

Estudo Técnico Preliminar 3/2021

1. Informações Básicas

Número do processo: 19973.100411/2021-68

2. Introdução

1. Este relatório apresenta os resultados dos estudos e levantamentos realizados pela Central de Compras relativos ao transporte dos servidores, empregados e colaboradores dos órgãos da Administração Pública – AP para o desenvolvimento dos serviços administrativos no âmbito do Paraná, considerando-se especialmente:

1.

a implantação, no Distrito Federal, do serviço de agenciamento de transporte denominado TáxiGov 3.0, por demanda, cuja contratação decorreu do processo licitatório realizado pela Central de Compras, conforme Edital de Licitação – Pregão Eletrônico nº 02/2019;

2.

a implantação, no Rio de Janeiro, do serviço de agenciamento de transporte denominado TáxiGov RJ, por demanda, cuja contratação decorreu do processo licitatório realizado pela Central de Compras, conforme Edital de Licitação – Pregão Eletrônico nº 04/2019;

3.

a implantação, em São Paulo, do serviço de agenciamento de transporte denominado TáxiGov SP, por demanda, cuja contratação decorreu do processo licitatório realizado pela Central de Compras, conforme Edital de Licitação – Pregão Eletrônico nº 08/2019;

4.

as regras estabelecidas pelas legislações municipais e estaduais que versem sobre serviços de táxi e de transporte individual de passageiros;

5.

o disposto no subitem 9.3 do Acórdão nº 1.223/2017 – Plenário do Tribunal de Contas da União – TCU, com a redação dada pelo Acórdão nº 1.834/2017 – Plenário, decorrente do processo de análise da referida contratação realizada por aquele órgão de controle e fiscalização.

2. Seguindo a mesma sistemática adotada para a implantação das diversas funções do TáxiGov, os seguintes objetivos nortearam o desenvolvimento dos estudos relatados:

1.

economia de recursos financeiros e pessoas da APF envolvidas nas atividades relacionadas ao serviço de transporte, permitindo a melhoria do gasto público;

2.

padronização do serviço de transporte, com racionalização do uso de recursos humanos na gestão e controle do serviço, de modo a permitir atuação prioritária em suas atividades finalísticas; e

3.

operação e gestão do serviço em tempo real, permitindo maior transparência e controle da utilização e do gasto, com o uso intensivo de tecnologia da informação e comunicação.

Os estudos consideraram a decisão estratégica de abranger órgãos, fundações, autarquias, empresas públicas e sociedades de economia mista, contudo sem estabelecer para estas entidades a gestão e controle da operação do serviço de forma centralizada.

O Projeto TáxiGov, que iniciou sua operação em 13 de fevereiro de 2017 e já realizou mais de 500 mil atendimentos para todos os Órgãos da APF em Brasília, incorpora o conceito de serviços por demanda, trazendo outros benefícios como a avaliação dos serviços pelo usuário final, maior transparência com o uso intensivo de tecnologia, menor esforço de gestão dos serviços e mitigação da ociosidade. Foi um marco para o serviço de transporte de servidores com replicações diversas por diversos outros entes estatais.

A expansão do TáxiGov para órgãos e entidades federais localizados na região metropolitana de Curitiba é um importante passo para a replicação deste modelo, de forma coordenada para as outras capitais do país.

Para isso, deve-se estudar criteriosamente os mercados locais de transporte e suas vicissitudes como fluxo de operação, necessidades e perfil da demanda de transporte, de modo a ajustar os modelos exitosos para essas novas praças. Entende-se com isso que há uma expectativa de economia superior a R\$ 1,5 milhões ao ano com a mudança na forma de uso do transporte, somado a R\$ 1,2 milhões proveniente de simplificações de processos administrativos.

3. Descrição da necessidade

SITUAÇÃO ATUAL

Referente ao transporte de servidores, empregados e colaboradores da Administração Pública no estado do Paraná, exclusivamente para o desenvolvimento das atividades administrativas, destacam-se:

1.

multiplicidade de formas de atendimento, prevalecendo primordialmente o uso de veículos locados (com e sem motoristas e com e sem fornecimento de combustível) e o uso de veículos próprios, exigindo-se diversas outras contratações atreladas ao seu uso (motoristas, combustível, seguros, peças e manutenção, higienização e limpeza, etc.);

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 e o planejamento e a 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;

6.

utilização de base de localização dos veículos utilizados na operação, com evidente perda de eficiência em razão do deslocamento dos veículos sem nenhum passageiro (atendimento com origem diferente do local da base a ou retorno à base após atendimento);

7.

custo elevado de operação, com significativos volumes de recursos financeiros imobilizados em veículos próprios.

A coleta de informações teve como cerne a obtenção de dados relacionados aos seguintes tópicos:

1.
modelos de serviço utilizados;
2.
contratos administrativos relacionados vigentes;
3.
quantidade de veículos em uso;
4.
pessoas envolvidas no serviço;
5.
demanda de transporte (quantidade de solicitações, horários, etc.);
6.
custos envolvidos;

NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

A contratação do serviço de transporte terrestre de servidores e colaboradores em atividades administrativas por intermédio de agenciamento de motoristas com uso de solução tecnológica mostra-se necessária diante do quantitativo de demanda estimado, considerando ainda as seguintes necessidades :

- a. melhoria do gasto público, com pagamento do serviço pelo quilômetro efetivamente percorrido com o GESTOR ou USUÁRIO embarcado no VEÍCULO;
- b. simplificação e desburocratização das relacionadas à gestão do serviço de transporte e à requisição do serviço pelo usuário.
- c. 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.

Ademais, após análise das informações fornecidas, bem como as coletadas com apresentações individualizadas do TáxiGov em Curitiba entre a equipe do projeto e diversos órgãos e entidades federais, estaduais e municipais apontam para uma necessidade passível de atendimento por um modelo de contratação semelhante ao TáxiGov para parte da demanda daquelas unidades.

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

5. Descrição dos Requisitos da Contratação

NECESSIDADE

A contratação do serviço e a sistemática adotada se justificam pela necessidade de proporcionar o transporte de servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos e entidades, visando a garantir meios para que os mesmos possam desenvolver as suas funções institucionais, no âmbito do município de Curitiba, considerando ainda os seguintes objetivos básicos:

- a. melhoria do gasto público, com pagamento do serviço pelo quilômetro efetivamente percorrido com o passageiro ou usuário embarcado no veículo;
- b. padronização do serviço no âmbito dos órgãos e entidades;
- c. simplificação e desburocratização das relacionadas à gestão do serviço de transporte e à requisição do serviço pelo usuário; e
- 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.

O aperfeiçoamento do processo de compras públicas, mediante a simplificação dos processos de contratação e com definição de especificações de referência.

NATUREZA DO SERVIÇO

Nos termos exigidos na alínea “b”, do item 3.3, do Anexo III da IN SEGES/MP nº 5/2017, ressalta-se que os serviços a serem contratados enquadram-se como de natureza continuada, uma vez que o transporte de servidores deve ser prestado continuamente e não apenas para atender a uma demanda momentânea, já que será necessária a sua execução novamente, no exercício seguinte e posteriores.

Esse serviço de transporte de servidores é voltado para o atendimento às necessidades públicas permanentes, cujo contrato não se exaure com uma única prestação, pois eles são cotidianamente requisitados para o andamento normal das atividades da Administração, e sua essencialidade atrela-se à necessidade de existência e manutenção do contrato, pelo fato de eventual paralisação da atividade contratada implicar em prejuízo ao exercício das atividades da Contratante.

ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA DO OBJETO

O serviço deve ser executado de forma ininterrupta durante 24 (vinte e quatro) horas por dia, inclusive sábados, domingos e feriados, com disponibilização pelo fornecedor de solução tecnológica para a operação e a gestão em tempo real, 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:

- 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
- Disponibilidade de relatórios do serviço em tempo real
- Possibilidade de requisição do serviço por meio de aplicação *web* ou aplicativo *mobile*

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

- a. disponibilização de veículo designado para atendimento no endereço de origem da solicitação em prazo máximo, contados da data e hora da solicitação, a ser definido no Termo de Referência;
- b. cancelamento da solicitação pelo usuário, sem ônus para a Contratante, dentro dos 5 cinco minutos iniciais do chamado;
- c. cancelamento da solicitação pelo usuário, após 5 (cinco) minutos iniciais da chamada, desde que não iniciado o atendimento (caracterizado este pelo embarque do usuário no veículo), com ônus para a Contratante do equivalente ao valor inicial da corrida;
- d. apuração do valor do atendimento iniciado 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, tais como: transporte de bagagem, retorno, quantidade de passageiros;
- f. pagamento de eventual pedágio pelo motorista, com posterior inclusão do respectivo valor no valor do atendimento realizado, de forma discriminada no recibo.

6. Levantamento de Mercado

ANÁLISE DE MERCADO

A análise de mercado consiste em colher informações sobre as empresas que executam o transporte de passageiros como: cooperativas de táxi, serviços individuais de transporte remunerado de passageiros e locadoras de veículos. A coleta de dados foi realizada através de contato via telefone com cada empresa para uma breve aproximação e criação de um canal por e-mail. As principais informações e conclusões determinadas pela análise do mercado de prestação de serviços de transporte são apresentadas nos itens abaixo.

MUDANÇAS NOS MODELOS DE TRANSPORTE

Os modelos utilizados pelas pessoas para se transportarem nos centros urbanos atravessam um momento de diversas e significativas mudanças, principalmente em decorrência da entrada em operação das empresas de serviço de transporte privado de passageiros, situação que está se estendendo para os segmentos corporativo e da Administração Pública, produzindo as seguintes consequências:

- a. acirramento da concorrência;
- b. diminuição dos preços;
- c. intensiva oferta;
- d. operação de agenciamento realizado por grandes empresas especializadas;
- e. intensivo uso de tecnologia;
- f. agilidade no atendimento;
- g. intensivo uso de pagamento com utilização de cartão de crédito, particularmente no segmento de pessoa física;
- h. mudanças nos modelos de serviço de transporte contratado pelos segmentos corporativo e da administração pública;
- i. segmentação da oferta, de forma mais acentuada no oferecimento de serviços categorizados por tipo de veículo, havendo situações de empresas que tornam motoristas e clientes do sexo feminino como exclusivos;
- j. necessidade de adaptação na oferta do serviço de táxi, de forma a se ajustar às novas condições do mercado;
- l. necessidade de adaptação na oferta de serviço de locação de veículos para os segmentos corporativo e da administração pública;
- k. necessidade de regulamentação das novas condições no âmbito federal, distrital e municipal;
- m. desmobilização das frotas próprias das empresas e dos órgãos públicos.

FORNECEDORES DE SERVIÇO

Os fornecedores aptos a prestarem serviço de transporte para a Administração Pública, pelas características de cada modelo de negócios e observadas as disposições legais, podem ser agrupados em 4 (quatro) grupos distintos:

- a. empresas locadoras de veículos, notando-se movimentos para adaptação de seus modelos de negócios para que mantenham condições de competitividade;
- b. empresas/entidades de serviço de transporte, caracterizadas essencialmente pela disponibilização de forma exclusiva para o contratante de veículos e motoristas para suprir as demandas de transporte;
- c. empresas/entidades de serviço de táxi, caracterizadas pela realização de agenciamento de serviço de táxi, com intenso movimento de incorporação de tecnologia nas suas operações, de forma a possibilitar acesso aos seus serviços por meio de aplicação web e aplicativo mobile;

d. empresas de serviço de transporte individual de passageiros, cujas operações consistem basicamente no agenciamento do transporte por meio de solução tecnológica baseada no uso de aplicação web e aplicativo mobile, mediando as demandas dos usuários e as ofertas dos motoristas prestadores do serviço, inclusive o processo de pagamento.

BENCHMARKING COM FORNECEDORES

As informações recebidas nas reuniões realizadas pela Central de Compras, audioconferências e envio de formulário com potenciais fornecedores demonstram que as funcionalidades as soluções tecnológicas disponíveis no mercado atendem de forma geral as exigências e especificidades dos processos operacional e de gestão estabelecidos na APF, entretanto sempre havendo necessidade de customizações em menor ou maior grau para atendimento completo.

Foram realizadas reuniões com empresas fornecedoras de solução tecnológica para agenciamento, a citar: Gaudium, MobApps, Táxi Digita, Use Táxi e TáxiPRO. Esses encontros foram promovidos por meio de videoconferências e audiconferências 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 a 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.

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.

Em relação às empresas de serviço de transporte privado de passageiros, houve uma preocupação maior sobre o objeto a ser contratado, visto que as mesmas não realizam serviço de transporte, mas sim agenciamento ou intermediação, não havendo assim obrigação trabalhista junto aos seus motoristas. Outro ponto relevante é a não emissão de Nota Fiscal sobre o serviço. As empresas Cabify e 99, que possuem contrato com o Governo de São Paulo e Prefeitura de São Paulo, respectivamente, emitem uma Nota de Débito detalhando todos os custos do serviço.

7. Descrição da solução como um todo

O uso de soluções tecnológicas para transporte de pessoas é uma prática adotada amplamente em grandes centros urbanos no Brasil. Diante desse cenário, a Central de Compras propõe uma solução de transporte terrestre comum suportada por um sistema capaz de permitir a requisição do serviço pelos usuários, bem como a gerenciamento por parte dos gestores.

A facilidade para o usuário é parte fundamental na solução, uma vez que a possibilidade de solicitação do serviço pelo usuário, sem recorrer ao gestor do serviço, bastando apenas cadastro no sistema, o aplicativo *mobile* instalado ou o acesso à aplicação *web* e acesso a internet. Essa facilidade, somada ao fato que relatórios online possibilitam transparência e controle sobre o serviço, com acesso a todas as informações das corridas realizadas, permite a desburocratização do serviço de transporte, com a aplicação de controles posteriores apenas sobre os usos com aparente desvio, aumentando a eficiência sobre a gestão do serviço.

A requisição do serviço, após a realizada pelo sistema, é enviada a motoristas cadastrados no sistema para o atendimento em tempo mínimo determinado no Termo de Referência. A corrida será efetivamente iniciada após o embarque do usuário, finalizando no desembarque, caracterizando um serviço sobre demanda, em que há cobrança apenas em relação ao uso do serviço propriamente dito.

Após o encerramento da corrida o usuário que utilizou o serviço receberá, por e-mail, uma cópia do recibo eletrônico da corrida, com informações sobre o serviço. Haverá neste e-mail um espaço para avaliação, buscando assim a manutenção da qualidade do serviço, não apenas quanto ao tempo de atendimento.

No início do mês seguinte, as corridas serão faturadas pela entidade contratante, fazendo uma análise quanto incorreções em registros de corridas prestados, bem como sobre a qualidade do serviço.

ESTRATÉGIA RECOMENDADA

Considerados os dados e informações apresentadas neste relatório, nas partes que tratam do diagnóstico e da análise de mercado, é recomendado que a Central de Compras realize novo processo licitatório para suprir a necessidade de transporte de servidores, empregados e colaboradores a serviço da Administração Pública no Pará, considerando especialmente as seguintes condições:

- a. adoção de sistemática e modelos de gestão e operacional de execução do serviço semelhantes ao estabelecidos nos pregões para contratação do TáxiGov no DF, RJ e SP;
- b. realização de Intenção de Registro de Preços – IRP, com vista a estimar a quantidade de quilometro prevista para cada órgãos que tenha interesse em ser partícipe desse registro de preço;
- c. estabelecimento de critério de julgamento para definição do vencedor do processo licitatório em razão da melhor oferta de preço para o quilômetro rodado na execução do serviço de transporte, considerando o percurso da viagem com o passageiro embarcado no veículo, sendo considerado o uso de tecnologia GPS para apuração da distância percorrida;
- d. criação da variável valor inicial da corrida, valor este que é uma função do valor do quilômetro contratado, substituindo o valor mínimo da corrida, que foi estabelecido nas ultimas licitações da Central de Compras, aproximando das práticas de mercado no que refere-se ao valor pago por corrida;
- e. limitação geográfica da prestação do serviço para os município de Curitiba e região metropolitana de modo a atingir o maior gasto da Administração Pública Federal com transporte ;
- f. revisão das funcionalidade da solução tecnológica estabelecidos nos pregões para contratação do TáxiGov no DF, RJ e SP, de modo a avaliar a possibilidade de aprimoramento na experiência do usuário e maior gestão da qualidade sobre a prestação do serviço;
- g. revisão dos itens de avaliação da PoC estabelecidos nos pregões para contratação do TáxiGov no DF, RJ e SP, de modo a avaliar a possibilidade de aprimoramento;
- h. adoção de valor inicial do pregão baseado no valor de mercado do serviço de táxi, uma vez que esse é a principal categoria de fornecedor, juntamente com os serviços de transporte individual de passageiros. Como há pouca previsibilidade em relação ao valor desse fornecedor, pode-se adotar o valor daquele mercado, convertendo o valor a ser pago para quilômetro rodado.

8. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

O serviço de transporte terrestre de servidores e colaboradores em atividades administrativas é um serviço comum nas entidades públicas federais, o que permite afirmar que há proporcionalidade entre a demanda e a quantidade de servidores lotados na cidade. De forma a apurar a demanda proporcional a quantidade de servidores, é possível realizar uma análise quanto ao tamanho da cidade, localização das entidades públicas e distâncias de possíveis deslocamentos a serem realizados.

Usando a demanda real utilizada pela APF direta no Distrito Federal notou-se que os a quilometragem média por corrida é de 7,21 e a quantidade média de corridas é de aproximadamente 25 mil corridas por mês. Ao analisar a cidade de Curitiba, fazendo trajetos médios comuns entre prédios ocupados por entidades públicas, estimou-se que o deslocamento médio de corrida será de 7,21 km. Fazendo uma proporção entre quantidade de servidores apresentados no Painel Estatístico de Pessoal no Distrito Federal, comparado com a quantidade de servidores lotados no estado do Pará, retirando as entidades com unidades exclusivamente no interior, encontra-se uma quantidade de corridas equivalente 3.800 por mês. Ao multiplicar este valor pela distância média, encontra-se 27.383,92 quilômetros ao mês.

9. Estimativa do Valor da Contratação

LICITAÇÕES NA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Não foi constatada licitação através das pesquisas licitação recente de serviço de transporte realizadas pela Administração Pública no município de Belém.

FORNECEDORES DE SERVIÇO

Os fornecedores aptos a prestarem serviço de transporte para a Administração Pública, pelas características de cada modelo de negócios e observadas as disposições legais, podem ser agrupados em 4 (quatro) grupos distintos:

- a. empresas locadoras de veículos, notando-se movimentos para adaptação de seus modelos de negócios para que mantenham condições de competitividade;
- b. empresas/entidades de serviço de transporte, caracterizadas essencialmente pela disponibilização de forma exclusiva para o contratante de veículos e motoristas para suprir as demandas de transporte;
- c. empresas/entidades de serviço de táxi, caracterizadas pela realização de agenciamento de serviço de táxi, com intenso movimento de incorporação de tecnologia nas suas operações, de forma a possibilitar acesso aos seus serviços por meio de aplicação web e aplicativo mobile;
- d. empresas de serviço de transporte individual de passageiros, cujas operações consistem basicamente no agenciamento do transporte por meio de solução tecnológica baseada no uso de aplicação web e aplicativo mobile, mediando as demandas dos usuários e as ofertas dos motoristas prestadores do serviço, inclusive o processo de pagamento.

PREÇO DOS SERVIÇOS

Logicamente impactando nas despesas dos contratantes de serviço de transporte, os preços praticados pelos fornecedores são bastante distintos e apresentam 3 (três) características básicas:

- a. os preços das empresas locadoras de veículos e das empresas/cooperativas de serviço de transporte são fortemente impactados pela disponibilização com exclusividade e em tempo integral dos veículos e motoristas para o contratante, inclusive horário noturno, sábados, domingos e feriados, havendo portanto situações de ociosidade e, em grande parte das vezes, deslocamento dos veículos sem passageiros até os pontos de partida das viagens;
- b. os preços dos serviços de táxi são definidos através de preço público, mediante legislação municipal. O valor é pautado por 3 (três) variáveis: valor inicial da corrida, valor por distância percorrida e valor por tempo parado.
- c. os preços dos serviços de transporte privado de passageiros possuem similaridades com o praticado no serviço de táxi, possuindo as mesmas 3 (três) variáveis de precificação que aquele serviço possui. O diferencial entre ambos consiste na chamada tarifa dinâmica, que é um algoritmo de precificação de cada empresa que considera a oferta e a demanda do serviço como parâmetros de multiplicação do valor.

CONTRATAÇÕES SIMILARES OU DE OUTROS ENTES PÚBLICOS

Não foi encontrado no Painel de Preços licitações similares de outros entes públicos para Curitiba e região.

Em 2019 foram realizadas licitações pela Central de Compras para a contratação do serviço de transporte terrestre ou agenciamento/intermediação de transporte terrestre com uso de solução tecnológica web e mobile para os municípios e regiões metropolitanas do Rio de Janeiro, sendo o preço do km rodado de R\$ 2,89 (dois reais e oitenta e nove centavos) e de São Paulo de R\$ 2,83 (dois reais e oitenta e três centavos).

O serviço de transporte terrestre ou agenciamento/intermediação possui características locais, com preços e práticas de mercado diferentes em cada praça. Nesse sentido, não é cabível considerar apenas os valores de licitações realizadas em outras cidades para fins de precificação para a licitação em questão.

ADOÇÃO DO PREÇO DO MERCADO DE TÁXI

Considerando as formas de provimento do serviço, percebe-se também a existência de mais 3 modelos de prestação de transporte terrestre ou agenciamento:

- veículos da contratante com a disponibilização de motorista;
- agenciamento de motoristas de Serviço de Transporte Individual de Passageiros (STIP);
- agenciamento de taxistas.

Entre os mercados citados, analisando o histórico de licitações realizadas, pode-se verificar que a concorrência na licitação ocorre normalmente entre empresas que atuam como STIP ou como táxi.

Ao observar a lógica de precificação dos tipos de mercado mencionados, nota-se que as empresas que atuam como STIP possuem uma fórmula de precificação própria para cada contratante, utilizando como parâmetros: preço fixo por corrida, valor por distância percorrida e tempo de duração da corrida. Cabe ressaltar que, apesar de critérios objetivos determinados por cada contratante, é comum a prática de utilização da tarifa dinâmica, que é a aplicação de algoritmos de variação de preço conforme flutuação de oferta e demanda para determinada região. A existência da tarifa dinâmica causa dificuldades quanto à precificação do serviço dos contratantes que utilizam STIP, uma vez que há pouca previsibilidade devido a aplicação de tarifa dinâmica.

O mercado fornecedor que atua com táxis é regulamentado pela tarifa de táxi, que é um preço definido por legislação municipal. Esse valor leva em consideração o preço fixo por corrida, chamado de bandeirada, valor por distância percorrida, chamado de bandeira 1 ou 2, e tempo que o táxi ficou parado, chamado de hora parada. Nota-se que o preço praticado por esse mercado atende ao ponto em que o mercado que utiliza STIP carece: a previsibilidade. Deste modo, é factível estimar, com pouco mais de exatidão, um valor praticado por este mercado, bastando utilizar a quilometragem a ser percorrida e a quantidade de corridas a serem realizadas. Quanto à hora parada, pode-se estimar um tempo, de acordo com a distância média percorrida por corrida, e calcular este valor.

Entre os mercados elegíveis a prestarem o serviço, é possível calcular o valor praticado pelo mercado de táxi, com o cálculo mediante valores definidos em lei municipal e, com isso, precificar o serviço. Em relação aos outros mercados, entende-se que devido a pouca previsibilidade não é cabível a utilização destes preços na composição da precificação do serviço.

Desta forma, opta-se ou por utilizar o valor praticado pelo mercado de táxi por se tratar de um preço conhecido, previsível e aderente a realidade local.

Utilizando valores de 3.800 corridas por mês e de 27.383,92 quilômetros ao mês, e levando-se em conta que o preço praticados por empresas que operam com táxis, é possível encontrar o valor anual do serviço utilizando a fórmula da tarifa de táxi da cidade de Curitiba, apresentada abaixo:

$$V_{\text{mensal}} = C * (B + Km * (V1 * 0,9 + V2 * 0,1) + Tp * V_{Tp})$$

V_{mensal} = valor mensal do serviço

C = Quantidade total de corridas por mês = 3.800

B = Bandeirada = R\$ 5,40

Km = Quilometragem média percorrida por corrida = 7,21

$V1$ = Valor do km na bandeira 1 = R\$ 2,70

$V2$ = Valor do km na bandeira 2 = R\$ 3,30

Tp = Tempo que o veículo permanece parado a cada corrida = 6 minutos = 0,1 horas

V_{Tp} = Valor por tempo que o veículo permanece parado = R\$ 24,00

V_{mensal} = R\$ 105.258,50

O valor anual estimado do serviço para a APF em Curitiba é igual a R\$ 1.263.102,00

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;
- possibilidade de despadronização das soluções tecnológicas dos fornecedores, dificultando e onerando sobremaneira o desenvolvimento das atividades relacionadas à gestão e operação dos serviços;
- possibilidade de ocorrência de preços diferentes para um mesmo serviço contratado pela APF, dificultando, inclusive, a gestão para os órgãos que poderão solicitar adesão (carona); 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

Em 2020, iniciaram-se licitações para expansão do TáxiGov para as cidades de Cuiabá e Belo Horizonte, por meio dos Pregões 3/2020 e 4/2020, com o serviço iniciando em dezembro de 2020.

Cada pregão foi conduzido por processo específico, inicialmente com a mesma minuta do edital e seus anexos. Estes documentos foram analisados pela Procuradoria Geral da Fazenda Nacional, pelo que se depreende dos Parecer Referencial nº 03/2020 (docs. SEI 11040065), sendo que as propostas quanto ao aperfeiçoamento das minutas se convergem.

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. Expandir o modelo TáxiGov para Curitiba;
2. Aumentar os níveis de planejamento, gestão e controle do processo de transporte de servidores para órgãos e unidades da APF;
3. Eliminar os níveis de ociosidade;
4. Reduzir a quantidade de veículos oficiais;
5. Simplificar processos de gestão do serviço de transporte;
6. Diminuir a quantidade de licitações relacionadas ao serviço de transporte comum;
7. Economia financeira com a alteração do modelo de 54%

14. Providências a serem Adotadas

1. Realizar planejamento para implantação do serviço;
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.

15. Possíveis Impactos Ambientais

A criação de um TáxiGov acompanha redução do impacto ambiental quanto à emissão de gases poluentes que são gerados da circulação de veículos automotores movidos a combustíveis fósseis.

A redução é resultado da diminuição da quilometragem rodada por veículos, ao adotar a lógica de funcionamento do TáxiGov. Para esclarecer a redução do uso de transporte, é preciso comparar a operação de cada forma de transporte.

TRANSPORTE TERRESTRE ATUAL

O transporte terrestre comum atualmente praticado pelas entidades públicas em Curitiba e região funciona com a disponibilidade de veículos oficiais em uma ou mais base, onde os motoristas e veículos aguardam a solicitação do serviço para início do atendimento. Por vezes os usuários estão distantes da base, o que implica em deslocamentos do veículo para atendimento por determinada distância, sem a presença de um usuário no interior do veículo. O deslocamento sem usuário embarcado ocorre também em situações em que o destino do usuário é distante da base, resultando em deslocamento sem usuários para retorno a base.

TÁXIGOV

A lógica de funcionamento do TáxiGov possibilita ao fornecedor a disponibilização de quantidade indeterminada de motoristas, sem uma base de atendimento. Isso torna possível o espalhamento de veículos para atendimento por toda as cidades de atendimento, o que resulta em distâncias inferiores percorridas sem o usuário embarcado.

16. Declaração de Viabilidade

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

16.1. Justificativa da Viabilidade

Como citado neste documento, a criação de um TáxiGov mostra-se viável do ponto de vista da Administração Pública diante do potencial de economia previsto. Cabe ressaltar que, por se tratar de uma Ata de Registro de Preços, a demanda estimada para a licitação, bem como o valor da demanda e da economia poderão variar para mais ou para menos, uma vez que existe a possibilidade de manifestação de interesse na Intenção de Registro de Preço de entidades de outros poderes ou esferas.

Ao analisar a viabilidade do processo licitatório do ponto de vista do mercado, nota-se que o serviço de transporte terrestre por agenciamento de motoristas com uso de sistema é usual para Curitiba não havendo qualquer óbice ou incapacidade para a participação em licitação

17. Responsáveis

SEI 11396637

LUÍS GUILHERME IZYCKI

Coordenador