porque, como disse o Secretário, é uma questão jurídica com diversas interpretações, como ele mencionou -, no âmbito do TCU, em que temos pessoas extremamente capacitadas, houve divergências. Mas, a minha posição aqui, em princípio, é coincidente com a do Procurador do Ministério Público junto ao TCU: é possível regular esse credenciamento.

O princípio da licitação não é uma exigência que possa ser vista apartada do mundo real. Você tem que analisá-lo diante do dinamismo do mercado, daquilo que ele se propõe a comprar. É preciso adequá-lo a isso, para que você garanta... O que a licitação busca? Ela busca que a Administração faça e adquira um produto da forma mais vantajosa, seja no critério preço - no caso aqui vai ser só preço, porque não tem a questão de técnica, seria só o menor preço...

Então, isso tem que ser visto nesse conjunto de princípios que orientam a Administração como um todo. E, como membro do Ministério Público, o nosso papel neste debate é exclusivamente em relação à fiscalização, porque cabe aos gestores decidir o seu modelo e a nós contribuir para que tenhamos uma maior transparência dessa despesa e uma maior eficiência.

No nosso caso, como trabalhamos na área de fiscalização desses valores, o depoimento que eu trago aqui é o depoimento do modelo anterior, porque, neste mais recente - até porque ele foi utilizado há muito pouco tempo -, não tivemos problemas ainda que originasse um inquérito civil aqui na PR-DF, a não ser essa questão jurídica em torno da licitação, da inexigibilidade da licitação, mas não problemas no uso do sistema, de fraudes. O que nós temos - o relato que eu trago - é do modelo anterior, em que nós temos realmente inúmeros problemas tanto da parte da atuação das agências em relação aos preços praticados nos seus bilhetes, quanto das garantias que a Administração tem e qual esforço a Administração tem que fazer para acompanhar esses valores, e não é um esforço pequeno.

Então, essas são as contribuições que eu trago. São, digamos, as inquietações do Ministério Público nessa discussão desses dois modelos.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Agradeço à Ana Carolina Resende, Procuradora da República no Distrito Federal e Coordenadora do Centro de Comunicação Integrada da PGR.

Passo a palavra para o Hugney Veloso, Vice-Presidente da Associação Brasileira de Agências de Viagens (Abav/DF).

O SR. HUGNEY VELOZO - Bom dia a todos. Bom dia Senador Hélio José. Bom dia aos membros da Mesa. Em nome da Abav/DF eu agradeço a oportunidade de estar aqui - a primeira, por sinal, onde os agentes de viagens vão ser ouvidos referente a todo esse processo. Vamos lá.

Como foi dito anteriormente, esse processo de credenciamento teve início em 2014 por meio de um decreto presidencial, onde a Presidente Dilma Rousseff criou essa estrutura de central de compras e que, a partir desse novo modelo, vários negócios iriam passar para essa modalidade de credenciamento e centralização.

Dentro dessa criação, o Ministério do Planejamento, utilizando a sugestão - volto a repetir, a sugestão - e orientação do TCU para que se estudasse a possibilidade da compra direta, em abril de 2014, em 60 dias, montou a comissão, elaborou todo o processo e, em julho de 2014, iniciou o credenciamento das quatro companhias aéreas - Azul, Avianca, Tam e Gol -, mesmo com todas as indicações de irregularidade, de ilegalidade que foram apresentadas. Inclusive, ainda no processo administrativo junto ao Ministério do Planejamento, a Abav/DF, a Abav Nacional, o Sindetur, todas as entidades da nossa classe, do nosso segmento, procuraram um diálogo com o Ministério do Planejamento, para tentar entender isso, para participar, mas, em nenhum momento, nós fomos ouvidos, inclusive nem as irregularidades que nós apontamos foram levadas em consideração pelo Ministério do Planejamento. Então, a partir da criação desse credenciamento, há um total descumprimento da Lei de Licitações. Houve formação de cartel - essas quatro companhias aéreas já colocaram anteriormente que detêm 95% dos contratos, desculpe, 96% do mercado de passagens aéreas, de assentos aéreos no Brasil. Elas assumem 627 contratos, que é a previsão de contratos vinculados ao Governo Federal. A partir daí, o modelo jurídico e de contratação é completamente equivocado e foge a tudo o que é legal e lícito.

Tentando um diálogo com o Planejamento - a Abav nunca se negou a isso -, sempre esbarramos com a cara na porta. Passamos a ouvir que o modelo se justificava devido à economicidade, devido à modernização na compra, devido à fiscalização mais eficiente, como ouvimos anteriormente. Tudo isso as agências de viagem, através do modelo atual, através das suas ferramentas tecnológicas, também propiciam, sem a necessidade dessa compra direta.

A central de compras, em vários momentos, em nome dessa economicidade, alegou diversos índices - o primeiro foi 27% de economia, na central de compras, com esse novo modelo; depois, 35%; e até 64% de desconto -, para respaldar toda essa contratação que vemos que é completamente irregular.

Essa economia alegada e demonstrada pela representante do Ministério Público, na verdade, não há como ser mensurada, até porque não há dados técnicos, como também o representante do TCU colocou muito bem aqui, nem uma metodologia confiável para que isso seja comprovado. Então, a partir de setembro deste ano, se não me engano, a central de compras

parou de falar em porcentagem de descontos. Até na própria apresentação foram mostrados números absolutos para justificar essa economia, mas isso cai por terra.

A metodologia, hoje, que se pode utilizar para cálculo de desconto seria o tíquete médio das companhias aéreas. O que é o tíquete médio? É toda a receita que as companhias aéreas tiveram, num determinado período, dividido pelo número de assentos que ela vendeu. Então, em 2015 agora, as companhias aéreas tiveram, em média, uma redução de 10% nos assentos disponíveis no mercado. O tíquete médio, até agora, novembro de 2015, comparado a 2004, caiu - 2004 não, desculpe, 2014. Em 2014, o tíquete médio das companhias aéreas - e aí eu cito as duas principais, as fontes são Tam e Gol, porque elas, sozinhas, detêm mais de 75% do mercado - caiu de R\$718 para R\$702 no Distrito Federal. Então, há uma variação de apenas 2,2% na redução desse valor médio.

A economia alegada se baseia - como divulgado no próprio *site* da EBC notícias, com informação do Ministério do Planejamento - em uma queda, não de percentual, mas de valores, de número de emissões. No período de janeiro a setembro de 2014, o total de bilhetes emitidos tinha sido de 499.843. Até setembro de 2015, nós tivemos 356.307 bilhetes emitidos pelo Governo Federal. Ou seja, houve uma queda de 30% no número de emissões, então, o Governo, realmente, está economizando, mas porque diminuiu o número de compras, não porque a tarifa média diminuiu.

Alega-se também nessa informação cuja fonte eu volto a citar - EBC e Ministério do Planejamento - que se proporcionou uma economia de 96,2 milhões até o mês de setembro, o que é completamente sem fundamento, porque, caso tivessem se utilizado do mesmo volume de compra, se tivessem comprado um montante igual, teriam gastado 100 milhões e 700 mil, uma quantia superior à economia que afirmam ter feito.

Então, realmente, o Governo diminuiu o gasto? Diminuiu, mas porque está comprando menos, não em função da central de compras, não porque conseguiu uma condição que chega a um desconto de 20%. Os contratos que foram firmados, acordos comerciais com as companhias aéreas, vão de 0%, nas tarifas mais baratas, a 5%. Então, dentro de um mercado - como foi muito bem colocado - aberto hoje ao público, em que todos têm acesso às tarifas, basta um celular e entra-se em qualquer *site* companhia aérea, em qualquer *e-commerce*, e consegue-se visualizar as tarifas, é impossível que se obtenha um desconto de 20% baseado em contratos que chegam a um máximo de 5%. Assim, trata-se de informação completamente equivocada.

Essa economia tão alardeada pelo Planejamento e pela Central de Compras não existe. O que houve foi a diminuição no volume de emissões do Governo Federal. Lógico, se a companhia aérea diminuiu o número de assentos, caiu o *ticket* médio dela, é claro que o valor vai cair, o valor gasto vai cair mesmo.

Para ilustrar o que eu coloquei sobre os acordos firmados, ao contrário do alegado pelo MPOG, conforme a Serur e a Selog, e cito o TCU, não existe desconto de 27% ou até mais. Isso porque os contratos das companhias aéreas Gol, Azul, Avianca e Tam são vinculados a *tour codes*. O que é o *tour code*? É um código promocional que, inserido no sistema, dá um desconto sobre a tarifa publicada da companhia aérea.

Está meio ilegível, mas vamos lá.

A Gol, em todas as suas classes de reserva, dá um desconto entre 3% e 5%, para o Governo. Então, não existe possibilidade de se chegar a 27%, baseando-se nos contratos que foram apresentados. A Avianca vai de 0%, na sua tarifa mais promocional, ao máximo de 3%. A Azul oferece de 3% a 5%. A Tam oferece de 3% a 5% também.

Assim, na verdade, os acordos que foram fechados e que são tão alardeados, por sua economia, são esses que vocês estão vendo. O que está ali faz parte do processo de credenciamento e são informações oficiais que nos foram dadas, inclusive pela Central de Compras, a quem gostaria de parabenizar, pela transparência agora.

No início, em abril de 2014, quando se iniciou todo esse processo, muitas vezes, a gente foi até proibido de subir no andar. Houve diálogo? Houve transparência? Não, nunca houve, nunca houve. Em alguns momentos, para se obter esses contratos firmados, que hoje vocês estão vendo aqui, a gente precisou da intervenção do TCU, precisou da intervenção de uma representação junto à Ordem dos Advogados do Brasil, aqui na seção do Distrito Federal, e o advogado do Sindtur está aqui e vai poder falar melhor, porque o Ministério do Planejamento alegava sigilo. Um processo público de credenciamento que vai gerenciar mais de 1,5 bilhão do governo, era um contrato que era sigiloso, a sociedade não podia ter acesso a isso. Portanto, a transparência e o diálogo nunca existiram entre os agentes de viagem, Ministério do Planejamento e central de compras.

Colocamos alguns principais tópicos para reflexão aqui, até porque, como foi colocado pelo representante do TCU, é um processo extremamente amplo, extremamente difícil, com muitas e muitas ramificações.

Efetivamente, não se comprovou economicidade no projeto do ilícito da compra direta. O Governo, o que se tem, são apenas contratos de zero, três e cinco por cento do cartel. Volto a dizer que se forma um cartel, quando se exclui as agências

de viagem, porque é um serviço de concessão pública que se concentra em quatro grandes empresas que, além de serem essas concessionárias, são as fornecedoras das agências de viagem. Nesse modelo, o próprio revendedor intermediário, vamos dizer assim, concorre com seu fornecedor.

O Governo desconhece, não apresenta dados confiáveis sobre a economia alegada - 27, 35 e 64. Esses 64, senhores, Senador Hélio, fizemos uma manifestação no ano passado aqui em frente ao Ministério do Planejamento, inclusive caminhamos até o Palácio do Planalto e, após essa manifestação, o secretário executivo do Ministério do Planejamento, através do A Voz do Brasil, deu uma entrevista dizendo que a economia era de 64% de passagens aéreas.

A Lei de Licitações não permite acordo comercial deliberada para afastar licitação e afastar concorrência. Além do cartel das companhias aéreas, criou-se um monopólio de uma só agência de viagens. É o que foi colocado: quando se licita - o que chamamos de sobra, o que sobrou? As companhias aéreas internacionais, regionais, algumas remarcações -, se excluem 627 contratos, com possibilidade de contratação, principalmente das pequenas e microempresas, para se concentrar em um único contrato, em que uma única agência vai atender mais de 80 milhões, que é a previsão. Se licitaram para uma só agência, deve haver licitação para todo segmento do mercado.

(Soa a campanha.)

O SR. HUGNEY VELOZO - É impraticável o credenciamento simultâneo de companhia aérea e agência. E, como veio no Ministério Público essa possibilidade, não há como, como coloquei aqui anteriormente, como é que eu, intermediário, vou concorrer com o meu fornecedor? Em que base de relação vai acontecer isso? Se exclui a licitação e vou concorrer com meu fornecedor? Isso é algo completamente fora de possibilidade de execução.

O credenciamento não existe com empresas diferentes, estruturas e naturezas, o que acabei de colocar, o dever é de licitar, porque há mercado regulado, regulamenta-se a licitação para as agências de viagem.

Os mecanismos de fiscalização que tanto foram alardeados aqui já existem e gostaria de mostrar uma pesquisa da CGU, que saiu em 25 de maio de 2013, no *Estadão*, o título é "Governo Federal é perdulário ao comprar passagens aéreas, diz auditoria da CGU", isso quem tá dizendo não é a Abav, não, foi a CGU. Quando se iniciou esse processo lá atrás, que a companhia aérea mudou o modelo de remuneração, a CGU fez essa pesquisa, que é um pouco extensa, não vou ler inteira aqui, vou ler um parágrafo.

Para a CGU, afora a sazonalidade dos preços e a necessidade de compras emergenciais, a falta de gestão e de planejamento têm turbinado o gasto com passagens. Não é a agência que vende mais caro, não é a agência que emite pelo preço que ela quer. Na verdade, o processo de compra feito pelo Governo segue um rito, em que o agente de viagem só emite o bilhete depois da autorização do servidor público. Portanto, a fiscalização, a responsabilidade pelo preço é do servidor público, o agente de viagens informa, tem mecanismos de fiscalização e autoriza a emissão dos bilhetes.

E por último, acho que não existe permissão de experimentar o ilícito, nem economicidade fora da lei.

Como é um modelo ilegal, irregular, não há o que se discutir, porque senão cada um faz o que quer. Daqui a pouco o Governo vai à quitanda da esquina porque a laranja é um pouco mais barata do que o contrato lícito dele, que é fiscalizado, comprar lá.

Aí são os gastos do Governo Federal, como coloquei, de passagens e diárias em 2014. O Governo Federal, no Poder Executivo, gastou R\$1.240 bilhão; o Legislativo, 52 milhões, e o Judiciário, 69 milhões. Soma-se, desculpe-me, Senador, preciso só de mais um minuto para encerrar, a mais de 1,5 bilhão. Esses são dados do Ciaf, são dados oficiais do Governo, fornecidos pela Marques Consultoria.

Também cai totalmente por terra o que foi colocado de que nove agências atendem 49%, de que é um mercado restrito. Como eu tenho 1,5 bilhão de compras concentrado em nove agências? São mais de 600 contratos.

Então, o que limitou o planejamento a fazer, e como a pesquisa indica, foi o corredor de alguns Ministérios aqui. É o que me leva a crer, porque uma magnitude dessa e me dizer que meia dúzia de agências atende, desculpe-me, mas isso é uma balela, isso não existe.

Chegando ao final. Tudo isso tem um impacto. A gente está passando a inviabilidade de participação da micro e pequena empresa no processo de credenciamento, inviabilizando totalmente o direito adquirido através da Lei Complementar 123.

Então, quando se concentra, quando se faz isso, você exclui da possibilidade de trabalhar, de vender, de ter a sua empresa aberta, vou dizer, 99,9% do mercado.

Queda na receita tributária. Por quê? Porque, nesse modelo novo, foi dada às companhias aéreas a isenção da retenção da Lei Kandir.

As agências, em função disso, diminuem seus investimentos em capacitação, reciclagem, demitem. E o principal e mais grave: o fechamento de diversas agências de turismo no Brasil, causando demissões e crise no setor. O que já vem acontecendo.

Só no Distrito Federal, nós já tivemos mais de 400 demissões nesse período em função da central de compras.

O que a gente pede, e aí até apela aqui encarecidamente, a imediata suspensão das atividades da central de compras no atual modelo, volta dos processos licitatórios de acordo com a Lei de Licitações, extinção total do modelo de credenciamento e compra direta - entendemos que é completamente ilegal -, aplicação das benesses concedidas às companhias aéreas, como isenção de retenção de impostos e pagamento via cartão de crédito para as agências de viagem.

Hoje, as agências de viagem são substitutas tributárias das companhias aéreas. O que acontece? Quando o Governo me paga depois de 90 dias, porque sempre há um atraso, normalmente o prazo é de 30 dias, mas você não recebe antes de 90, as agências de viagens são obrigadas a receber com a retenção do imposto devido. A companhia aérea, não. Quando se dá essa forma de pagamento às companhias aéreas por cartão de crédito, você está pagando antecipadamente o bilhete. As agências de viagem além de terem que dar garantias ao Governo, à companhia aérea, terem que pagar suas faturas de 10 em 10 dias, porque senão a companhia aérea corta o seu sinal, elas demoram cerca de 90 dias para receberem do Governo Federal.

E o mais importante que a gente reivindica é o direito sagrado e constitucional de trabalhar, gerar empregos e contribuir para o crescimento social e econômico do País.

Obrigado, Senador.

Obrigado a todos.

E desculpem-me se me excedi um pouco.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Vamos passar a palavra ao Sr. Lamarck Freire Rolim, Presidente do Sindicato das Empresas de Turismo do Distrito Federal (Sindetur-DF), para fazer a sua exposição.

O SR. LAMARCK FREIRE ROLIM - Muito bom dia a todos.

Senador Hélio José, eu o cumprimento e o agradeço por esta oportunidade

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Só um minuto.

Eu queria a cópia dessa questão da CGU para distribuir para todos da Mesa. Peço essa gentileza.

O senhor já tem cópia? Então, distribua para todos da Mesa, por favor.

Estou sendo avisado aqui que, de acordo com as regras regimentais do Senado, eu gostaria que o nosso público não se manifestasse, porque essa é a regra da Casa. Mas fico agradecido pelo comportamento bom de todos.

Vamos continuar a nossa audiência pública, ouvindo o Sr. Lamarck Freire Rolim - o seu tempo se reinicia, Lamarck. Obrigado.

O SR. LAMARCK FREIRE ROLIM - Muito obrigado, Senador.

Eu agradecia a V. Ex^a pelo convite, em nome de quem cumprimento e agradeço todos os componentes da Mesa, Sr^{as} Senadoras, Srs. Senadores, meus caros colegas e amigos do turismo.

Senador Hélio José, o meu companheiro Hugney Velozo já fez as colocações econômicas, já fez uma fala abrangente sobre o tema, de forma que eu gostaria agora de fazer as colocações jurídicas sobre esse tema, que muito nos aflige, mas que, principalmente, precisa ser esclarecido para os nobres Senadores.

Nesse contexto, então, eu franqueio a minha fala ao nosso jurídico do sindicato para que as colocações sejam feitas de forma jurídica, coerente e clara para todos os membros aqui presentes e que nos ouvem através dos outros meios de comunicação.

Nesse contexto, passo a palavra para o Dr. Jonas.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - O.k. Quem é Dr. Jonas?

Por favor, Dr. Jonas, eu gostaria que o senhor viesse ocupar aqui o lugar, porque é tudo gravado. Então, o senhor pode sentar na primeira fila aqui, com o Sr. Lamarck Freire Rolim. Por favor, Jonas.

O SR. JONAS LIMA - Bom dia, Senador Hélio, demais Senadores, demais presentes.

Eu pediria apenas para deixar a apresentação suspensa, porque vou agilizar uns comentários e, no final, tenho só uma tela para apresentar. Na verdade, vou apenas agilizar umas informações aqui verbalmente, e, no final, será apenas realmente um resumo.

Agradeço a oportunidade.

A questão envolve coisas ligadas à economicidade, tão falada, coisas ligadas à legalidade - sem legalidade, não tenho nem que falar em economicidade -, e vou falar alguns números só para esclarecer esse assunto da economicidade. Não posso deixar passar.

Na verdade, esse projeto começou depois de 15 dias - digo o projeto com edital -, nasceu 15 dias depois que as companhias aéreas divulgaram o balanço de que estavam em prejuízo ano passado. Correu tudo a toque de caixa, e foi realmente algo impressionante em termos de rapidez.

Agora, deixem-me falar dos números.

A Ministra Miriam Belchior esteve aqui no Senado. Quando ela falou do Orçamento deste ano, ela disse - e eu tenho aqui o timbrado da Receita Federal - que seriam R\$19 milhões de desonerações tributárias só em 2014. Para onde foi essa conta? Isso era a estimativa do que planejaram lá atrás. Eu vou falar e mostrar os números - timbrado da Receita Federal. Quando eles foram fazer o projeto... Eu sei que vocês vão falar, talvez alguém vá falar que isso é porque eles apenas pagam depois o imposto. Mas eles pedalam com o dinheiro público. Que fique claro isto: as companhias pedalam com o dinheiro público. Mas dados oficiais da Receita Federal: R\$19 milhões em 2014.

Segunda coisa: contrataram um sistema igual ao de agência, da empresa Envision, R\$2,6 milhões, e há gastos contínuos. Porque hoje, para cada bilhete que se emite e que se altera - que se altera, não, porque não se consegue alterar. Cada bilhete saiu, na licitação, entre R\$2,35 e R\$2,44. E isso, em R\$0,1 ou o que fosse, vocês têm a comprovação do mercado de que é exequível. O TCU já falou que é exequível, e o TRF 1, de Brasília, também. Então, de inexecutabilidade não há mais que se falar, porque está documentado em texto, em vários acórdãos, na Justiça Federal, em primeira instância, em segunda instância, o 0,1, e sem fraude. Sem fraude! Se há fraudes, apurem as fraudes, o.k.?

Mais para frente, vejam só: contrataram uma agência de viagem porque viram que não dava para fazer tudo contratado direto. Então: "quem vai emitir o bilhete na hora do almoço?" "Não tem ninguém, nenhum servidor público para comprar o bilhete, para intermediar o bilhete para outra pessoa." Aí contrataram a agência de viagem.

O que fizeram? Quando contrataram a agência de viagem, valores: R\$5,00, quando se está pagando 0,1. São 5.000% de sobrepreço. Para onde vai esse dinheiro? Bilhetes internacionais: R\$15,00 por cada pedaço. Veja, se você vai de Brasília para Guarulhos e de Guarulhos para Nova York, você tem um trequinho daqui para Guarulhos e um trequinho de Guarulhos para Nova York. Já deu 20 só nesse bilhete. Essa conta tem que ser feita, e não foi feita.

Os acordos comerciais. Esses acordos são uma coisa da China! Vejam só: GOL, zero nos promocionais. Como o Governo é obrigado a comprar no promocional, é muito interessante esse acordo, porque zero para os bilhetes que já são mais baratos! Por que essa conta não foi considerada? São 3% e 5% para os outros bilhetes, intermediários e os mais caros. Por que isso não foi considerado? Isso é o que vale. Não é 64.

Quase fiz uma representação criminal. Eu avisei no plenário do TRF que eu ia fazer - já disse isso verbalmente - se continuarem falando sobre isso. O acordo equivale a zero - foi assinado um contrato - nos promocionais. É um negócio bem interessante: "eu lhe dou zero no que já te vendo mais barato, porque você tem que comprar o mais barato." São 5% e 3% para os outros bilhetes. Esse aqui é da GOL. Da Azul, 3% e 5% também; da TAM, 3% em conduta linear.

Outra coisa: falam que é pouco reembolso. Só que tenho que falar um detalhe: se eu errar o bilhete e tiver que alterar, eu não consigo! Eu não consigo! Eu tenho que comprar um bilhete novo e cancelar o outro. Se o Ministro vai viajar, tenho que fazer um outro bilhete. Como é mais barato que se compra, perde-se 100% da tarifa, que é promocional; ou perde-se 50%. Vão falar: "é pouco reembolso." É pouco? Você tem disponibilidade, interesse para perder dinheiro? Para perder dinheiro, para jogar dinheiro fora? Com a agência de viagem, você altera um bilhete, você o coloca para frente, remarca e aproveita o valor que já pagou. Com isso aqui, você perde o bilhete todo, porque você tem que comprar do mais barato, e, em relação ao mais barato, a companhia diz: "não reembolsável."

Perda de dinheiro público! Para onde foi essa conta? Avianca, Azul. Todas têm políticas que perdem 50%, 100%.

Outra coisa: a agência de viagem monta uma viagem inteira para você. Isso aqui - estou mostrando a tela - emite um trecho um a um, os pedacinhos, se você vai de Brasília a São Paulo e ao Rio depois, você vai pagar duas ou três taxas para um pedaço, para outro pedaço, para outro pedaço. Para onde vai essa conta? É mais oneroso. Além disso, se você errar, vai ter uma série de prejuízos.

Sobre economicidade. Vou agilizar aqui. Pedi, via CGU, e tenho as duas planilhas usadas para enganar o STJ, o TRF, a Justiça Federal de Primeiro Grau e o Plenário do TCU, que só derrubou as cautelares porque - vocês podem pegar a gravação - houve fala dizendo "27% de economia comprovada". Mentira! A planilha foi montada com dados de 2013 e 2014. Pensem: como é que se compara um bilhete de 2013 com um de 2014, se um avião tem 50 variações de preço em um mesmo voo? Como é que se faz isso?

Essa planilha dá vergonha! Enganaram o TCU. Por isso que esse negócio não parou na época, porque colocaram planilhas com preços não comparáveis. Para um preço ser comparável, você tem que ter o tempo que eu reservo, o tempo que eu emito, a classe tarifária, se tem escala, se por acaso ele foi emitido dentro de algum período de promoção fora do normal, regras tarifárias de reembolso ou não. Há muita coisa. Não dá para comparar bilhete só porque se está no mesmo avião e no mesmo voo, não!

Aliás, tenho aqui no *Estadão*: "Um avião, 50 tarifas e muita matemática." Então, que enganação é essa? Eu posso montar uma planilha; e eu já montei e coloquei nos processos todos uma planilha daqui. Eu fiz uma planilha com uma simulação. Peguei um bilhete da TAM e fiz uma simulação: "quero 72% de diferença no bilhete." Montei o bilhete. Só troquei - está aqui a tela - o dia da semana. Fiz desta semana para a próxima. Um bilhete é R\$1.000 e o outro, R\$159,00. Economia de 72%. É fácil enganar!

Isso aqui é uma vergonha! Não existe essa economicidade. Economicidade é o que está nos acordos, e a Selog disse: "são o dos acordos." O Ministério Público disse: "não consegui chegar à conclusão porque não provaram."

Portanto, essa economicidade, agora, vai ficar para trás, e há muitos custos ocultos. Por exemplo, as companhias aéreas estão emitindo certidões a períodos pulados. Peguem as certidões e vocês vão ver. A toda fatura que se paga, a agência de viagem tem que mostrar se está em dia, na parte trabalhista e fiscal. As companhias aéreas estão pulando os meses. Passa um mês, dois meses, vai lá e pega outra certidão. Isso é pedalar com o dinheiro público! Isso é indisponibilidade do interesse público! Não pode! Não se pode deixar isso acontecer. Ninguém tem a liberdade de fazer isso. "Pago a você na frente com cartão de crédito." "Fique me devendo, fique irregular na parte trabalhista. Não vou multá-lo." Foi retirada a multa do contrato. Aliás, há algo interessante: se vocês olharem, verão que é o único contrato no Brasil em que não há penalidade, não há multa, não se pede idoneidade. Eles nunca serão punidos. Isso é bastante interessante.

Então, fizeram um pedido à Ministra Miriam Belchior, e ela fez um ato administrativo interessante: "Será comprado bilhete por agência ou diretamente." Como é que uma Ministra pode criar uma dispensa de licitação? Ali está a palavra "ou", que significa dispensa de licitação. Já viram isso? Já viram um ato administrativo criar dispensa de licitação? Isso não existe. Há outra coisa. Olhem só os comentários da Selog - estou citando documentos: "[...] retornam as tarifas com condições personalizadas". Ele confia no *tour code*. Quando você confia no *tour code*, a companhia sabe que você é o rico cliente Governo e vai oferecer-lhe bons bilhetes. "Está bom. Você vai me dar zero, três e cinco em cima de qual tarifa? Você mesmo vai me dar? Quem vai fiscalizar?"

Olhem só: essa ferramenta, esse formato é baseado num código. Quando o código é inserido, ele sabe que é Governo, que é um bom cliente, que é o melhor pagador: "Vai pagar na frente. E ainda posso ficar devendo imposto para ele. Então, vou apresentar bons bilhetes para ele." Só que o desconto é em cima de quê? Dos 50 preços que um avião tem, qual? Como é que se consegue a transparência de que tanto falam?

Na verdade, vou falar já de transparência. Transparência, não a quiseram. Tinham a ferramenta para fiscalizar, determinada e sugerida pelo Ministro Raimundo Carreiro no Acórdão nº 903. Não quiseram fiscalizar conforme a Portaria do Ministro Paulo Bernardo nº 505, de 2009. Desde 2009, o Governo Federal não fiscalizava os contratos, não olhava as passagens, não via os preços reais da tarifa oficial. Agora, tem a ferramenta para fiscalizar, em paralelo, o contrato das agências de viagem, mas mata os contratos. Ao invés de fiscalizar, por preguiça e ineficiência não fiscaliza! Como é que pode fazer isso? Você não pode abrir mão do dever inscrito no art. 67 da Lei de Licitação. Você tem de fiscalizar, e não matar a licitação! Então, isso está errado.

Há outra coisa: pagam com cartão de crédito. Vocês sabem como volta o reembolso para o cartão de crédito? Vou mostrar aqui: R\$96,00, R\$38,00, R\$21,57. Qual é esse dinheiro que está voltando para o cartão corporativo? Não sei. É taxa de embarque? Se perdi 90% do bilhete, ou 30%, 50% ou 100%, não sei! Não vou fiscalizar! Para mim, é festa! Há vídeos gravados na internet - tenho um dossiê - dizendo: "É muito bom, porque não preciso mais ver nada."

Olhem só, olhem a aberração: é o único contrato no Brasil bilionário sem fiscalização! Prestem atenção! Quando fizeram as primeiras apresentações, disseram que essa era uma fiscalização facultativa. Já viram isto, fiscalização facultativa por amostragem?

Olhem só, a questão é a seguinte: não posso deixar de fiscalizar nem um bilhete, porque a portaria do Ministério do Planejamento que existe desde 2009 dizia que deveria ser fiscalizado todo bilhete antes que ele fosse emitido ou na hora de emití-lo.

Era o preço oficial da tarifa. Tudo que a gente está falando aqui cai por terra.

Perdoem-me! Com todo respeito a todo mundo, só estou resumindo.

Por que não emitem o preço oficial da tarifa? É só isso! A gente está discutindo uma coisa que é primária! Tem de se emitir o preço oficial! Não se tem de falar em economicidade, em roubo, em fraude nem em inquérito. Discute-se o inquérito, mas hoje há uma questão prática: hoje temos de emitir ao preço oficial. Veja o preço oficial e contrate a agência, porque ela não pode ser banida.

Vou pedir para falar aqui... Vou pedir a minha única tela. Já agradeço ao pessoal aqui.

Faço alguns comentários. A agência tem o mesmo sistema, disponibiliza, como fez no TCU e em outros órgãos, o mesmo sistema de emissão *on-line*: *self-booking* e *self-ticketing*. Por que estão falando que a agência não tem isso? São 72 horas de vantagem. Cartel! Fez propositadamente para banir licitação. Em 72 horas, elas podem dar. Elas só não o fizeram por que não quiseram.

Há outra coisa: se há preço abaixo da linha de mercado, isso configura cartel com *dumping*. Elas dominam 95% do mercado e fizeram cartel com *dumping* para banir licitação. Isso é vergonhoso, é inconstitucional, é imoral!

Então, o projeto esconde muito mais do que foi aqui falado.

Agradeço muito. Perdoem-me a exaltação. É pelo tempo curto.

Mas olhem só: os bilhetes são os mesmos. As agências são reguladas, são registradas no Ministério para exercer atividade regulada, emitem os bilhetes, respondem, alteram bilhetes, gerando menos ônus para a administração.

E há a questão central: vai ter de ser emitido no preço oficial da tarifa. Para que discutir economicidade, à qual não se chegou até agora? E não se vai chegar mais a isso! Como é que podem comparar agora, se as agências já morreram?

Então, vamos falar agora do que está antes dessa tela. Como é que você vê uma licitação em que Judiciário, TCU, Ministério Público... Os bilhetes, na hora do almoço, são emitidos licitados; os bilhetes, no horário de expediente, são emitidos pela compra direta; os bilhetes, à noite, são licitados; os bilhetes, no sábado e no domingo, são licitados.

Vocês já viram isso na Lei de Licitação? Tem isso na Lei de Licitação? Ah, eu posso comprar pela internet". Tem isso na Lei de Licitação? Posso comprar remédio, posso comprar carro, posso comprar livros da Saraiva, posso comprar qualquer coisa na internet? Isso não foi alterado na Lei de Licitação. Aliás, foi banido esse sistema antigo. Quando aprovaram a Lei de Licitação, foram dois anos de discussão, e apagaram isso, excluíram! O Senado e a Câmara tiraram isso daqui.

(Soa a campanha.)

O SR. JONAS LIMA - Sobre a apresentação: vejam que não existe... Eu vou concluir em um ou dois minutos.

Vejam só, duas partes: como é que você pode ter uma parte lá que é *dumping*, cartel em um credenciamento na primeira parte? Se esse projeto inovou, se tiver a cauda dele, que é uma licitação, digam-me onde é que está, na Lei de Licitações, esse formato. Não adianta citar exemplos até díspares - e não é isso que acontece - de Estados Unidos e outros. Na verdade, adianta a gente ter que cumprir Estado de direito no Brasil. Não existe esse formato aí não!

Outra coisa: essas duas leis reguladas não podem ser afastadas. Se não podem ser afastadas, como é que eu tenho legitimidade de licitação? Elas não podem ser afastadas; então, não há como ser credenciamento, nem credenciamento junto com agência e companhia aérea.

Eu vou deixar isso com a Comissão. Isso é um resumo. O Congresso retirou a contratação do concessionário de serviço público intencionalmente! Intencionalmente! Então, não pode ressuscitar uma coisa por ato administrativo, senão você estaria administrando e legislando ao mesmo tempo.

Eu agradeço a oportunidade. É um resumo, e não se pode deixar de ter inclusive uma coisa: função social dos contratos administrativos, Lei Complementar 123/06, Lei 146. Estão acabando com essas leis, porque tem desenvolvimento regional. A agência não gera desemprego só em Brasília, não; pensem se isso se espalhar para Estados, Municípios e todos os entes públicos. Pensem aí o tamanho disso. Não vai ser R\$1,3 bilhão, não; vai ser muito maior - e fora da lei.

E não existe questão central - em vermelho ali. Onde é que está esse modelo que eu tenho uma coisa não licitável? Só pode ser feita artificialmente se eu depender da licitação. Como é que pode isso? Esse formato não existe.

Agradeço. Não se pode compactuar com *dumping* praticado por um cartel que domina mercado relevante, que é Governo, para matar canal de venda que tem regulação e lei própria! Isso não se tem liberdade para fazer. É inconstitucional, é ilegal o projeto inteiro e deve retornar ao mercado a abertura, nem coexistindo credenciamento com agência junto.

Eu agradeço e perdoe-me pela exaltação, mas é falar rápido para caber no tempo.

Obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Agradeço a fala do Sr. Lamarck. Eu dei os dois minutos para qualquer um que não conseguisse encerrar. Você conseguiu encerrar antes dos dois minutos que eu havia lhe dado.

Concedida a palavra a todos, como não há nenhum Senador inscrito e nenhum está presente aqui, à exceção de mim, excepcionalmente, quero questionar: há três pessoas no plenário que queiram falar por três minutos? Se quiser, levante o dedo. Agora! (*Pausa.*)

Não?

Então, vamos retornar à fala em ordem contrária à apresentação feita. Vamos ao nosso querido Frederico, que pode falar até 5 minutos, para responder, para fazer sua consideração final, colocar sua posição.

Chamo o nosso Frederico Julio Goepfert Junior para fazer sua exposição, seu agradecimento e encerrar sua fala, em até cinco minutos.

O SR. FREDERICO JULIO GOEPFERT JUNIOR - Quero agradecer ao Senador pelo convite.

Deixo reiterado aqui, mais uma vez, que, no Tribunal de Contas, o processo está aberto, não há julgamento ainda.

Quero reiterar, mais uma vez, a complexidade do processo. Nós sabemos que há uma consequência grande da decisão desse processo, que nós chamamos, no controle, relevância, risco e materialidade; há questões de possíveis desempregos, e, na situação em que o País está, o tribunal está sensível a isso.

Mas vai haver um julgamento técnico. Tanto é técnico e independente que são três pareceres distintos quanto à legalidade, que é algo que o advogado da Abav diz. Nós tivemos várias reuniões, o Jonas esteve no tribunal - acho que posso brincar - dezenas de vezes, não é, Jonas?

A primeira questão que eu vejo nesse processo é que o Plenário do Tribunal tem de definir se é legal ou não. É a primeira questão, que é complicada, pois são três pareceres distintos. Repito: o parecer da Selog entendeu que esse modelo é regular, e o modelo regular no contexto como um todo. E aí eu vou fazer só uma ponderação, para deixar mais claro isso para todos. A administração tem uma necessidade - é assim que funcionam as compras públicas - e, diante da necessidade... Qual a necessidade nesse caso concreto? Transporte de seus servidores e de autoridades. Esse transporte é feito pelas companhias aéreas - esse é o fim. O que acontece? O credenciamento vai ter que ter um complemento. Então, nós na Selog entendemos que isso é casado, o credenciamento não existe sem o Pregão Eletrônico nº 2, de 2015. Isso é o entendimento da Selog. É óbvio que vai ter de ser discutida a parte jurídica. É um modelo totalmente novo, e não está escrito na lei, como o próprio Jonas falou, mas a lei tem de ser aplicada no caso concreto. Essa é a missão do Tribunal. Este é o papel do Tribunal: ele vai pegar um caso concreto em que o Governo contratou dessa maneira e vai julgar. Agora, é óbvio que não há como falar em credenciamento sem o Pregão Eletrônico nº 2, de 2015, porque, realmente, há uma complementariedade. Nós chamamos isso de solução, a solução foi entendida pela Selog como regular. Por outro lado, a nossa Secretaria de Recursos foi pela tese, repito, da irregularidade completa do modelo. Então, são dois pareceres distintos. Isso traz uma situação bastante interessante, porque o Plenário do Tribunal vai ter oportunidade de discutir isso profundamente, porque são duas teses bastante distintas, e as duas estão no processo. E, para complicar um pouco mais, o Ministério Público, junto ao Tribunal, como eu falei...

(*Soa a campanha.*)

O SR. FREDERICO JULIO GOEPFERT JUNIOR - Perdão, mais um minuto, Senador.

O Ministério Público vem com uma terceira tese, que diz que o credenciamento é válido, só que vai ter que chamar as agências. Se isso é operacional, isso é outra questão; se isso é econômico, isso é outra questão.

Para finalizar, em se tratando o credenciamento como legal - e aí vou trabalhar aqui a legalidade -, esse estudo da vantajosidade, Senador e plateia, vai ter de ser feito com um acompanhamento *pari passu*, muito detalhado, para verificar, realmente, qual a vantajosidade. Existem indícios de que há ganhos, e existem custos também. Então, isso vai ter de ser contabilizado para uma posição mais contundente, seja lá de quem, com apoio da CGU, do TCU, do Ministério Público, dos órgãos de controle.

Esse é o cenário. O Tribunal está aberto. Mais uma vez, agradecemos a oportunidade. O Tribunal, mais uma vez, se mostra, Senador, à disposição de qualquer discussão nesse nível. Esperamos que, para o interesse público e para a Nação, a decisão seja a melhor possível e que atenda ao interesse maior da Nação.

Só faço uma observação, que é um sentimento próprio meu, neste momento. Eu conversei várias vezes com o Jonas, que é o advogado da Abav. Esse processo precisa ser julgado. Ele está maduro para ser julgado. Por que eu falo isso? Porque os dias estão passando, a situação vai se concretizando. Vou tomar a liberdade de falar isto, podendo até cometer um erro aqui: ele não vai morrer nessa decisão. Eu tenho quase certeza. A decisão, para qualquer lado que vá, se for contra os interesses das agências, a Abav vai entrar com um recurso contra a mesma; se for contra a Central de Compras, ela vai entrar com recurso.

Então, o processo ainda vai ter mais uma discussão interna ao tribunal. Ele não vai esgotar-se aqui. Pela natureza e complexidade, pelo o que já foi investido pelas partes - tanto pela Central de Compras, quanto pela Abav - de esforço, no processo, ele não vai ter fim no primeiro julgamento. Ele vai ter um segundo julgamento.

Sr. Presidente, muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Dr. Frederico, qual é o outro parecer? Tem o da Selog, o da Secretaria de recursos...

O SR. FREDERICO JULIO GOEPFERT JUNIOR - Senador, o processo originalmente é instruído na Selog, porque esta é a Secretaria, como eu disse, que recebe as denúncias e representações de licitação.

Ocorre que, nesse processo, na primeira cautelar, a Abav entrou com um agravo. Como a cautelar foi suspensa pelo Plenário do Tribunal, ela entrou com um agravo. Ela poderia "matar no peito", vamos dizer assim, e fazer a instrução do agravo, mas ele quis uma opinião mais abalizada e remeteu o processo para a Seru, que é outra Secretaria, também nossa, totalmente independente. Todas as secretarias são independentes - mas aí, vocês podem dizer que o tribunal está com duas, três, posições divergentes -, porque todas são técnicas e independentes; nenhuma se reporta à outra, com todo o respeito existente, mas os pareceres são técnicos.

A Seru fez um trabalho de série de cautelar mais aprofundado, bastante contundente. E o último membro é o do Ministério Público, que é independente também, junto ao tribunal, representado pelo Procurador Lucas Furtado, Professor de Direito Administrativo, doutrinador de licitações e contrato, que também trouxe um terceiro parecer.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Resumidamente, o da Selog, a posição de cada um dos três pareceres...

O SR. FREDERICO JULIO GOEPFERT JUNIOR - A Selog conclui pela regularidade do modelo de credenciamento, com o pregão complementar. É claro que a vantajosidade vai ter de ser, como foi colocado aqui... Não vai haver condições de afirmarmos absolutamente nada neste momento, a não ser o que está no nosso relatório, que são os descontos corporativos: o prazo de 72 horas, a melhoria na transparência, custos averiguados a essa questão tributária, possível utilização do cartão de crédito de uma maneira... Há menção de que o cartão de crédito poderia estar sendo pago realmente em atraso. Se isso for verdade, é claro que o problema não é do credenciamento, mas isso precisa ser pontuado.

O parecer da Seru é pela ilegalidade total e também pede um aprofundamento da vantajosidade.

O parecer do Ministério Público é pela legalidade, como alternativa do credenciamento - só lembrando, Senador, que o credenciamento original é apenas companhia aérea -, e diz que, para ser completo e válido, tem de se abrir para todas as agências que queiram participar.

Então, são esses os três pareceres.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Obrigado.

Vamos passar a palavra agora à Dr^a Virgínia Bracarense, do Ministério do Planejamento por até 10 minutos.

A SR^a VIRGÍNIA BRACARENSE LOPES - Obrigada.

Bem, vou referir-me a alguns pontos comentados na Mesa.

Inicialmente, vou falar da questão da legalidade. Estamos aqui diante de uma forma de habilitação das companhias, porque, lembrando, credenciamento não é contrato, mas uma forma habilitatória das companhias aéreas, um procedimento que pode não estar previsto na legislação, mas, como já foi comentado, tem toda uma construção, e já há uma aceitação em julgamentos, inclusive pelo próprio Tribunal de Contas, quanto à sua regularidade e legalidade, uma vez que temos de fazer a aplicação da legislação ao caso concreto, lembrando aqui que não estamos falando de uma dispensa de licitação, até porque a Lei nº 8.666 nos coloca um rol taxativo de quais seriam essas possibilidades.

Estamos falando aqui de uma inexigibilidade, com todo um embasamento suficiente jurídico, no sentido de que ela se demonstra no mundo fático e não exaurida no mundo jurídico. Temos alguns debates, mesmo que o processo não tenha sofrido ainda o julgamento de mérito, mas já tivemos alguns debates em plenário do Tribunal, com manifestações de alguns Ministros.

Então, é muito importante trazer isso em mente. Como, por exemplo, foi o caso do Ministro Benjamim Zymler, trazendo que o tribunal já julgou casos muito mais complexos de credenciamento, como a questão de oficinas para a manutenção dos veículos da administração. Não estamos falando aqui de uma construção absurda e não aderente à nossa legislação.

O segundo ponto se refere a quando comentamos a questão de cartel. Quando dissemos que o mercado tem quatro companhias detentoras de 90% do mercado, não estamos falando de cartel, mas de um mercado oligopolizado.

Temos isso registrado em toda teoria econômica, inclusive descrito em material do próprio Cade, do Conselho de Desenvolvimento Econômico, e do Sistema de Defesa à Concorrência. O cartel seria a união das empresas para a prática de preço similar, para que elas tenham um acordo entre si, e não necessariamente um mercado oligopolizado leva a uma situação de cartel.

Outro ponto é a questão do *ticket* médio e dos dados trazidos aqui. No Ministério do Planejamento, em qualquer um dos dados disponibilizados até hoje, sempre foi feita a referência sobre qual é a fonte, qual é o recorte temporal, a base e toda a metodologia utilizada por ele.

Então, precisamos ter muito cuidado quando trazemos números soltos, sem uma referência, porque esse fato leva a atender que estamos sendo contraditórios. Na verdade, não se trata disso. São dados calculados, conforme bases temporais diferentes, com metodologias diferentes.

Assim, quando dizemos que temos uma economia de até 64%, é uma comparação de um trecho específico, de valores referenciados entre anos diferentes. Então, estamos aí diante de uma situação de comparativo.

Outra situação é quando o Ministério traz, como trouxemos aqui na nossa apresentação, um desconto médio de 20%, em que calculamos, como disse, bilhetes totalmente idênticos, registrados dentro do nosso sistema.

Trata-se de um sistema público e aberto, em que toda a documentação está disponível para qualquer interessado, que passa por toda a auditoria da Controladoria Geral da União e de qualquer outro órgão de controle da própria sociedade.

Então, precisamos ter esse cuidado, especificamente quanto à questão do *ticket* médio. Aí, com bem disse, a referência é de dados registrados no nosso sistema de passagens, de janeiro a outubro. O nosso *ticket* médio, abstraindo daí um pouco as incorreções que toda média causa e toda consolidação de trechos diferentes com comportamentos diferentes traz, é de R\$541,00.

A nossa Lei nº 123 está totalmente respeitada, uma vez que a própria agência que ganhou a licitação é uma empresa de pequeno porte. Temos de lembrar sempre que estamos numa situação de modernização. Não podemos impedir a administração de evoluir, assim como os mercados e o nosso próprio mundo.

Quem de nós, hoje, utiliza uma agência de viagem para fazer a emissão de um bilhete para uso próprio? As duas leis comentadas de política nacional de turismo e das agências de viagens trazem um rol de doze serviços que as agências podem prestar.

Então, o Governo só está declarando que ele não tem a necessidade de um serviço de agenciamento. Ele está lidando com mercados diferentes. Uma coisa é o Governo dizer que ele precisa de bilhete; outra, é ele dizer que ele precisa de um serviço de agenciamento.

Quanto à questão de isenção tributária, não falamos sobre isso. Temos uma legislação que retira do Governo temporariamente a obrigação de retenção tributária. Ela é feita. Caso isso não aconteça, temos os órgãos competentes, com atribuição para fazer essa verificação.

O modelo praticado com as agências é aquele em que o Governo é substituto tributário e as agências também fazem um recolhimento, criando todo um sobrecarregamento da nossa máquina por parte das companhias, porque começam a tramitar processos de crédito tributário, ampliando, assim, somente o custo administrativo.

Para encerrar a questão das certidões, não se trata de não verificar as certidões na hora de proceder ao pagamento, até porque precisamos lembrar que o pagamento não é feito do Governo para as companhias, mas para o Banco do Brasil, que é o seu fornecedor do meio de pagamento.

Cabe registrar que as certidões possuem uma validade. Então, a agência tem aquela garantia daquele *status* daquela certidão dentro daquele período. Em qualquer situação de irregularidade, como fazemos com qualquer outro fornecedor, temos a comunicação, oficiamos as companhias, qualquer empresa, para que ela tenha o direito de corrigir e justificar a sua situação.

Quanto à antecedência, como todos vemos, só verificamos na legislação do próprio Ministério do Planejamento e acatamos uma própria indicação do Tribunal de Contas de registrar que a administração tem de buscar as emissões com uma maior antecedência de 10 dias da viagem, para que tenhamos a garantia de bilhetes mais vantajosos.

Então, trata-se de uma prática para toda a administração, independentemente de estarmos falando de compra direta ou de agenciamento de viagem. Quanto a isso, não discordamos com nenhum ponto. Pelo contrário, tivemos um posicionamento aderente ao que o próprio tribunal e mercado nos sinalizam.

Obrigada. Agradeço a oportunidade. Também nos colocamos à disposição para o que for necessário.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Agradeço à Sr^a Virgínia Bracarense, do MPOG.

Ao mesmo tempo, passo a palavra ao Ministério Público Federal, na pessoa da Ana Carolina Resende.

A SR^a ANA CAROLINA RESENDE - Obrigada, Senador Hélio José, mais uma vez, pela oportunidade. Obrigada a todos vocês que estiveram presentes a este debate, que não é fácil realmente, como já foi dito pelos meus antecessores, que está indo no calor do momento.

Como já disse na minha primeira fala, o Ministério Público tem a preocupação de que a sua gestão seja eficiente, condizente com o que se espera dele, em termos de melhoria dos gastos públicos.

A menção feita pela colega do MPOG a uma situação particular é muito feliz, porque esperamos que usemos o dinheiro da sociedade da mesma forma que fazemos com o nosso, com os mesmos cuidados, inclusive em relação aos valores.

É lógico que a administração tem outra lógica, quando faz as suas aquisições, mas, nesse caso, parece-me que o objeto dessa contratação é transporte, e este não me parece ser um posicionamento jurídico meu, porque a instituição tem representantes em foros diversos, e cada um tem a liberdade. Como disse o Secretário do TCU, é possível que haja pareceres divergentes do Ministério Público sobre essa mesma temática.

A minha posição é a de que não há ilegalidade quanto a essa conduta do MPOG. Penso que ela atende, sim, à modernização que se espera da administração, não significando que não possa haver erros, equívocos, que devam ser corrigidos. E a fiscalização continua sendo necessária.

Sem dúvida, o fato de o sistema do Ministério ser próprio melhora, porque não é que você não possa auditar o sistema das agências, mas ela exige um maior esforço do que quando o sistema é próprio.

Então, estou dando aqui mais uma impressão intuitiva, em termos de economicidade, porque, apesar das falas veementes, do bom português, não imagino como possa ser mais econômico o Governo se valer das agências de turismo, como elas possam conseguir um preço melhor do que o da contratação do transporte direto com aqueles que prestam esse tipo de serviço.

Enfim, esse debate não se encerra aqui. É um debate que ainda vamos travar em outras esferas, não só do Tribunal de Contas, mas certamente do próprio Poder Judiciário.

Então, acho que todas as contribuições, até lá, são válidas, para que todos aqueles que venham a participar possam dizer seus posicionamentos com mais clareza.

Agradeço a todos.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Agradecemos à Ana Carolina e ao Ministério Público.

Passamos a palavra ao Hugney Velozo, da Abav.

O SR. HUGNEY VELOZO - Bem, nas minhas considerações finais, gostaria de discutir alguns pequenos pontos.

Quando é colocado que o modelo adotado hoje pela central de compras propicia todas essas vantagens, tão bem colocadas e mostradas pelo Ministério do Planejamento, volto a afirmar que não há nenhuma comprovação desses dados informados pela central de compras. Não é a Abav que está dizendo isso. O TCU já disse isso; o Ministério Público, junto ao TCU, já disse isso.

Então, novamente, venho reafirmar aos senhores que é um dado completamente solto, sem nenhuma sustentação. A partir daí, é utilizado pelo Ministério do Planejamento, como principal pilar desse modelo, que, no nosso entendimento, é ilegal sim. É irregular sim, porque a Lei de Licitação prevê que todos devam concorrer, e que o edital garanta isso, de uma forma igual. Isso não acontece.

Quando existe uma concentração de contratos nesses valores tão bem mostrados, através do Siafi, a pequena e a micro empresa ficam impossibilitadas sim de atender ao Governo.

Quero dizer que a Abav não é contra a Central de Compras, mas contra o modelo adotado com a exclusão. A Abav não é contra a economia. A Abav não é contra a transparência. A Abav não é contra a modernidade, até porque o sistema, que custou R\$2.6 milhões, licitado, está instalado em várias agências de viagem.

Ele nada mais foi do que um processo licitatório, que comprou, com dinheiro público, uma ferramenta, disponibilizada gratuitamente por muitos agentes de viagem.

Aí, várias e várias agências utilizam o mesmo sistema, inclusive com relatórios eletrônicos, *on line, full time*, para que seja consultado ali pelo gestor público.

Trata-se de uma justificativa com argumentos muito fracos, se me permitem, que muitas vezes faltam com a verdade e, na sua totalidade, excluem completamente a possibilidade de diálogo.

Gostaria de agradecer a V. Ex^a, Senador Hélio José, porque esta é a primeira vez que os agentes de viagem estão sendo ouvidos. É a primeira vez que o principal afetado por essa medida, por esse novo modelo, está sendo ouvido.

Quando se diz que é muito difícil a agência de viagem conseguir um preço melhor, é verdade, mas conseguimos um igual valor, até porque o transporte aéreo é uma concessão pública. Aí, o mesmo valor praticado pela companhia aérea é feito para todos os canais de venda e para todos os que utilizam o transporte aéreo.

Digo mais: cada um na sua. A expertise, o profissionalismo, o suor no rosto para se tornar um bom profissional, é do agente de viagens. Quem sabe emitir um bilhete, montar um roteiro, tem competência para isso, é o agente de viagem. Com todo respeito ao servidor público, acho que cada um deve ficar na sua.

Peço encarecidamente que o TCU julgue isso com a maior celeridade e que se interrompa imediatamente a operação da central de compras, porque, nesse espaço de tempo, pessoas estão sendo demitidas, empresas estão fechando, em função desse modelo, que é completamente ilegal e irregular, em que se criou uma figura de contratação jurídica nunca vista, que beneficia poucos em detrimento de quem realmente gera emprego, paga imposto, levanta todos os dias, às cinco horas da manhã, para abrir a sua agência, que dá total condição de trabalho.

Então, isso é muito preocupante. A função social do Estado, aqui, está sendo de matar e fechar as agências de viagem.

Muito obrigado a todos. Desculpe por ter-me alongado um pouco mais, mas este é um assunto que nos deixa perplexos e chateados.

Obrigado a todos.

O SR. HÉLIO JOSÉ (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - O senhor não se alongou não, Sr. Hugney, mas falou durante os cinco minutos dados.

Vamos passar a palavra ao nosso advogado, Jonas Lima, representando o Sindetur.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JONAS LIMA - Não consta nenhuma folha, nenhum credenciamento, de uma ausência de licitação baseada numa licitação. Isso não vai aparecer. Não há como inovar, até porque a Lei de Licitação e a Constituição não permitiria que acontecesse isso. Desafio alguém que me mostre, um dia, essa inovação. Quem é legislador? Quero saber onde está na Constituição, em algum processo já visto de credenciamento, uma coisa esdrúxula como esta: não licito, mas preciso licitar. Como é que pode acontecer isso? Pra eles aqui, esses quatro que dominam o mercado, eu licito, mas, para o resto, preciso licitar, porque, senão, esse cartel não se sustenta. Então, é uma não licitação, baseada em licitação.

Mas olhem só: fiscalização, economicidade e gerenciamento. A ferramenta é a mesma. Prestação de contas eletrônicas, só por que não quiseram, quero deixar claro. O preço oficial é o preço da tarifa publicada.

Por essa discussão aqui que a gente está travando, eu agradeço, mas quero fazer a reflexão mais simples possível. Eu não sei por que se está perdendo tanto tempo. Olhem só: o preço é o preço oficial da tarifa.

Vejam lá, confirmem! Vocês têm o buscador. Se eu estiver roubando, olhem lá.

Fiscalizem, quando forem emitir o bilhete. Não recusem, não emitam o bilhete errado. Por que não querem fiscalizar?

Então, outra coisa, se acham que não podem emitir, por que não fazem igual ao TCU, que tem um sistema que é de autoatendimento? A agência que está lá disponibiliza. Então, só por que não houve vontade.

A história toda se resume a isto aqui: não quiseram. Outra coisa, as condições que dizem que são vantajosas, simplesmente fruto do cartel. Por que é cartel? Porque se coordenaram para as condições iguaizinhas, de 0% a 3%, 5%, e, em condições

de (*Ininteligível.*). É exatamente propositado para banir o canal de venda. É cartel, porque é uma conduta, coordenada nesse sentido.

Agora, olhem só, para fechar aqui. Eu queria ver se se dissesse que o Ministério da Saúde vai fazer acordos corporativos com os laboratórios para matar todos os distribuidores de medicamentos do Brasil. Vai ser muito bom. Quero ver o Ministério da Educação dizer: "Vamos comprar livros diretamente das editoras! Vamos banir distribuidora de livros!"

Quero ver fazer isso na área de computadores, de *software*. E por que não se faz? Porque não há permissão, nem constitucional, nem legal. Um formato que é uma aberração, uma coisa totalmente inconstitucional.

Então, na gestão é tudo possível, eletronicamente integrável. O sistema que está no MPOG é um sistema de agência. Eu não consigo entender, porque isso está parecendo tão complicado.

É um sistema de agência, é fiscalizável, o preço é a tarifa oficial. E não existe uma concessão em que de brinde eu ganhe venda para o Governo. Eu quero que me mostre uma concessão no Brasil em que eu seja concessionário e ganhe o poder de vender a Governo, não existe.

Então, não vai conseguir inovar por causa disso, porque a lei não permite. Então, não existe acordo corporativo em parar uma fábrica.

Outra coisa, esse credenciamento não se compara a nada que foi feito antes. E simplesmente o que se tem que fazer é emitir com mais antecedência os bilhetes e fiscalizar, porque essa regra que não vinham cumprindo há mais de cinco anos, agora há mais de cinco anos.

Então, deixaram de fiscalizar e preferiram matar a licitação. No fim de tudo, é isso. O formato não tem estação legal, a gestão e fiscalização podem ser plenas, inclusive melhor do que as agências.

Olha só, fala-se que a agência está roubando? Vamos simplificar: como é que vocês sabem o preço oficial dentro dos 50 lugares de um avião - e eu estou falando de lugares em preço -, eu quero saber qual é o preço real? Qual é o preço dos 50 em que aplicaram desconto?

Não sabem. Então, estou voltando a insistir. É uma gigantesca lacuna o contrato bilionário sem fiscalização. Isso é vergonhoso - é vergonhoso!

Então, a reflexão fica aqui. Eu agradeço. Tem que parar.

E uma última questão: não existe contrato unificado. A agência de viagem que está lá simplesmente pegou os contratos do mercado, reuniu e espalhou de novo. Vocês refletiram sobre isso?

Olhem só a falácia.

(Soa a campainha.)

O SR. JONAS LIMA - "Não, é que eu contrato às quatro e aí contrato uma que me sustente." E esta detém os contratos espalhados todos, porque ela quebra o galho em todos.

Então, no fundo, os contratos saíram de todo o mercado e foram para uma só, criando monopólio, cartel, *dumping*, sustentado por monopólio. Essa figura não pode acontecer, e fiscalização em preço oficial já existe. Não há motivo prático e vantagem nenhuma, porque já é fiscalizável o valor oficial da tarifa.

Há que encerrar a discussão por isso. Não há motivo, de fato, e não há permissão de direito para fazer. Obrigado.

O SR. LAMARCK FREIRE ROLIM (*Fora do microfone.*) - Presidente, só fazer uma...

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Você tem um minuto.

O SR. LAMARCK FREIRE ROLIM - É porque, além de tudo isso que foi dito, é importante que se diga que o Governo está indo no sentido contrário com relação à compra. Veja, foi falado aqui da economicidade e de tudo mais, mas nenhuma grande empresa privada que utiliza os serviços aéreos das empresas aéreas, evidentemente, nenhuma compra com a empresa aérea nenhuma. As grandes empresas do Brasil, e são muitas, Senador, todas elas utilizam as agência de viagem.

Agora vamos pensar se a iniciativa privada, com todo o respeito ao Governo, muito mais cuidadosa na sua formatação, que é muito mais cuidadosa com o seu dinheiro gasto, utiliza a agência de viagem, como o Governo consegue dizer que há economicidade, que é melhor comprar direto de uma central de compras se nem o ente privado, as grandes empresas, as grandes corporações fazem isso? Está errado, Senador. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Muito obrigado.

Eu queria só saber se o MPOG, o TCU ou o MP quer falar sobre mais algumas questão. (*Pausa.*)

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Então, eu gostaria de agradecer a todos e dizer que foi altamente esclarecedora a nossa audiência pública, foi importante.

Agradeço à Abav, agradeço ao Sindetur, ao MPOG, ao TCU e ao Ministério Público Federal por terem feito aqui para nós essas exposições altamente esclarecedoras.

Antes de finalizarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e a aprovação da ata da 39ª Reunião da CDR.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que concordam queiram permanecer como se encontram. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - DF) - Está aprovada a ata.

A ata está aprovada e será publicada no *Diário do Senado Federal* juntamente com as notas taquigráficas.

Não havendo mais nada a discutir aqui hoje, damos por encerrada esta audiência pública.

(Iniciada às 9 horas e 22 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 30 minutos.)