

Estudo Técnico Preliminar 4/2020

1. Informações Básicas

Número do processo: 19973.106252/2020-24

2. Introdução

1. Este relatório apresenta os resultados dos estudos e levantamentos realizados pela Central de Compras relativos ao Projeto TáxiGov Sistema. O Projeto consiste na criação de uma única solução tecnológica para os serviços comuns de transporte terrestre das entidades públicas, podendo englobar os seguintes transportes terrestres:

- Comum de servidores;
- Documentos;
- Cargas;
- Autoridades;
- Longas distâncias;
- Realizado por ônibus ou vans; e
- Realizado pelo TáxiGov.

Considera-se como serviço comum de transporte terrestre aquele em que há demanda em diversas entidades públicas e que, mesmo com as características únicas de cada entidade, mantenha semelhanças suficientes para configurar-se como mesma forma de transporte. Entende-se que não se tratam de serviços de transporte terrestre comuns transportes executado por veículos de serviços especiais, definidos no Decreto nº 9.287/2018 transcrito abaixo:

Art. 5º Os veículos de serviços especiais serão utilizados para prestar serviços relacionados a:

I - segurança pública;

II - segurança nacional;

III - atividades de inteligência;

IV - saúde pública;

V - fiscalização;

VI - coleta de dados;

VII - peculiaridades do Ministério das Relações Exteriores não abrangidas pelo disposto no art. 3º;

VIII - necessidades dos ex-Presidentes da República, nos termos da Lei nº 7.474, de 8 de maio de 1986; e

IX - segurança dos familiares do Presidente e do Vice-Presidente da República.

O Projeto TáxiGov Sistema mostra-se uma evolução do TáxiGov, serviço de transporte terrestre comum de servidores e colaboradores que foi inaugurado em 2017 na APF no Distrito Federal. Esse serviço inaugurou na Administração Pública a lógica de transporte por demanda com uso de solução tecnológica, o que trouxe economia superior a 60% em relação aos modelos anteriores de transporte, eliminação da ociosidade das frotas das entidades públicas, evolução substancial na transparência do gasto público e do controle sobre o serviço, além da redução de contratos e estruturas acessórias. Diante desses resultados, o serviço passa por um processo de expansão que já alcançou as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e Cuiabá, com previsão de criação nas capitais e maiores cidades do Brasil ao longo de 2021 e 2022. O processo de expansão do serviço apresenta um moderado esforço administrativo, uma vez que para cada cidade é necessária a realização de uma licitação, haja vista peculiaridades dos atendimentos em cada praça. Apesar do esforço administrativo, a expansão mostra-se vantajosa com um payback médio, comparando o custo administrativo a economia prevista, de pouco mais de 3 meses para as principais capitais do Brasil. A lógica de expansão do serviço envolve a licitação centralizada e gestão da Ata de Registro de Preços realizada pela Central de Compras, com demais entidades públicas aderindo à ARP para uso do serviço. Não há centralização do serviço devido a dificuldade em gerir diversos fornecedores, que podem ter sistemas diferentes, o que causa grandes dificuldades em termos de uso dos dados coletados na solução tecnológica, dificuldades operacionais em otimizar diversos sistemas diferentes e dificuldades no atendimento aos órgãos parceiros devido a variedades operacionais de cada sistema.

Entende-se que, com o TáxiGov Sistema, a unificação das soluções tecnológicas utilizadas no TáxiGov tornará mais simples o processo de expansão do TáxiGov, bem como possibilitará a inclusão de outros serviços comuns de transporte terrestre na mesma solução tecnológica, viabilizando também a centralização do serviço na Central de Compras.

Para isso, estudou-se criteriosamente os mercados fornecedores de soluções tecnológicas de transporte e o relacionamento e divisão de papéis dos diversos stakeholders, em especial as entidades públicas usuárias do serviço, os fornecedores de sistema, os fornecedores de transporte e os usuários finais.

3. Descrição da necessidade

SITUAÇÃO ATUAL

Referente aos serviços comuns de transporte terrestre, com exceção do TáxiGov, destacam-se:

1. multiplicidade de formas de atendimento, sem nenhum direcionamento por órgãos centrais quanto a forma mais vantajosa de contratação e forma adequada de estimar a demanda real necessária;
2. inexistência de processo padronizado;
3. utilização de tempo, esforços e recursos em atividades não essenciais aos propósitos finalísticos dos órgãos, principalmente em razão da inexistência de processos automatizados;
4. baixo uso de tecnologia, comprometendo o necessário controle da operação, do planejamento e da gestão do processo, sendo dominante nos órgãos o uso de ligações para abertura de chamados do serviço e voucher em papel e planilhas para controle básico;
5. períodos de ociosidade e de carência de veículos, ocasionados pela baixa flexibilidade de alocação dos recursos decorrentes dos modelos de fornecimento utilizados; e
6. ausência de compartilhamento do serviço entre entidades públicas.

Referente aos serviços comuns de transporte terrestre executado pelo TáxiGov, destacam-se:

1. multiplicidade de sistemas, haja vista que cada, para cada região de atendimento, um fornecedor é selecionado;
2. custo moderado em expandir o serviço para outras cidades; e
3. replicação de atividades administrativas como licitações, criação de processos de comunicação e capacitação, disponibilização de apps nas lojas e adaptação da solução tecnológica dos fornecedores.

Referente a todos os serviços comuns de transporte terrestre destacam-se:

1. inviabilidade em centralizar a gestão e fiscalização do serviço na Central de Compras;
2. dificuldade em criar solução operacional às entidades públicas.

NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

A contratação de solução tecnológica única para o TáxiGov, que pode ser estendida a outros serviços comuns de transporte terrestre mostra-se necessária diante do potencial de ganhos na simplificação administrativa que novos serviços de transporte oferecidos pela Central de Compras, considerando ainda as seguintes necessidades:

- a. simplificação e desburocratização relacionadas à gestão do serviço de transporte e à requisição do serviço pelo usuário;
- b. uso intensivo de tecnologia da informação e comunicação, de modo a propiciar melhorias na operação e na gestão do serviço, possibilitando a necessária transparência e o controle efetivo do gasto público;
- c. padronização das operações, das gestões e dos bancos de dados dos serviços comuns de transporte terrestre;
- d. potencial centralização pela Central de Compras dos serviços comuns de transporte terrestre; e
- e. simplificação do processo de expansão da oferta de soluções pela Central de Compras de serviços comuns de transporte terrestre.

Ademais após análise de informações de entidades públicas, notou-se um déficit quanto a digitalização de dados e informações, o que acompanha uma grande insegurança ao gesto público quanto à real necessidade em termos de transporte, bem como a busca por melhores práticas oferecidas pelo mercado.

4. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Secretaria de Gestão do Ministério da Economia (SEGES)	Secretário de Gestão
Central de Compras do Ministério da Economia (CENTRAL)	Diretora
Órgãos e Entidades da Administração Pública Federais localizadas em todo o Brasil	Gestores
Órgãos e Entidades da Administração Pública de outras esferas e poderes localizadas em todo o Brasil	Gestores

5. Descrição dos Requisitos da Contratação

NECESSIDADE

Diante da situação notada no que concerne aos serviços comuns de transporte terrestre e considerando as competências da Central de Compras do Ministério da Economia, definidas no Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019, busca-se os seguintes objetivos básicos deverão na contratação:

- a. melhoria do gasto público, com o potencial compartilhamento de serviços comuns de transporte terrestre entre entidades públicas;
- b. padronização dos serviços comuns de transporte terrestre;
- c. Simplificação e desburocratização das relacionadas à gestão dos serviços comuns de transporte terrestre e à requisição do serviço pelo usuário;
- d. uso intensivo de tecnologia da informação e comunicação, de modo a propiciar melhorias na operação e na gestão do serviço, possibilitando a necessária transparência e o controle efetivo do gasto público; e
- e. O aperfeiçoamento do processo de compras públicas, mediante a simplificação dos processos de contratação e com definição de especificações de referência.

ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA DO OBJETO

O serviço a ser contratado caracteriza-se como o contratação de solução de Tecnologia da Informação e Comunicação. O serviço deve ser executado de forma ininterrupta durante 24 (vinte e quatro) horas por dia, inclusive sábados, domingos e feriados por meio de aplicação *web* e aplicativo *mobile*.

Os requisitos mínimos estabelecidos para a solução tecnológica e as funcionalidades da aplicação *web* e do aplicativo *mobile* são:

- API para busca de preços em tempo real de fornecedores pela Central de Compras;
- O acesso inicial à aplicação *web* e ao aplicativo *mobile* devem ser realizados mediante o uso de *login* e senhas pessoais cadastradas pelos próprios usuários;
- Possibilidade de requisição do serviço por meio de aplicação *web* ou aplicativo *mobile*;
- Apresentação de valores e tempos de atendimento para cada solicitação;
- Disponibilidade de relatório para acesso a qualquer momento dos preços dos fornecedores no momento da busca de preços que resultou na solicitação do serviço;
- Acompanhamento da solicitação do serviço, em tempo real, pelo usuário;
- Possibilidade de avaliação do serviço prestado;
- Disponibilidade de relatórios do serviço em tempo real; e
- Cadastro de usuários e gestores do serviço.

A solução tecnológica deverá possuir API para consulta a preço de fornecedores credenciados pela Central de Compras ou selecionados em outro processo administrativo pela Central de Compras.

Todo o processo de requisição do serviço será feito por meio da solução tecnológica contratada, não havendo qualquer necessidade de instalação ou acesso a solução tecnológica de outro fornecedor.

As solicitações de serviço devem ser realizadas pelo usuário, por meio de funcionalidades da aplicação *web* e do aplicativo *mobil* e, sendo observadas as seguintes condições:

- a. apresentação de valores e tempo para atendimento dos fornecedores disponíveis para a região de atendimento do usuário;
- b. disponibilidade de cancelamento de solicitação, antes de iniciada a corrida;
- c. pagamento por corrida realizada;
- d. apuração do valor do atendimento a ser pago ao fornecedor do transporte somente a partir do embarque do usuário no veículo, encerrando-se quando da chegada ao endereço de destino;
- e. proibição de cobrança de quaisquer taxas adicionais ao valor do serviço contratado;

6. Levantamento de Mercado

ANÁLISE DE MERCADO

A análise de mercado consiste em colher informações sobre as soluções disponíveis no mercado para sistemas de transporte que viabilizem o agenciamento ou credenciamento de motoristas. A coleta de dados foi realizada, preponderantemente, através de reuniões. As principais informações e conclusões determinadas pela análise do mercado de prestação de serviços de transporte são apresentadas nos itens abaixo.

FORMAS DE OFERTA DE SOLUÇÃO TECNOLÓGICAS

Em benchmarking realizado pela Central de Compras notou-se que é possível segregar o mercado em 3 tipos de fornecedores de soluções tecnológicas para transporte:

1. Fornecedores de sistema de gestão de frotas
2. Fornecedores de sistema de agenciamento de motoristas
3. Fornecedores de marketplaces de transporte

Observou-se que se tratam de modelos de negócio diferentes, com ofertas de soluções diferentes, no entanto, as seguintes características dos sistemas são comuns a todos os fornecedores:

- Login e senha para acesso à solução tecnológica;
- Uso de aplicação web para gestão e requisição do serviço;
- Uso de aplicativo mobile para requisição do serviço pelo usuário;
- Uso de aplicativo mobile para prestação do serviço pelo motorista;
- Registro do serviço prestado, com disponibilização em relatórios com informações sobre horários de atendimento, usuário, prestador do serviço e mapa geoprocessado da rota realizada no atendimento; e
- Diferentes perfis de acesso aos sistemas.

Abaixo, descreve-se os modelos de negócio de cada tipo de fornecedor, bem como as peculiaridades quanto às funcionalidades das soluções tecnológicas:

Fornecedores de sistema de gestão de frotas

Tratam-se de fornecedores que possuem sistemas dedicados a gestão da frota locada ou própria das instituição que tem demanda por transporte. As soluções tecnológicas oferecidas por este mercado têm intuito de aprimorar a gestão do serviço de transporte que é fornecido pela própria instituição, ou seja, estes fornecedores não se propõem em fornecer uma solução para agenciamento de motoristas. Como o padrão de mercado é a oferta do sistema como mera ferramenta para gestão do transporte, as soluções tecnológicas podem não apresentar funções relativas a seleção do prestador final do atendimento como áreas de atendimento, onde a cidade é dividida em regiões e os pedidos feitos em cada região são direcionados preferencialmente aos motoristas desta

região, e a fila virtual, algoritmo para escolha de motorista com base em critérios como menor distância do ponto de origem do atendimento, tempo na área de atendimento e tempo sem realizar um atendimento. Como padrão dos sistemas, não há tarifa dinâmica nem ferramentas para faturamento dos serviços prestados.

As soluções tecnológicas oferecem os seguintes perfis:

- Gestores de usuários - usuários do cliente final do serviço de transporte com possibilidade de acesso a relatórios de uso do serviço e cadastro de usuários e motoristas;
- Usuários - cliente final do serviço de transporte. Têm acesso a relatórios do próprio histórico no sistema e podem requisitar o serviço;
- Motoristas - prestadores finais do serviço de transporte. Têm acesso a relatórios do próprio histórico no sistema e recebem requisições de prestação do serviço, que podem ser aceitas ou recusadas; e
- Desenvolvedor - colaborador do fornecedor do sistema com acesso a todas as funcionalidades e capacidade de alterações no código fonte.

A precificação do serviço tem como preferência o pagamento de um valor fixo por tamanho da frota cadastrada, independentemente da quantidade de corridas realizadas. Há outras formas de precificação que não são unânimes neste tipo de fornecedor como cobrança por atendimento ou por número de usuários cadastrados.

Foi realizada, no dia 11/12/2019, reunião no Ministério da Economia com a empresa Fleeter. Entre os participantes estavam os servidores Luís Guilherme Izycki e Isabela Gomes Gebrim que participam deste projeto. A empresa em tela trata-se de um fornecedor de soluções de gestão de transporte, não fazendo a intermediação entre o contratante e o prestador do serviço. Com foco em entidades públicas, o fornecedor tem predisposição para integração de modais diferentes de transporte, possibilitando assim atendimento de demandas diferenciadas, a depender da necessidade.

Fornecedores de sistema de agenciamento de motoristas

Tratam-se de fornecedores que possuem como principal consumidor empresas agenciadoras de serviço de transporte, que são compostas de cooperativas de táxi, empresas que agenciam taxistas e empresas que agenciam motoristas de transporte individual de passageiros. A forma de atuação consiste em oferecer às empresas que fazem agenciamento de transporte um sistema de gestão de motoristas prestadores de serviço e de clientes.

As soluções tecnológicas oferecem os seguintes perfis:

- Gestores de usuários - usuários do cliente final do serviço de transporte com possibilidade de acesso a relatórios de uso do serviço e cadastro de usuários;
- Usuários - cliente final do serviço de transporte. Têm acesso a relatórios do próprio histórico no sistema e podem requisitar o serviço;
- Gestores do fornecedor - gestores das empresas de agenciamento de transporte responsáveis pela operação do transporte. Podem cadastrar novos motoristas no sistema, definir regiões de atendimento, definir algoritmos para seleção de motoristas e acessar relatórios dos serviços prestados;
- Motoristas - prestadores finais do serviço de transporte. Têm acesso a relatórios do próprio histórico no sistema e recebem requisições de prestação do serviço, que podem ser aceitas ou recusadas; e
- Desenvolvedor - colaborador do fornecedor do sistema com acesso a todas as funcionalidades e capacidade de alterações no código fonte.

As soluções tecnológicas oferecidas apresentam características comuns próprias deste tipo de fornecedor, como a possibilidade de criar regiões de atendimento onde a chamada é direcionada a um motorista que esteja nessa área, prioritariamente, definição de valor fixo cobrado, não havendo como padrão de mercado a tarifa dinâmica em que o valor varia conforme a oferta de serviço local no momento da requisição.

A precificação do serviço deste fornecimento de sistema é em função da quantidade de corridas realizadas ou quantidade de motoristas cadastrados, podendo ainda haver o pagamento mensal de valor fixo.

Foram realizadas reuniões com empresas fornecedoras de solução tecnológica para agenciamento, a citar: Gaudium, MobApps, Original Táxi, Táxi Digital, Use Táxi e TáxiPRO. Esses encontros foram promovidos por meio de videoconferências e áudio conferências entre dezembro de 2019 e janeiro de 2020 com participação dos servidores Luís Guilherme Izycki e Isabela Gomes Gebrim. Percebeu-se, destas reuniões, que o mercado de soluções tecnológicas tende a limitar-se ao serviço de fornecimento de sistemas, não havendo intenção de fornecimento do serviço de agenciamento. No entanto, houve sinalização quanto à disposição para fornecimento de sistemas a eventuais vencedores de licitações, sendo para isso necessário um período de 15 dias para incorporação da solução tecnológica à necessidade da agenciadora.

Fornecedores de marketplace de transporte

Tratam-se de fornecedores que possuem como principal consumidor usuários do serviço de transporte e como prestadores do serviço empresas de transporte por táxi ou agenciamento de motoristas de transporte individual de passageiros. Estes fornecedores fazem a intermediação do serviço prestado através de uma interligação por API do sistema oferecido aos usuários com os sistemas de fornecedores do serviço de transporte, desta forma a forma de precificação do serviço de transporte adotada é a do prestador final do serviço. A lógica de mercado torna-se atrativa ao fornecedor final do serviço uma vez que as regras de negócio são as mesmas praticadas no mercado, não havendo qualquer diferenciação a precificação ou outras regras como cancelamento de corridas. A forma de atuação consiste em oferecer às empresas que fazem agenciamento de transporte um sistema de gestão de motoristas prestadores de serviço e de clientes. Pode-se fazer um paralelo entre a solução ofertada e um buscador de preços em que o valor final do produto é o do fornecedor de fato do produto, cabendo ao fornecedor intermediário a apresentação em tempo real dos valores e regras praticadas por cada fornecedor.

Quanto ao fornecedor e prestadores do serviço final, não há nenhuma alteração no fluxo operacional. Por se tratar de uma API interligando sistemas, toda a operação é realizada no sistema do fornecedor final do transporte, não havendo necessidade de acesso a solução do fornecedor de marketplace de transporte para a realização de corridas.

Uma premissa existente dessa lógica de atuação é o credenciamento de fornecedores de transporte a cargo do fornecedor de marketplace de transporte. Apesar dessa prática desonerar a entidade contratante do processo de credenciar fornecedores de transporte, traria um risco insustentável à administração pública, uma vez que torna possível o direcionamento do serviço de transporte a um fornecedor específico por meio de credenciamento de fornecedores com valores de serviço elevado, simulando assim uma competição a cada solicitação do serviço e o que leva o serviço seja prestado por um determinado fornecedor apenas. Por se tratar de uma relação entre o fornecedor de marketplace e o fornecedor de transporte, não há de se falar na possibilidade de negociação de desconto para os credenciamentos, gerando clara desconformidade ao princípio da economicidade. Por fim, chama atenção o fato de que a relação entre os fornecedores do marketplace e de transporte são realizadas por meio de acordos entre as partes, em que não há instrumento jurídico que vincule o fornecimento de transporte pela empresa de transporte enquanto for válido o vínculo, ou seja, há uma insegurança clara no fato do fornecedor de transporte poder desistir de oferecer o serviço a qualquer momento, podendo assim a administração pública ficar a mercê da descontinuidade do serviço de transporte.

As soluções tecnológicas oferecem os seguintes perfis:

- Gestores de usuários - usuários do cliente final do serviço de transporte com possibilidade de acesso a relatórios de uso do serviço e cadastro de usuários;
- Usuários - cliente final do serviço de transporte. Têm acesso a relatórios do próprio histórico no sistema e podem requisitar o serviço;
- Desenvolvedor - colaborador do fornecedor do sistema com acesso a todas as funcionalidades e capacidade de alterações no código fonte.

A prática de mercado em relação à precificação deste serviço é feita com a cobrança de um valor a cada corrida realizada, podendo ainda haver o pagamento mensal de valor fixo e um valor para implantação do serviço.

No dia 13/05/2020 foi promovida uma videoconferência entre a equipe do Projeto TáxiGov Sistema e o fornecedor Voll, empresa de tecnologia que opera como fornecedor de marketplace de transporte, que iniciou a operação em 2016 e tem como clientes a Gol Linhas Aéreas, Pepsico e Votorantim. O fornecedor apresentou o modelo de negócio, alinhado com o ofertado de fornecedores de marketplace de transportes. Destacou-se que há intenção de inserção de outros modais, como veículos próprios ou locados, na plataforma do vendedor, criando um mix entre marketplace de transporte e sistema de gestão de frota. Em 05/04/2021 foi realizada uma conversa por meio de audioconferência com a Voll, na qual foram apresentada a expansão dos fornecedores de locação de veículos, transporte rodoviário, entrega de comida e mercado, transporte aéreo e hospedagem incluídos no marketplace. Por parte da Voll foi dada ênfase ao crescimento do mercado de marketplace de transporte, apesar de todos os desafios da pandemia de COVID-19. Esse crescimento deve-se ao mercado B2B que buscou com maior intensidade fornecedores mais eficientes para transporte, dessa forma, migrando ao mercado de marketplace de transporte. Foi apresentada a expansão das atuações da Voll por meio de atuação os fornecedores de locação de veículos, transporte rodoviário, entrega de comida e mercado, transporte aéreo e hospedagem incluídos no marketplace.

No dia 19/05/2020 foi promovida uma videoconferência com a equipe do Projeto TáxiGov Sistema e o fornecedor Wexp, empresa de tecnologia que opera como fornecedor de marketplace de transporte. Entre os principais destaques da reunião foi a possibilidade de desconto sobre o preço praticado pelo fornecedor final de transporte e a possibilidade de inserção de preços negociados diretamente pela instituição usuária final do serviço de transporte com a empresa fornecedora de transporte. Foi apresentado pelo fornecedor que a ferramenta tecnológica mantém registro dos pedidos de serviço, bem como dos preços apresentados no ato da requisição. Em 05/04/2021 foi realizada uma conversa por meio de audioconferência com a Wexp, na qual foi apresentado o impacto da pandemia de COVID-19 frente ao mercado. Foi informado um crescimento de 300% da operação da Wexp em relação ao cenário pré pandemia. Isso deu-se devido a redução do uso de transporte público por clientes a

fim de evitar aglomeração. Foi apresentado pela Wexp que as lógicas de operação e precificação do serviço foram não sofreu alteração em relação ao contato realizado em 2020.

No dia 27/05/2020 foi promovida uma videoconferência entre a equipe do Projeto TáxiGov Sistema e o fornecedor de transporte Uber. Nesta reunião foi apresentado pelo fornecedor a forma de oferta do serviço de transporte às empresas que atuam como fornecedores de marketplace de transporte. Foi destacado que não há qualquer vínculo contratual entre as partes e que a Uber oferece um API aos fornecedores de marketplace, no entanto, a qualquer momento pode-se desconectar a API, sem nenhum aviso prévio por parte da Uber. Foi indicado que há interesse da Uber em um possível credenciamento do Governo Federal, desde que respeitadas as regras de negócio praticadas pela Uber.

BANCO DO BRASIL

No dia 19/05/2020 foi promovida uma videoconferência com a equipe do Projeto TáxiGov Sistema e a equipe do Banco do Brasil responsável pelo transporte administrativo. Foi destacada a experiência do Banco do Brasil a licitação, até o momento em andamento, para contratação de um marketplace de transporte. Foi apresentada a lógica de fornecimento do serviço de transporte, que teve início em caráter de teste em um ambiente limitado para posteriormente tornar-se uma lógica de transporte que abarcaria todo o Banco. Entre os principais ganhos visados está a simplificação administrativa e a expectativa pelo menor preço disponível para o transporte terrestre, uma vez que, a cada corrida solicitada, será selecionado o fornecedor que pratica o menor valor naquele momento.

A contratação com caráter teste foi realizada em 2020 de serviço de fornecimento de solução tecnológica para serviços de transporte terrestre pelo Banco do Brasil. No certame, foi criada uma dinâmica de agenciamento, pelo fornecedor de solução tecnológica, de empresas de transporte terrestre, cabendo exclusivamente a esse fornecedor a decisão sobre quais as empresas a serem credenciadas, desde que fossem credenciadas ao menos 2 empresas de transporte individual de passageiros e 1 de táxi para cada região de prestação do serviço de transporte. O fornecedor selecionado, Mobicity, ofereceu o serviço de forma satisfatória e levou a equipe responsável pelo transporte administrativo do Banco do Brasil a realizar a implantação definitiva deste modelo com mediante alteração na estratégia em que o sistema utilizado será de desenvolvido e de propriedade do Banco do Brasil.

Entre 15/03/2021 e 01/04/2021 foram realizadas videoconferências e outras trocas de comunicação entre parte da equipe da Central de Compras, o Secretário de Governo Digital Luís Felipe Monteiro e a equipe responsável pela criação da solução de transporte terrestre do Banco do Brasil. Nesses contatos foi trazida a experiência vivenciada na contratação teste bem como o caminho escolhido para a expansão do serviço, por meio de sistema desenvolvido pelo próprio BB. A solução, chamada de MoBB, encontra-se na fase de piloto da implantação, com uso da equipe que atua no desenvolvimento da solução. O desenvolvimento está sendo realizado pela equipe de mobilidade do BB contando com o suporte técnico da área de tecnologia do Banco, com previsão de implantação completa, para transporte comum de usuários, ao longo de 2021. Faz parte do projeto MoBB a expansão do serviço para outros tipos de transporte como transporte de documentos, veículos com padrão maior de conforto e até passagens aéreas.

O BB atua como desenvolvedor da solução e como credenciador de fornecedores, contando com a participação dos principais fornecedores do serviço com integração entre soluções tecnológicas por meio de API.

O Banco do Brasil pretende disponibilizar o serviço de marketplace de transporte à Central de Compras por meio de contratação, modelagem ainda a ser analisada internamente. A equipe do Banco estima que há condições de absorver a demanda da Administração Pública Federal ao longo de 2021.

NECESSIDADES DE ADEQUAÇÃO DO AMBIENTE DO ÓRGÃO OU ENTIDADE PARA VIABILIZAR A EXECUÇÃO CONTRATUAL

Para todos os tipos de fornecedores entende-se que a Administração Pública está preparada para implantar o serviço, não sendo necessária nenhuma grande adequação em relação ao disponível no mercado.

FORMAS DE AQUISIÇÃO DA SOLUÇÃO

Identificou-se 3 formas para aquisição de uma solução tecnológica para serviços comuns de transporte, quais sejam:

Desenvolvimento do sistema

Considera-se possível o desenvolvimento da solução tecnológica em questão, podendo o desenvolvimento ser realizado por empresa contratada de fábrica de software ou por meio do SERPRO ou outra empresa que pudesse desenvolver o sistema . Destaca-se que qualquer dos desenvolvimentos trarão um alto custo de oportunidade à administração pública, uma vez que o desenvolvimento integral de uma solução tende a ser consideravelmente mais demorado que a escolha por um cenário envolvendo o uso de uma solução já desenvolvida pelo mercado.

O desenvolvimento de um sistema próprio trará custos acessórios, seja por meio de manutenção do sistema ou pelas contratações acessórias que necessariamente devem compor essa solução, como por exemplo, a contratação de um serviço de mapas para o geoprocessamento do uso do serviço.

Diante da existência de custos elevados de contratação, manutenção e de oportunidade, indica-se como não adequado o desenvolvimento de um sistema próprio para a administração pública.

Aquisição de solução tecnológica

A aquisição da solução tecnológica é tratada com certa restrição por parte do mercado de fornecedores de marketplace de transporte, uma vez que há um constante trabalho de atualização no sistema de modo que a interligação com os sistemas dos fornecedores de transporte não seja comprometida. Por não se tratar do modelo de negócio deste mercado, nota-se que há uma tendência em não haver a participação deste mercado em um processo administrativo para aquisição de uma solução tecnológica

Por parte dos mercados de sistema de agenciamento de motoristas e de sistema de gestão de frota, foi indicado que a venda da solução tecnológica é uma prática possível, no entanto, é prevista a necessidade de esforços em termos de manutenção da solução tecnológica e custos quanto ao fornecimento de serviço de mapas para o geoprocessamento do uso do serviço.

Nota-se que a aquisição de uma solução tecnológica é possível, porém, limita o mercado fornecedor de soluções, uma vez que não é uma prática de parte do mercado, e mostra-se complexa devido a contratações e custos acessórios.

Contratação como serviço

De forma unânime, todos os mercados fornecedores indicaram que há disposição e é uma prática usual a oferta da solução tecnológica como um serviço, com formas de precificação semelhantes por meio de custo por corrida, custo por motorista cadastrado, custo fixo mensal e custo de implantação da solução.

Sobressai nesta lógica de aquisição da solução a simplificação de processos, uma vez que cabe ao fornecedor as contratações acessórias e o desenvolvimento de rotinas de manutenção da solução, tornando assim esse modelo o mais simples entre todos.

Conclui-se que ao comparar os modelos de aquisição da solução tecnológica, a contratação como serviço mostra-se mais adequada por preservar de forma absoluta os princípios da ampla concorrência e da eficiência.

7. Descrição da solução como um todo

O uso de soluções tecnológicas para transporte de pessoas é uma prática adotada amplamente. Diante desse cenário, a Central de Compras propõe uma solução de transporte terrestre comum suportada por um sistema único para todo o Brasil, capaz de permitir a requisição do serviço pelos usuários, bem como a gerenciamento por parte dos gestores, de forma a garantir maior eficiência no gasto público.

Com base nos avanços em relação à experiência do usuário, à gestão do serviço e a transparência, alcançadas com o a lógica de funcionamento do TáxiGov, busca-se uma solução única para todos os tipos de transportes terrestres comuns e em todo o Brasil, garantindo à administração pública o pagamento do menor valor sobre cada solicitação de serviço.

Entende-se que a lógica de funcionamento do TáxiGov, ao que pese os grandes resultados alcançados, expõe a administração pública ao risco de possuir apenas um fornecedor, o que pode gerar interrupção do serviço a depender de alguma eventualidade que interrompa as atividades do fornecedor.

Nota-se que o serviço de transporte praticado pelo mercado de transporte individual de passageiros, cujos principais fornecedores são a Uber, 99 e Cabify, atua com valores variáveis, prática conhecida como tarifa dinâmica, que varia de acordo com a demanda do serviço no instante na região da solicitação. Ao selecionar apenas um fornecedor a administração pública não pode abrir mão

da previsibilidade do custo do serviço, licitando assim um valor fixo por quilômetro percorrido, ignorando a tarifa dinâmica. O afastamento da regra de negócio gera desconforto no mercado de transporte individual de passageiros, que não participa da grande maioria das licitações.

Para reduzir o risco de interrupção do serviço, somada a busca pelo menor preço e pela adesão de todos os mercados, a seleção de fornecedores deve seguir uma lógica que permita competição do valor no momento da requisição, podendo ser por um credenciamento realizado pela Central de Compras ou por uma disputa promovida por um intermediário, estabelecendo descontos sobre o valor praticado pelo mercado no momento da requisição do serviço.

Considerando os mercados fornecedores de soluções tecnológicas, percebe-se que apenas os fornecedores que atuam com uma espécie de marketplace de transporte têm condição de disponibilizar um serviço que crie um ambiente de competição para cada solicitação, podendo ou o fornecedor ser um desenvolvedor de sistema, cabendo o credenciamento à Central de Compras, ou o fornecedor ser um desenvolvedor de sistema e um intermediário das empresas de transporte, atuando como uma espécie de credenciador, possibilitando em ambos os casos a variação de preço em tempo real conforme o preço praticado no instante da requisição.

Entende-se que, da mesma forma que o credenciamento é possível no serviço de transporte oferecido atualmente pelo TáxiGov, os demais serviços comuns de transporte terrestre poderão ter a lógica de credenciamento aplicada ou poderá ser promovido a seleção de um único fornecedor com preço fixo. Para ambas as formas de seleção a solução tecnológica oferecida pelos fornecedores de marketplace de transporte é viável, uma vez que as funcionalidades de sistema permitem qualquer forma de operacionalização.

PROCESSO DE IMPLANTAÇÃO

Projeta-se para esse projeto um processo de transição entre os atuais serviços de transporte para o uso do TáxiGov Sistema em 3 etapas:

Etapa 1 - Migração dos atuais TáxiGovs e expansão desse serviço para outras cidades

A Central de Compras atuou ao longo de 2020 e em 2021 para expandir o serviço de transporte comum de servidores e colaboradores, oferecido pelo atual TáxiGov. Nota-se que, para esse serviço, utiliza-se uma solução tecnológica aos moldes do proposto no TáxiGov Sistema, possibilitando que na primeira etapa de implantação desta solução haja a substituição dos atuais sistemas do TáxiGov pela solução do TáxiGov Sistema, bem como expansão do TáxiGov a outros municípios ainda não atendidos, utilizando o TáxiGov Sistema.

Com a existência de um sistema único, cria-se a possibilidade de interligação deste sistema com o de outros fornecedores por meio de APIs, possibilitando a adoção de uma lógica de credenciamento de fornecedores e de disputa de preços para cada requisição, aos moldes do serviço de Compra Direta de Passagens Aéreas, cuja gestão é responsabilidade da Central de Compras. Em conversas com o mercado de fornecedores de marketplace de transporte ou de provedores de transporte, notou-se a disponibilidade de ambas as partes em atuar nessa lógica, o que traria a administração pública a redução de riscos inerentes a contratação de um único fornecedor de transporte, bem como possibilitaria sempre o menor custo do transporte para a administração pública devido a concorrência no ato da requisição do serviço trazer o fornecedor que naquele momento pratica o menor valor no mercado.

Etapa 2 - Uso do TáxiGov Sistema como ferramenta de gestão

Os serviços de transporte utilizado pela administração pública apresentam um déficit de dados e informações que impacta diretamente no desenho de soluções de transporte. Buscando solucionar esse desafio, propõe-se implantar o TáxiGov Sistema em todos os tipos de transporte terrestre comum da administração pública, de modo a captar informações que serão essenciais para a criação de uma solução de transporte. Dessa forma, a etapa 2 não passa a ser uma mudança na forma de transporte, mas apenas a aplicação da solução tecnológica como ferramenta de gestão.

Importante destacar que, conforme o mercado fornecedor de ferramentas de gestão de frota, a mera implantação da gestão de frota é acompanhada por uma redução de 15% a 30% no gasto com transporte decorrente de otimização de rotas, redução do uso indevido do transporte e compartilhamento do serviço.

Etapa 3 - Criação de novos serviços de transporte usando o TáxiGov Sistema

Com a posse de dados e informações reais e precisas relativa aos transportes terrestres da administração pública é possível a criação de soluções de transporte de acordo com as necessidades da administração pública. Não é cabível especular quais soluções serão criadas, uma vez que não há, hoje, estudos de mercado que apontem de que formas podem ser disponibilizadas outras formas de transporte terrestre.

8. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

O serviço de fornecimento de solução tecnológica para serviços comuns de transporte terrestre prevê alcançar os seguintes tipos de transporte:

- Transporte administrativo comum;
- Transporte administrativo comum por ônibus e vans;
- Transporte de documentos;
- Transporte de cargas; e
- Transporte de longas distâncias.

Projeta-se a redução de custos com esses transportes em duas fases: a primeira com a inclusão dos atuais transportes no TáxiGov Sistema, sem nenhuma alteração na forma de prestação e do serviço e a segunda com a revisão dos modelos de prestação dos serviços de transporte.

É possível projetar a economia da primeira etapa de implantação do TáxiGov Sistema com reduções de custos informados pelo mercado sobre os valores estimados para cada tipo de transporte para todas as cidades do Brasil.

Custo dos atuais transportes

Para levantar o atual custo com transporte, realizou-se uma pesquisa com entidades públicas no Distrito Federal, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Rondônia. O escopo da pesquisa foi limitada, a princípio a estas localidades devido a interação entre a Central de Compras e as entidades nesses estados, haja vista que a época do levantamento havia sido iniciado a expansão do atual TáxiGov às capitais destes estados. Ao todo coletou-se 50 respostas, o que possibilitou uma amostra razoável do funcionamento desses transportes nesses estados das seguintes entidades públicas:

- Agência Nacional de Transportes Aquaviários
- Agência Nacional de Energia Elétrica
- Arquivo Nacional
- Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia
- Defensoria Pública do Estado de Mato Grosso
- Departamento da Polícia Rodoviária Federal
- Empresa Brasileira de Serviços Hospitalares
- Escola Nacional de Administração Pública
- Fundação Alexandre de Gusmão
- Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- Fundação Nacional do Índio
- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
- Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas
- Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso
- Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso do Sul
- Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia
- Instituto Nacional de Meteorologia
- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
- Ministério da Economia
- Ministério da Defesa
- Ministério da Saúde
- Ministério de Minas e Energia
- Tribunal de Contas do Estado de Rondônia

- Tribunal Regional Eleitoral
- Tribunal Regional Federal da 1ª Região
- Tribunal Regional do Trabalho
- Universidade Federal de Mato Grosso
- Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
- Vice-Presidência da República

Foi levantado, entre os respondentes, o seguinte total:

TOTAL		
Longas distâncias	Sua entidade faz transporte para longas distâncias?	33
	Distância média por órgão	964
	Distância média por órgão por dia	44
	% de entidades	65%
Cargas	Sua entidade faz transporte de cargas?	16
	Distância média por órgão	240
	Distância média por órgão por dia	11
	% de entidades	31%
Documentos	Sua entidade faz transporte de documentos?	13
	Distância média por órgão	238
	Distância média por órgão por dia	11
	% de entidades	25%

Considerações em relação à pesquisa:

- Para o transporte de documentos no DF, foi informada apenas a demanda realizada fora do TáxiGov;
- O transporte por ônibus e vans está inserido dentro do transporte de longas distâncias. Há transporte por esses veículos em curtas distâncias, no entanto, entende-se que é reduzido ou é utilizado de forma ineficiente;

Projetando esses valores para o Brasil, considerando a proporção entre quantidade de servidores e entidades respondentes com o total nacional, concluiu-se pelo seguinte quantitativo:

--	--

		Brasil	
Longas distâncias	Entidades		937
	Distância mensal total		973.399
	Distância mensal média por entidade		487.168
	Corridas por mês		8.464
Cargas	Entidades		480
	Distância mensal total		120.957
	Distância mensal média por entidade		60.719
	Corridas		1.384
Documentos	Entidades		430
	Distância mensal total		96.670
	Distância mensal média por entidade		48.550
	Corridas		7.552

Para os valores acima, considerou-se que o TáxiGov Sistema será utilizado em todas as cidades com mais de 600 servidores públicos federais, o que totaliza 89 cidades e 509.253 servidores (85% do total) distribuídos em 1.540 entidades (considera-se cada UORG uma entidade).

O valor gasto com cada tipo de transporte teve como base os valores gastos com transporte administrativo comum, que equivale a R\$ 8,51 por quilômetro rodado, conforme cálculo realizado sobre todas as entidades públicas federais no DF.

Para o valor dos demais serviços utilizou-se os parâmetros do transporte comum, com a mudança no perfil de uso, o que atinge o custo dos veículos que realizam o transporte, proporção entre motoristas servidores e terceirizados, distância média das corridas e quilometragem mensal utilizada para estes deslocamentos. Com isso encontrou-se os seguintes valores por quilômetro para cada tipo de transporte:

- Transporte de longas distâncias: R\$ 11,81 por quilômetro
- Transporte de cargas: R\$ 13,36 por quilômetro
- Transporte de documentos: R\$ 8,51 por quilômetro

Nessa análise utilizou-se o mesmo valor do transporte comum para o transporte de documentos, uma vez que o uso de transporte comum para transporte de documentos trata-se de uma prática comum nas entidades públicas.

Considerando as proporções de cada tipo de transporte entre os respondentes, os custos do transporte e as demandas estimadas, tem-se a seguinte estimativa de custos e economia em relação aos transportes a serem abarcados pelo TáxiGov Sistema. Todos os valores são anuais, com exceção da coluna "Economia mensal":

TOTAL								
		DF	Estados	Brasil	Custo sistema	Economia	Custo serviço	Economia mensal
Longas distâncias	Entidades	17	921	937				
	Distância mensal total	12.439	960.960	973.399	R\$ 3.385,73	15%	R\$ 12.955.543,68	R\$ 1.939.945,82
	Distância mensal média por entidade	744	1.044	487.168				
	Corridas por mês	108	8.356	8.464				
Cargas	Entidades	33	446	480				
	Distância mensal total	4.808	116.149	120.957	R\$ 553,58	15%	R\$ 1.855.128,44	R\$ 277.715,69
	Distância mensal média por entidade	144	260	60.719				
	Corridas	55	1.329	1.384				
Documentos	Entidades	67	363	430				
	Distância mensal total	3.062	93.608	96.670	R\$ 3.020,93	63%	R\$ 822.659,17	R\$ 518.679,32
	Distância mensal média por entidade	46	258	48.550				
	Corridas	239	7.313	7.552				
				Mensal				
				Anual	R\$ 6.960,24		R\$ 15.633.331,28	R\$ 2.736.340,82
					R\$ 83.522,92		R\$ 187.599.975,41	R\$ 32.836.089,86

O cenário de economia apresentado considerou-se as etapas 1 e 2 apresentadas no item 7 deste estudo e a porcentagem de economia mínima apontada pelo mercado com a implantação de um sistema de gestão do transporte. Não foi apresentado custos de economia com o transporte comum, tendo em vista que esse transporte está sendo oferecido pelo TáxiGov atual e, em um primeiro momento, não há previsão de redução de custos. Para um momento futuro, espera-se que o TáxiGov Sistema propicie ambiente favorável a redução de custos em relação ao atual TáxiGov, bem como aumento da economia com outras formas de transporte apresentadas.

Importante destacar a redução de custos com transporte de documentos, que com o TáxiGov Sistema poderão ser incorporados ao modelo atual do TáxiGov e para o fato que desconsiderou-se a economia com implantações do atual TáxiGov, haja vista que esse será alcançado independente da criação do TáxiGov Sistema.

9. Estimativa do Valor da Contratação

Com o quantitativo de serviços encontrado no item 8 deste documento, é possível encontrar o valor estimado da contratação, considerando que a forma de pagamento será por meio de um valor fixo a cada corrida realizada, sem a aplicação de taxas mensais ou valores para início do serviço.

Entende-se que o TáxiGov Sistema deve-se adotar a quantidade de corridas realizadas unicamente, uma vez que essa reflete a demanda real utilizada pela administração pública.

Em prospecções realizadas com fornecedores notou-se os seguintes valores para uso do sistema orbitam o valor de R\$ 0,40 por corrida requisitada.

10. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

Os serviços serão prestados por um único fornecedor, e a justificativa para sua indivisibilidade ampara-se no seguinte:

- a simples adoção do parcelamento do objeto em 2 (dois) ou mais itens não garantiria que o fornecimento do serviço de transporte fosse prestado por mais de um fornecedor, visto que não se encontra justificativa para impedir os licitantes de concorrerem em mais de 1 (um) item;
- despadronização das soluções tecnológicas dos fornecedores, dificultando e onerando sobremaneira o desenvolvimento das atividades relacionadas à gestão e operação dos serviços; e
- Possibilidade de perda da economia de escala, em razão da não redução do preço do serviço em virtude da divisão da demanda em itens.

11. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

O serviço de fornecimento de solução tecnológica para serviços de transporte terrestre foi alvo de licitações do Banco do Brasil e da Petrobras ao longo de 2020.

Em relação ao Banco do Brasil, foi descrito no item 6, Levantamento de Mercado, a contratação realizada, em caráter de teste, e o desdobramento desta etapa do projeto.

PETROBRAS

No dia 01/06/2020 foi promovida uma videoconferência com a equipe do Projeto TáxiGov Sistema e a equipe da Petrobras que atua na criação e modelagens de transporte terrestre de colaboradores. Foram apresentados resultados e perspectivas relativas ao transporte administrativo no âmbito da Petrobras.

A Petrobras, a partir de 2016, iniciou um processo de redução de frota própria de veículo com a migração de lógica de uso do transporte sendo transacionada entre veículos próprios para serviços de transporte de colaboradores. Ao todo essa migração resultou na redução de 2.660 veículos próprios da Petrobras. Foi dado um grande passo para mudança de modelo de transporte com duas contratações em 2018: um sistemas de gestão de frota para veículos próprios ou locados e a implantação de um serviço de transporte por meio de táxi com uso de aplicativo. Com esse novo cenário foi notório a diminuição da demanda frente a racionalização e da transparência sobre o serviço de transporte, além da crescente simplificação de processos relacionadas a transporte que foi observada com outras iniciativas da empresa.

Ao longo de 2018 e 2019 foram iniciadas ou expandidas soluções de compartilhamento de corridas, transporte de materiais, integração de serviços de transporte em um único sistema e simplificação de processo de prestação de contas.

A partir de 2020 Petrobras possuiu 3 sistemas de transporte para diferentes tipos de demanda:

- Buus - sistema de gestão para monitoramento de transporte por ônibus
- Carsharing - Joycar - plataforma de autoserviços para pool de carros utilizado em refinarias
- Mobicity - Plataforma integradora de mobilidade terrestre por meio de credenciamento de diferentes fornecedores na lógica de marketplace, onde cabe ao fornecedor o credenciamento de fornecedores

Cabe destacar que a contratação da Mobicity era por taxa fixa por corrida realizada, seguindo a lógica de marketplace de transporte terrestre.

Diante do sucesso da evolução em relação ao transporte terrestre, está em estudo a criação de um sistema único, desenvolvido pela Petrobras, que unifique em uma única solução tecnológica todos os serviços e formas de transporte.

12. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

A referida contratação pela Central de Compras está alinhada ao Planejamento Estratégico da Secretaria de Gestão - SEGES, bem como ao mapa estratégico do Ministério da Economia 2019-2022 e ao Plano Plurianual PPA 2020/2023.

A iniciativa está alinhada ao objetivo estratégico "Disponibilizar soluções centralizadas e compartilhadas para contratações de bens e serviços de uso comum no Poder Executivo Federal" atribuído à Central de Compras no planejamento estratégico da SEGES.

A atuação da SEGES, por sua vez, está associada ao objetivo estratégico: promover a transformação do Estado para torná-lo menor e mais eficiente. E, por fim, alinha-se no cumprimento do Programa Brasil Moderniza previsto no PPA 2020/2023, conforme Anexo da Lei nº 13.971, de 27 de dezembro de 2019. A diretriz deste programa é no sentido de aumentar a eficiência da ação do setor público, com a valorização da ciência e tecnologia e redução da ingerência do Estado na economia. O objetivo do programa é aumentar a qualidade da prestação de serviços à sociedade, modernizando o ambiente de negócios e a gestão pública, com ênfase na transformação digital dos serviços públicos.

13. Resultados Pretendidos

1. Possibilitar a centralização de serviços comuns de transporte terrestre;
2. Possibilitar a adoção de solução tecnológica para os serviços comuns de transporte terrestre que não são abrangidos pelo TáxiGov;
3. Simplificar o uso e os processos de gestão dos serviços de transporte terrestre;
4. Diminuir a quantidade de licitações relacionadas ao serviço comum de transporte terrestre;
5. Economia financeira com a alteração do modelo de R\$ 32 milhões ao ano.

14. Providências a serem Adotadas

1. Realizar planejamento para implantação do serviço, levando em consideração os atuais estágios de implantação do TáxiGov;
2. Capacitação de gestores do serviço de transporte;
3. Capacitação de usuários do serviço;
4. Capacitação de fiscais de contrato das entidades participantes da Ata de Registro de Preço;
5. Criar e realizar processo de comunicação junto aos stakeholders do serviço;
6. Estabelecer lógica precificação do serviço totalmente aderente ao mercado de transporte;
7. Realizar licitação para contratação de um serviço que ofereça uma solução tecnológica à administração pública;
8. Definir regras do serviço e credenciar empresas de transporte comum para oferecer serviço de transporte dentro da solução tecnológica a ser contratada;
9. Estabelecer algoritmo para escolha do serviço com base em menor valor e tempo de atendimento estimado;
10. Realizar estudos para inserção de outros serviços comuns de transporte terrestre na solução tecnológica.

15. Possíveis Impactos Ambientais

A criação de uma solução tecnológica que abarque os serviços de transporte terrestre comuns trará racionalização da demanda necessária da administração pública. Conforme apontado pelo mercado fornecedor, estima-se uma redução na margem de 15% a 30% dos custos com transporte. Essa redução de gastos pode ser entendido como redução da quilometragem rodada pela administração pública, o que gera um impacto ambiental positivo.

Estima-se que uma redução de 15% da quantidade de quilômetros rodados gerará uma redução de mais de 150 mil quilômetros rodados ao longo de 1 ano, o que reduz em mais de 0,6 tonelada de CO₂.

16. Declaração de Viabilidade

Esta equipe de planejamento declara **viável** esta contratação.

16.1. Justificativa da Viabilidade

A contratação de uma solução tecnológica única para serviços comuns de transporte terrestre administrativo mostra-se viável pelos seguintes motivos:

- Economia na ordem de R\$ 32 milhões;
- Incremento da transparência e controle com a disponibilização de informações de serviços comuns de transporte terrestre administrativo digitalizadas e compiladas;
- Melhorias em relação a usabilidade do usuário de serviços comuns de transporte terrestre administrativo
- Redução de ociosidade das frotas dos serviços comuns de transporte terrestre administrativo
- Simplificação da expansão do atual TáxiGov

17. Responsáveis

LUÍS GUILHERME IZYCKI

Coordenador

ISABELA GOMES GEBRIM

Coordenadora-Geral de Serviços Compartilhados

ANDERSON CHAGAS DA SILVA

Analista Técnico Administrativo