

Resposta a Contribuição da Tomada de Subsídio SCDP Multiagências

PROCESSO Nº 01032/2022

Brasília, 13 de Outubro de 2022.

À **Associação Brasileira de Agências de Viagens do Distrito Federal – ABAV – DF**, desde já agradecemos a participação e o apoio a este processo de tomada de subsídio. As respostas dos questionamentos foram elaboradas pelo Departamento de Normas e Sistemas de Logística da Secretaria de Gestão do Ministério da Economia, responsável pelo Sistema de Concessão de Diárias e Passagens, uma vez que o teor possui natureza normativa, sob responsabilidade do departamento acima mencionado.

Desta forma, apresentamos as respostas do Ministério aos questionamentos para análise e possíveis novas contribuições:

Tema: Viabilidade e Restrições Técnicas

Um projeto como este, que envolve agências (intermediárias) e companhias aéreas (fornecedores) em uma única plataforma com um único objetivo de gerar maior desconto pro cliente (Governo) tem base em quais bases? Como um intermediário pode concorrer com o seu fornecedor?

Resposta: O projeto Multiplayers está sendo idealizado respeitando os princípios de impessoalidade, transparência, interesse público, economicidade, competitividade cujo objetivo é assegurar o tratamento isonômico entre os licitantes a partir da utilização do credenciamento, aplicado nesse caso a mercados fluidos, em que há flutuação constante dos preços do produto ofertado, no caso passagens aéreas.

(Lei nº 14.133/21, art. 5º, art. 11 ,I e II, art. 79, III)

Onde, no mundo, as companhias aéreas concorrem com as agências em uma mesma plataforma com completas emissões de todas as passagens nacionais e internacionais? O modelo idealizado é espelhado em que mercado? Quais as chances de ser o modelo bem-sucedido, inclusive, por que as bases das empresas não são iguais e não há gestão das emissões pelas companhias aéreas?

Resposta: Independente de qualquer tipo de mercado, não existe qualquer tipo de reserva de mercado. Qualquer usuário interessado em vender para o governo, poderá fazê-lo bastando satisfazer os requisitos de credenciamento. (exemplo distribuidores exclusivas de

determinadas indústrias. Não há impedimento da indústria participar de licitação. Essa uma decisão do próprio relacionamento indústria/distribuidor).

Foi avaliada a hipótese de modelo no qual o Governo negocie um acordo com as companhias aéreas, carregue-o na plataforma e credencie agências, pelo critério de qualidade de prestação de serviço e não por preço (resolvido quando se fez o acordo com as companhias)? A competição não poderia ser pela qualidade do serviço, sem risco de fraudes, manipulações e com total gestão do governo sobre seu conteúdo e com várias agências de qualidade para atendê-lo?

Resposta: Não fica claro quais seriam os critérios **objetivos** que diferenciem a qualidade do serviço prestado. Para que seja considerado um modelo viável. Estamos abertos a entender como seria esse modelo e avaliar sua viabilidade.

Como se explica a viabilidade do formato idealizado se ainda vão ficar demandas dentro e outras fora do sistema, isso não apenas pelas questões das passagens internacionais, cuja emissão depende, necessariamente de IATA de agência de viagens, além das outras passagens em grupos e as outras mesmo com passagens nacionais e regionais e que demandam consultoria de agência?

Resposta: A ideia é garantir a aplicação de melhores tarifas para o Governo Federal, bem como aumentar a transparência, o que será garantido com a utilização do SCDP para todos os modelos de compra de passagens, não sendo praticadas compras fora do SCDP. Não há distinção entre trechos nacionais e internacionais e origem do fornecedor do bilhete (para fins de pesquisa e aquisição de passagens), respeitados os preceitos legais e regulamentações da ANAC.

Como será tratada a questão da segurança das credenciais das agências a serem implantadas em sistema ainda não consolidado no mercado? Na área privada se usa plataforma para emissões e gestão completa da massa de passagens de qualquer grande corporação, sem emissão direta com companhias aéreas e nem bilhetes por fora do sistema, porque isso quebra a aplicação de uma política de viagens organizada, segura e aferível em ganhos e perdas a evitar.

Resposta: As credenciais das Agências serão submetidas a controle de confidencialidade e restrição de acesso, conforme ocorre hoje no modelo de Compra Direta.

Como será resolvida a situação do modelo, que fica incompleto e não coerente com o que existe em todo o mercado de emissões corporativas em larga escala, que tem base em sistema e agências de viagens? Porque não está sendo idealizada solução como há na área privada na qual toda a política de viagens, com 100% das demandas nacionais e internacionais, fica em plataforma com agências gerenciando toda a massa de bilhetes, sem contabilidade em separado?

Resposta: Como funciona a aquisição de passagens do Banco do Brasil, Caixa Econômica, Petrobras hoje? Não seria por aquisição direta com as companhias aéreas?

TEMA: Viabilidade e Restrições Comerciais

Atualmente o Envision recebe valores por cada bilhete intermediado, como se fosse uma espécie de Taxa DU (repasse a terceiros) de agências. Como seria no novo modelo, já que o sistema é sistema, agência tem remuneração própria e companhia aérea é quem define tarifas?

Quais as posições e remunerações de um modelo no qual existe uma empresa de TI, a agência de viagens, que precisa se sua remuneração e faz gestão das passagens, além de algumas companhias aéreas específicas, nenhuma delas fazendo gestão, inclusive, para evitar perdas com reembolsos, consultoria sobre remarcações com perdas minimizadas etc?

Formulário de Contribuição da Tomada de Subsídio SCDP Multiagências PROCESSO Nº 01032/2022

Resposta: O objetivo dessa Consulta Pública é receber contribuições para aplicação de um modelo de compra de passagens com ampla pesquisa de preços de forma que traga valores mais justos e isonômicos.

Uma das ideias do projeto é não se utilizar mais buscador na compra de passagens.

TEMA: Viabilidade e Restrições Jurídicas

As companhias aéreas são regidas pela Lei nº 11.182/2005, que tem previsão de liberdade tarifária definida por elas próprias, as companhias aéreas. Como haverá isonomia, que seria base de qualquer credenciamento, se algumas fornecedoras, as companhias aéreas, estarão em mesma base de dados de pesquisa com distribuidores, as agências e viagens, que são regidas pela Lei nº 12.974/2014 e possuem remuneração específica para sua atividade?

Resposta: O governo não interfere na forma de relação de mercado. Respondido no item "Viabilidade e restrições técnicas"

Como se explicará que o credenciamento é diferente de tudo que se tinha na época da Lei nº 8.666/93 (pressuposto de mesmas bases entre credenciados) e o que também consta da Lei nº 14.133/2021?

Resposta: Conforme art. 79, II da Lei nº 14.133/2021 (credenciamento para mercado fluido). Respondido no item "Viabilidade e restrições técnicas"

Como explicar o credenciamento com condições desiguais?

Como explicar, dentro da lei, que parte das passagens nacionais e internacionais ainda ficará de fora do sistema, quando por eficiência, gestão, controle e economicidade, o modo correto é como as corporações privadas fazem, com agência nessa posição, nenhuma companhia aérea diretamente e de forma separada do sistema?

Resposta: As condições são iguais. Não há preferência de qual parte será credenciada. Respondido no item "Viabilidade e restrições técnicas".

Se companhias aéreas não se conseguem integrar as passagens delas próprias, regionais, nacionais e internacionais e nem fazem gestão, como será operacionalizado esse modelo?

Resposta: Só serão credenciados os atores que dispuserem dos requisitos mínimos do edital de credenciamento. Sejam jurídicos ou técnicos. Independentemente de serem companhias ou agências de viagem.

Comercialmente e de vantagem, como podem algumas das companhias aéreas estarem em mesma plataforma que as agências?

Como será a remuneração das agências dentro de um mesmo sistema no qual estarão as companhias aéreas?

Resposta: O governo não interfere na forma de relação de mercado. Respondido no item "Viabilidade e restrições técnicas".

TEMA: Riscos envolvidos

Com a idealização de um sistema que não fica nos moldes das plataformas que as corporações privadas usam para a gestão completa de sua política de viagens, haverá sempre uma contabilidade separada, atendimento separado para algumas companhias e, pior, continua perdas de dinheiro público, já que não há gestão completa. Como serão evitados os prejuízos que vão ocorrer pela ausência de gestão pelas companhias aéreas?

Como será a segurança de um sistema a ser ajustado para a inclusão das credenciais das agências, para que não haja uso indevido por terceiros?

Resposta: Respondido no item "Viabilidade e restrições técnicas".

TEMA: Sugestões de aprimoramento

Porque não está sendo considerados o modelo das corporações privadas, que colocam 100% das passagens nacionais e internacionais em sistema integrado e completo com a gestão da sua política de viagens por agências de viagens, até para verificação de métricas globais dos resultados daquela política de viagens, sem números em paralelo, fora de sistema?

Resposta: Não haverá transação fora do sistema. Como funciona a aquisição de passagens do Banco do Brasil, Caixa Econômica, Petrobras hoje? Não seria por aquisição direta com as companhias aéreas? Respondido no item "Viabilidade e restrições técnicas".

TEMA: Manifestação de interesse no credenciamento

O interesse no credenciamento pode ocorrer pelas agências de viagens, mas faltam muitas respostas às questões, como as que foram acima apresentadas.

TEMA: Comentário livre