

# Estudo Técnico Preliminar - 27/2022

## 1. Informações Básicas

Número do processo: 19973.103078/2022-20

## 2. Introdução

### 1.2 OBJETO

1.2.1 O presente documento visa analisar a viabilidade da presente contratação, bem como compilar as demandas e os elementos essenciais que servirão para compor o Termo de Referência, de forma a melhor atender às necessidades da Administração (Órgão Gerenciador e Participantes).

### 1.3 REFERÊNCIA LEGAL

1.3.1 Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, que dispõe sobre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências.

1.3.2 Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, que regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.

1.3.3 Instrução Normativa nº 5, de 26 de maio de 2017, que trata, em especial, da contratação de serviços continuados com dedicação exclusiva de mão-de-obra.

1.3.4 Decreto nº 9.287, de 15 de fevereiro 2018, que dispõe sobre a utilização de veículos oficiais pela administração pública federal direta, autárquica e fundacional.

1.3.5 Decreto nº 9.507, de 21 de dezembro de 2018, que dispõe sobre a execução indireta, mediante contratação, de serviços da administração pública federal direta, autárquica e fundacional e das empresas públicas e das sociedades de economia mista controladas pela União.

1.3.6 Portaria nº 443, de 27 de dezembro 2018, do MPDG, que estabelece os serviços que serão preferencialmente objeto de execução indireta, em atendimento ao disposto no art. 2º do Decreto nº 9.507/2018.

1.3.7 Lei nº 10.520, de 7 de julho de 2002, que institui, no âmbito da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos do art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, modalidade de licitação denominada pregão, para aquisição de bens e serviços comuns, e dá outras providências

1.3.8 Caderno de Logística - Prestação de Serviços de Transporte - Guia de Orientação sobre os aspectos gerais na contratação de Serviços de Transporte com fornecimento de veículo e mão de obra no âmbito da Administração Pública Federal Direta, Autarquias e Fundações Públicas - MPOG/SLTI 2014.

### 1.4 INTRODUÇÃO

1.4.1 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 realização de nova licitação centralizada para manutenção dos serviços TáxiGov no âmbito do estado de Minas Gerais, considerando-se especialmente:

a) a implantação do TáxiGov em todas as capitais, com exceção de Rio Branco/AC;

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

c) 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.

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

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

b) 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

c) 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.

1.4.3 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.

1.4.4 O Projeto TáxiGov, que iniciou sua operação em 13 de fevereiro de 2017 e já realizou mais de 900 mil atendimentos para todos os órgãos da Administração Pública Federal – 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.

1.4.5 A expansão do TáxiGov para órgãos e entidades federais localizados em Belo Horizonte e região foi iniciada em 2020 com a realização do Pregão Eletrônico nº 04/2020 (19973.100942/2020-70) e foi um importante passo para a replicação deste modelo. Diante da indicação do fornecedor de desinteresse em renovar contratos resultantes da Ata de Registro de Preço deste Pregão, criou-se este processo com o objetivo de manter o TáxiGov MG em funcionamento para a AP em Belo Horizonte e região.

1.4.6 Para isso, deve-se estudar criteriosamente os mercados locais de transporte e suas vicissitudes, de modo a ajustar o modelo TáxiGov, exitoso em praticamente todo o Brasil, para ser mantido em Belo Horizonte e região. Entende-se que com a manutenção do TáxiGov MG há uma expectativa de economia superior a R\$ 3,2 milhões ao ano com a mudança na forma de uso do transporte em comparação aos modelos anteriores.

### 3. Descrição da necessidade

#### 3.1 SITUAÇÃO ATUAL

3.1.1 Referente ao transporte de servidores, empregados e colaboradores da AP no estado de Minas Gerais, exclusivamente para o desenvolvimento das atividades administrativas, destacam-se:

a) uso do TáxiGov como serviço de transporte da AP; e

b) uso de transporte por meio de locação de veículos ou veículos de propriedade da AP, com condução realizada por motoristas terceirizados ou motoristas servidores, sem qualquer padronização e aderência as melhores práticas de transporte corporativo.

3.1.2 Tendo em vista que a empresa vencedora do Pregão Eletrônico nº 04/2020 (19973.100942/2020-70) informou a todas as contratantes a sua não intenção em prorrogar os contratos vigentes, se fez necessário realizar uma nova licitação para atendimento das unidades da AP localizadas em Belo Horizonte e região.

#### 3.2 SITUAÇÃO DESEJADA

3.2.1 A contratação do serviço se justifica pela necessidade de proporcionar o transporte de servidores, empregados e colaboradores a serviço da AP, visando garantir meios para que possam desenvolver as suas funções institucionais considerando ainda os seguintes objetivos básicos:

a) melhoria do gasto público, com pagamento do serviço pelo quilômetro efetivamente percorrido com o GESTOR ou USUÁRIO embarcado no VEÍCULO;

b) modernização da gestão pública com ganhos de eficiência e eficácia operacional

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.

3.2.2 Adicionalmente, 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) 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.

3.2.3 Destaca-se que as necessidades listadas foram alcançadas com a implantação do TáxiGov MG e o atual processo é necessário para a continuidade do atendimento dessas necessidades.

## 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

### 5.1 NATUREZA DO OBJETO

5.1.1 Considerados os termos do parágrafo único do artigo 1º da Lei nº 10.520/2002 e o inciso II do artigo 3º do Decreto nº 10.024/2020, o serviço está enquadrado como serviços comuns, caracterizados como aqueles cujos padrões de desempenho e qualidade podem ser objetivamente definidos pelo Edital, por meio de especificações usuais do mercado.

### 5.2 TIPO DE ATIVIDADE

5.2.1 O serviço enquadra-se nos pressupostos do Decreto nº 9.507/2018, constituindo-se em atividades materiais acessórias, instrumentais ou complementares à área de competência legal dos órgãos participantes, não inerentes às categorias funcionais abrangidas por seus respectivos planos de cargos.

### 5.3 ESSENCIALIDADE

5.3.1 O serviço possui natureza continuada, pois constitui atividade que influencia diretamente na boa execução da missão institucional. Sua interrupção afeta o andamento dos trabalhos cotidianos impactando nos resultados dos órgãos da Administração Pública.

5.3.2 Adicionalmente, 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 AP. 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.

#### 5.4 MARGEM DE PREFERÊNCIA

5.4.1 Não se aplica.

#### 5.5 DURAÇÃO INICIAL DO CONTRATO

5.5.1 A contratação terá vigência de 12 (doze) meses, podendo ser prorrogada por iguais e sucessivos períodos, até o limite de 60 (sessenta) meses, na forma do art. 57, inciso II, da Lei nº 8.666/1993.

#### 5.6 NECESSIDADE DE TRANSIÇÃO CONTRATUAL

5.6.1 Na presente contratação não haverá necessidade de promover transição contratual com transferência de conhecimento, tecnologia e técnicas empregadas.

#### 5.7 GARANTIA CONTRATUAL

5.7.1 Na presente contratação não haverá necessidade de apresentação de garantia contratual.

#### 5.8 POSSIBILIDADE DE ADESÃO TARDIA À ATA DE REGISTRO DE PREÇOS

5.8.1 Tratando-se de objeto licitado pela Central de Compras e tendo em vista sua competência e finalidade previstas no art. 131 do Decreto nº 9.745/2019:

*Art. 131. À Central de Compras compete, no âmbito do Poder Executivo federal:*

*I - desenvolver e gerir sistemas de tecnologia de informação para apoiar os processos de aquisição, contratação, alienação e gestão centralizadas de bens e serviços de uso em comum pelos órgãos e pelas entidades da administração pública federal;*

*II - desenvolver, propor e implementar modelos, mecanismos, processos e procedimentos para aquisição, contratação, alienação e gestão centralizadas de bens e serviços de uso em comum pelos órgãos e pelas entidades;*

*III - planejar, coordenar, controlar e operacionalizar ações que visem à implementação de estratégias e soluções relativas a licitações, aquisições, contratações, alienações e gestão de bens e serviços de uso em comum;*

*IV - planejar, coordenar, supervisionar e executar atividades para realização de procedimentos licitatórios, de contratação direta e de alienação, relativos a bens e serviços de uso em comum;*

*V - planejar e executar procedimentos licitatórios e de contratação direta necessários ao desenvolvimento de suas atividades finalísticas;*

*VI - planejar, coordenar, supervisionar e executar atividades para realização de aquisições, contratações e gestão de produtos e serviços de tecnologia da informação e comunicação, de uso comum, para atender aos órgãos e às entidades da administração pública federal; e*

*VII - firmar e gerenciar as atas de registros de preços e os contratos decorrentes dos procedimentos previstos nos incisos IV, V e VI.*

5.8.2 Tratando-se de compra centralizada cujo objetivo principal é o atendimento de outros órgãos da Administração Pública, embora tratar-se de solução secundária para atendimento aos órgãos (a primária a participação da licitação na origem), a adesão tardia é um importante instrumento de promoção da compra centralizada.

5.8.3 Isso posto, a presente licitação adotará a possibilidade de adesão tardia ("carona") no registro de preços resultante da licitação, adotando-se os limites máximos previstos no §§ 3º e 4º do art. 22 do Decreto nº 7892/2021.

## 5.9 ATESTADO DE CAPACIDADE TÉCNICA

5.9.1 Para a presente contratação, deverá ser exigido atestado de capacidade técnica, conforme requisito especificado abaixo:

- a) O licitante deverá comprovar aptidão para desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da licitação, descrito no Estudo Técnico Preliminar.
- b) Considera-se compatível com o objeto deste certame a apresentação de atestado/certificado ou declaração emitido por pessoa jurídica de direito público ou privado, em nome da licitante, comprovando a execução satisfatória de serviços de transporte terrestre de passageiros usando solução tecnológica, em quantitativo não inferior a **16.000 (dezesesseis mil) corridas no período de um ano ou menos**.
- c) No caso de apresentação de mais de um atestado/certificado ou declaração, a verificação da quantidade acima especificada será efetuada considerando a soma das quantidades apresentadas em cada documento, dentro do mesmo mês.

5.9.2 Em relação às cooperativas, será exigida a seguinte documentação complementar de habilitação, conforme item 10.5 do Anexo VII-A da IN SEGES/MP nº 5/2017:

- a) a relação dos cooperados que atendem aos requisitos técnicos exigidos para a contratação e que executarão o contrato, com as respectivas atas de inscrição e a comprovação de que estão domiciliados na localidade da sede da cooperativa, respeitado o disposto nos arts. 4º, inciso XI, 21, inciso I e 42, §§2º a 6º da Lei nº 5.764/1971;
- b) a Declaração de Regularidade de Situação do Contribuinte Individual – DRSCI, para cada um dos cooperados indicados;
- c) a comprovação do capital social proporcional ao número de cooperados necessários à prestação do serviço;
- d) o registro previsto no art. 107 da Lei nº 5.764/1971;
- e) a comprovação de integração das respectivas quotas-partes por parte dos cooperados que executarão o contrato; e
- f) os seguintes documentos para a comprovação da regularidade jurídica da cooperativa:

1. ata de fundação;
2. estatuto social com a ata da assembleia que o aprovou;
3. regimento dos fundos instituídos pelos cooperados, com a ata da assembleia;
4. editais de convocação das três últimas assembleias gerais extraordinárias;
5. três registros de presença dos cooperados que executarão o contrato em assembleias gerais ou nas reuniões seccionais;
- e
6. ata da sessão que os cooperados autorizaram a cooperativa a contratar o objeto da licitação;
7. a última auditoria contábil-financeira da cooperativa, conforme dispõe o art. 112 da Lei nº 5.764/1971 ou uma declaração, sob as penas da lei, de que tal auditoria não foi exigida pelo órgão fiscalizador.

5.9.3 O quantitativo anual de 16.000 (dezesesseis mil) corridas executadas pela licitante no período de até um ano se justifica pela necessidade de confirmação da capacidade da empresa em atender em períodos de alta demanda e de uso concomitante.

5.9.4 Com base nas análises do mercado, bem como na experiência nas edições anteriores do TáxiGov, um baixo número de corridas mensais ou anuais significa que a empresa não possui muitos motoristas vinculados na prestação do serviço de transporte, não havendo preparação para picos de demanda. O baixo quantitativo pode trazer, dentre outros, os seguintes prejuízos:

- a) demora no atendimento dos chamados, uma vez que os poucos motoristas disponíveis já estão realizando outras viagens;
- b) não atendimento dos chamados, pela inexistência do número suficiente de motoristas; e
- c) aumento das chances de ajustes de pagamento em decorrência da aplicação dos Índices de Medição de Resultados, bem como penalização da contratada por inexecução parcial ou total do objeto.

5.9.5 Conforme será justificado no item 7 deste Estudo Preliminar, o cálculo do número mínimo de corridas realizadas em até um ano não se baseou nos dados de execução do TáxiGov MG em 2021, mas sim na análise comparativa de uso entre Minas Gerais e o Distrito Federal. Dessa feita, sob a estimativa anual prevista de 108.984 (cento e oito mil, novecentos e oitenta e quatro) corridas, aplicou-se um percentual aproximado de 15% (quinze por cento), chegando ao numerário de 16.000 (dezesesseis mil) corridas realizadas anualmente.

## 5.10 VISTORIA TÉCNICA

5.10.1 Não se aplica.

## 5.11 APRESENTAÇÃO DE AMOSTRAS

5.11.1 Não se aplica.

## 5.12 GARANTIA DA PROPOSTA

5.12.1 Não se aplica.

## 5.13 GARANTIA DO OBJETO

5.13.1 Não se aplica.

# 6. Levantamento de Mercado

## 6.1 ANÁLISE DE MERCADO

6.1.1 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 análise foi realizada considerando a atual conjuntura econômica, com notável aumento de índices de inflação, em especial em relação aos combustíveis, um dos insumos para o serviço de transporte.

## 6.2 FORNECEDORES DE SERVIÇO

6.2.1 Os fornecedores aptos a prestarem serviço de transporte para a AP, pelas características de cada modelo de negócios e observadas as disposições legais, podem ser destacados 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 de veículos e motoristas para o contratante 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.

6.2.2 Havendo mais de um tipo de prestador apto a ofertar as soluções às necessidades da Administração, deve a Administração optar por formatar sua contratação de forma que todos os grupos possam participar.

6.2.3 Tal conclusão é oriunda do Acórdão nº 1.223/2017 - Plenário, do Tribunal de Contas da União (TCU), que recomendou à Central de Compras a formatação do objeto de maneira que o máximo de segmentos possíveis do mercado possam participar da licitação.

6.2.4 Foram encontrados os seguintes fornecedores que executam transporte de pessoas na região:

6.2.5

CNPJ	NOME	Fonte
25566977000100	COOP COM E APOIO SOC DOS COND AUT DA GRANDE BELO HORIZ	Extração DW
11735329000117	I9 SOLUTIONS - SOLUCOES COMERCIAIS E GESTAO DE TRANSPORTE LTDA	Extração DW
24784257000140	KGA DESENVOLVIMENTO E TECNOLOGIA EIRELI	Extração DW
92221589000176	IRMAOS KOPERECK LTDA	Extração DW
06071701000106	AMAV'S TURISMO LTDA	Extração DW
02605452000122	VIP SERVICE CLUB LOCADORA E SERVICOS LTDA	Vencedor do PE 04 /2020

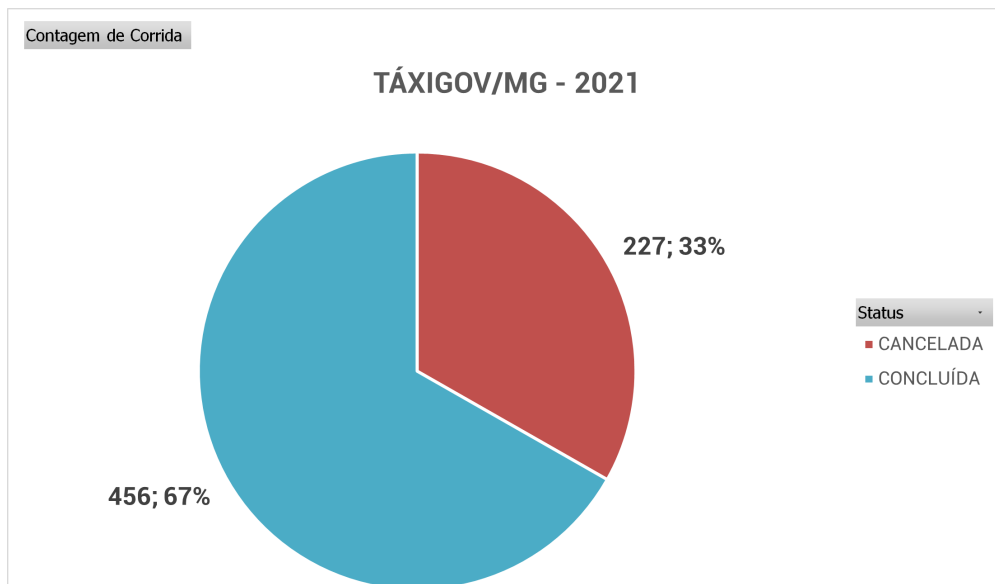
### 6.3 ANÁLISE DE COMPRAS E CONTRATAÇÕES ANTERIORES

6.3.1 Visando promover a melhoria contínua dos processos de compras públicas, na etapa do planejamento de licitações, a Central sempre retorna aos dados das contratações anteriores visando corrigir eventuais desvios ou oportunidades de melhorias.

6.3.2 Nesse sentido, a empresa vencedora do Pregão Eletrônico nº 04/2020 (19973.100942/2020-70) informou a alguns órgãos que tinham contratos oriundos desse certame o seu não interesse na prorrogação dos contratos firmados em decorrência do manifestado Pregão. Verificando as motivações para tal negativa, a informação foi de que a forma de precificação do modelo vigente não estava aderente à realidade mercadológica, trazendo impasses à execução contratual. Alegou, também, o aumento do valor do combustível, o que trouxe reflexos diretos à prestação do serviço, cujo valor pago pelas corridas não acompanhou a inflação que impactou o abastecimento dos veículos.

6.3.3 A dificuldade na execução pôde ser verificada com base no número de corridas canceladas em 2021 no TáxiGov MG. Foram 227 (duzentas e vinte e sete) corridas de um total de 683 (seiscentas e oitenta e três), o que significa que aproximadamente um terço das corridas registradas no TáxiGov MG foram, por algum motivo, canceladas, o que demonstra o comprometimento da qualidade do serviço, cujo detalhamento consta na planilha SEI (25429474) .

Figura 1 – Relação de corridas concluídas e canceladas.

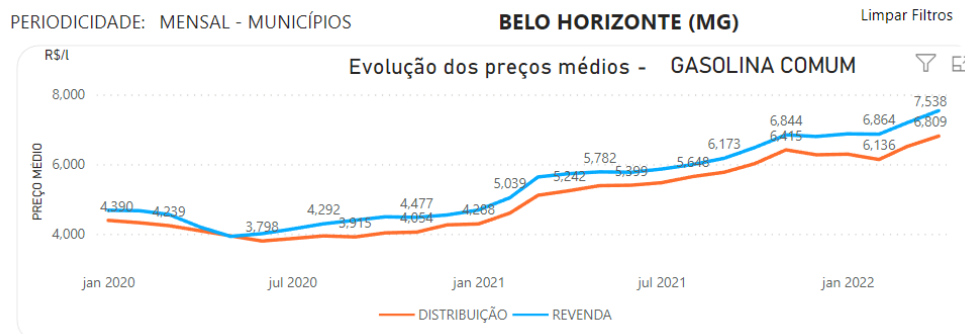


Fonte: elaboração própria.

6.3.4 Embora tal dificuldade tenha sido tratada no âmbito da gestão contratual com a aplicação do Instrumento de Medição de Resultados (IMR), é importante mencionar que um dos principais motivos alegados pelas empresas é o aumento dos custos com combustível.

6.3.5 Tal fato, pode ser corroborado com a análise da variação do preço do combustível desde janeiro de 2020:

Figura 2 – Variação dos preços de combustíveis.



Fonte: Painel dinâmico - Preços de Revenda e distribuição de combustíveis disponibilizado pela Agência Nacional de Petróleo

6.3.6 Considerando os fatores elencados, a Central de Compras concluiu pela necessidade de realização de uma nova processo licitatório para a manutenção do serviço prestado, reduzindo o prejuízo aos órgãos e entidades atendidos pela não renovação dos contratos oriundos do PE nº 04/2020.

## 7. Descrição da solução como um todo

### 7.1 FORMA DE EXECUÇÃO

7.1.1 O transporte terrestre, quando não fornecido pelo TáxiGov, funciona com a disponibilidade de veículos oficiais em uma ou mais bases, 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.

7.1.2 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 a manutenção de solução de transporte terrestre comum suportada por um sistema capaz de permitir a requisição do serviço pelos usuários, bem como o gerenciamento por parte dos gestores.

7.1.3 A facilidade é parte fundamental na solução, uma vez que a possibilidade de solicitação de transporte pelo usuário, sem recorrer ao gestor do serviço, bastando apenas cadastro no sistema e o aplicativo *mobile* instalado ou o acesso à aplicação *web*. Some-se, ainda, a existência de relatórios online, que possibilitam transparência e controle sobre o serviço, com acesso a todas as informações das corridas realizadas, e 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.

7.1.4 A requisição do serviço, que é realizada por intermédio do sistema, é enviada a motoristas (também 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.

7.1.5 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.

7.1.6 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.

7.1.7 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.

## 7.2 ESTRATÉGIA RECOMENDADA

7.2.1 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 estado de Minas Gerais, considerando especialmente as seguintes condições:

- a) adoção de sistemática e modelos de gestão, operacional e de execução do serviço semelhantes ao estabelecidos nos pregões para contratação do TáxiGov Nacional;
- b) realização de Intenção de Registro de Preços – IRP, com vista a estimar a quantidade de quilômetros prevista para cada órgão que tenha interesse em ser partícipe deste Registro de Preços;
- 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, com o uso de tecnologia GPS para apuração da distância percorrida;
- d) limitação geográfica da prestação do serviço para o município de Belo Horizonte e região de modo a atingir o maior gasto da AP com transporte no estado de Minas Gerais;
- e) revisão dos municípios da região metropolitana com atendimento com vistas a tornar o serviço mais aderente ao mercado fornecedor;
- f) alteração na metodologia de remuneração do objeto, adotando-se o valor por quilômetro com franquia inicial;
- g) mudança na forma de precificação do valor do quilômetro com adoção de franquia mínima; e
- h) retirada da cobrança por cancelamento de corridas, diante de relatos observados no TáxiGov Nacional de não aceitação de motoristas após 5 minutos e, mesmo sem perspectiva de atendimento, há pagamento ao fornecedor.

7.2.2 No que tange à estratégia a ser adotada, considerando tratar-se de mudanças sobre o modelo do TáxiGov vigente, são destacados os pontos levantados nos tópicos 6 a 8, os quais serão justificados a seguir.

## 7.3 ALTERAÇÃO DA METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO: PREÇO POR QUILOMETRO RODADO COM FRANQUIA INICIAL

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

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

7.3.2 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.

7.3.3 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.

7.3.4 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.

7.3.5 Inicialmente, para efeito de remuneração do serviço prestado, a equipe do projeto (7818151) optou por utilizar nas licitações fórmula semelhante ao praticado pelo mercado de táxi, por se tratar de um preço conhecido, previsível e aderente a realidade local.

$$VA = V1 + (D \times V2)$$

7.3.6 Sendo:

- a) VA: valor do atendimento;
- b) V1: valor inicial, trata-se da parcela da remuneração contratada;
- c) D: distância percorrida; e
- d) V2: valor contratado, trata-se da parcela variável do contrato.

7.3.7 A relação entre V1 e V2 é decorrente do cálculo proporcional do valor da bandeirada e do valor do quilômetro com base na bandeira 1 e bandeira 2, com relação à distribuição de tempo rodado em cada uma dessas modalidades. Como se observa da tarifa de preços determinada pela prefeitura de Belo Horizonte, disponível em <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/transportes/taxi/tarifas>, chegou-se à proporção de que o valor 1 será equivalente a 1,4 (um inteiro e quatro décimos) vezes o valor 2, ou seja:

$$V1 = 1,4 \times V2$$

7.3.8 Já o valor 2 será equivalente ao valor do quilômetro licitado (Vkm) dividido por 1,2 (um inteiro e dois décimos), ou seja:

$$V2 = V_{km} / 1,2$$

7.3.9 Exemplificativamente, supondo o **valor final do lance ofertado** pela empresa vencedora foi de R\$ 3,00 (três reais). Esse é o valor do quilômetro lícitado ( $V_{km}$ ). Assim:

- $V_{km} = \text{R\$ } 3,00$
- Valor 2 =  $V_{km} / 1,2 \Rightarrow V2 = \text{R\$ } 3,00 / 1,2 \Rightarrow \mathbf{V2 = \text{R\$ } 2,50}$
- Valor 1 =  $1,4 * V2 \Rightarrow V1 = 1,4 * \text{R\$ } 2,50 \Rightarrow \mathbf{V1 = \text{R\$ } 3,50}$

7.3.10 **Neste exemplo**, o valor de cada corrida será calculado, conforme fórmula constante do item 6.3.5., do seguinte modo:

- $VA = V1 + (D \times V2)$
- $VA = \text{R\$ } 3,50 + (D \times \text{R\$ } 2,50)$

7.3.11 Considerando uma corrida com percurso de 5,61km (cinco quilômetros e sessenta e um metros), o valor da corrida, **no exemplo acima**, será de R\$ 17,53 (dezessete reais e cinquenta e três centavos), vejamos:

- $VA = \text{R\$ } 3,50 + (5,61 \text{ km} \times \text{R\$ } 2,50)$
- $\mathbf{VA = \text{R\$ } 17,53}$

7.3.12 Como podemos ver, o pagamento do contratado é formado por uma parcela fixa e outra variável de acordo com a distância percorrida.

7.3.13 O entendimento pela necessidade de uma parcela fixa de pagamento ao prestador de serviço foi decorrente da necessidade de incentivar a execução do serviço para pequenas distâncias.

7.3.14 Embora tecnicamente e matematicamente justificável, a fórmula acima poderia levar a certos desentendimentos dos agentes envolvidos no processo de seleção pública:

- a) do lado dos licitantes interessados, o valor do quilômetro lícitado ( $V_{km}$ ) não seria o preço efetivamente executado; e
- b) do lado dos órgãos interessados, o valor que consta tanto no instrumento convocatório, atas das sessões públicas e ata de registro de preços poderia levar os órgãos interessados a firmar contrato e executar o objeto no valor que constava na ARP sem a aplicação da fórmula do instrumento convocatório.

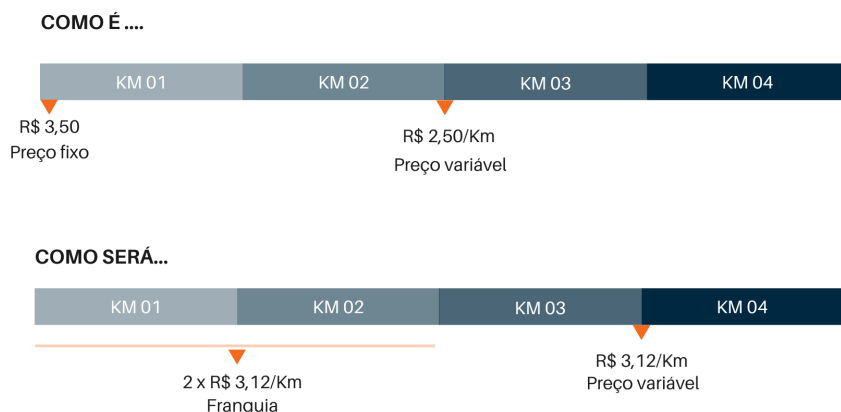
7.3.15 Verifica-se, portanto, uma situação em que a remuneração do fornecedor possui duas variáveis enquanto a disputa pelo preço deve ocorrer em apenas um valor unitário.

7.3.16 Com essa dificuldade, verificou-se a necessidade de criar uma solução para o justo pagamento da contratada considerando as duas variáveis tendo apenas um valor unitário como disputa.

7.3.17 Nesse sentido, a solução encontrada foi promover a disputa por um valor fixo de quilômetro rodado, sendo essa a parcela variável, e o estabelecimento de uma franquia mínima definida pela quantidade mínima de quilômetro a ser pago, essa última constituindo-se a parcela fixa da remuneração. Ou seja, a disputa ocorreria por um valor único, o valor por quilômetro, sendo pago uma quantidade mínima de quilômetros de acordo com a realidade de caso.

7.3.18 A Figura 3 demonstra a alteração da metodologia adotando-se como franquia mínima de 2km (dois quilômetros).

Figura 3 – Comparação da metodologia de remuneração do TáxiGov.



Fonte: elaboração própria.

7.3.19 Assim, adotando-se essa nova metodologia, o valor por quilômetro seria de R\$ 3,12 (R\$ 17,53/5,61).

7.3.20 Ato contínuo, voltou-se para a pesquisa mercadológica para com o objetivo de identificar se os fornecedores interessados teriam interesse em disputar o certame nesse formato. Para tanto, realizou-se uma pesquisa na base de dados do portal de compras do Governo Federal, no *Datawarehouse* do ComprasGovBr.

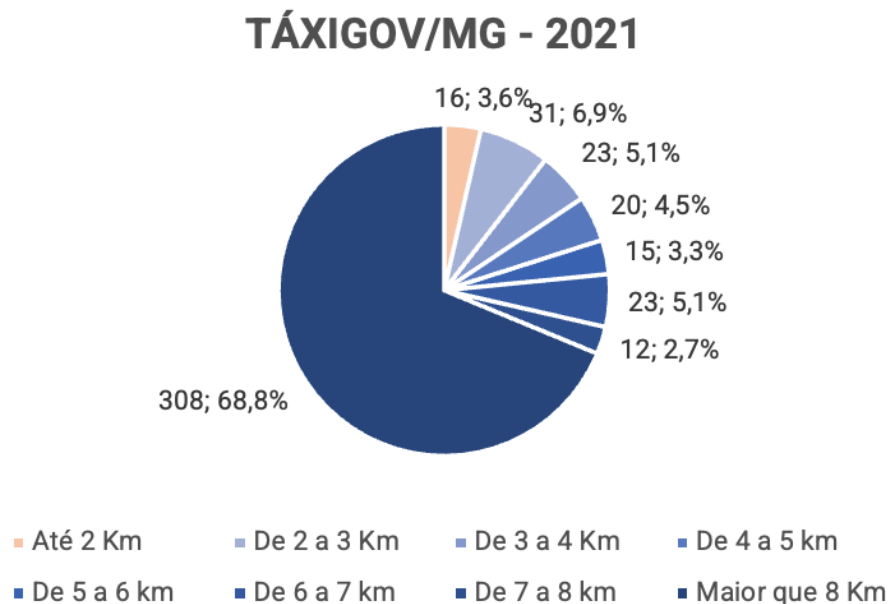
7.3.21 Utilizando-se filtros nos campos de objeto, CNPJ e código do material<sup>[1]</sup>, e após análise individual dos instrumentos convocatórios, foram encontradas 35 (trinta e cinco) licitações com objeto idêntico ao TáxiGov, conforme Planilha Extração DW - Formato de disputa (SEI nº 25429402).

Formato de disputa	Quantidade
Valor por km	24
Maior desconto aplicado sobre o valor do tabelado táxi	7
Menor taxa administrativa / valor por bandeirada / valor por bandeira	3
Valor por bandeirada/bandeira	1

7.3.22 Os resultados demonstram que o mercado fornecedor pratica e entende a disputa realizada por valor por quilômetro rodado.

7.3.23 Por fim, tendo em vista que a remuneração envolve uma parcela fixa, é também necessária a análise do histórico de corridas da região por distância percorrida e valor do atendimento.

7.3.24 Os dados adotaram o período de execução de 2021 e foram extraídos da base de dados do fornecedor vencedor da licitação anterior do TáxiGov e prestador de serviço no período.



Distância	Corridas	%	Distância Média (em Km)	Valor médio	R\$ Km médio
Até 2 Km	16	3,6%	1,40	R\$5,94	R\$4,23
De 2 a 3 Km	31	6,9%	2,55	R\$8,37	R\$3,29
De 3 a 4 Km	23	5,1%	3,72	R\$10,85	R\$2,92
De 4 a 5 km	20	4,5%	4,62	R\$12,75	R\$2,76
De 5 a 6 km	15	3,3%	5,47	R\$14,56	R\$2,66
De 6 a 7 km	23	5,1%	6,57	R\$16,90	R\$2,57
De 7 a 8 km	12	2,7%	7,68	R\$19,25	R\$2,51
Maior que 8 Km	308	68,8%	26,19	R\$58,50	R\$2,23

7.3.25 Os resultados demonstram que 3,6% (três inteiros e seis décimos por cento) das corridas são realizadas em percursos com menos de 2km (dois quilômetros), com uma distância média de 1,4km (um quilômetro e quatrocentos metros) e um valor total

médio de R\$ 5,94 (cinco reais e noventa e quatro centavos), sendo R\$ 4,23 (quatro reais e vinte e três centavos) por quilômetro rodado.

7.3.26 Verifica-se que a referida faixa de deslocamentos de até 2km (dois quilômetros) é a ideal para a aplicação da franquia. Isso porque mostra-se como razoável o pagamento de valor mínimo de 2 (duas) vezes o valor do quilômetro ofertado na licitação.

7.3.27 A adoção da franquia na referida faixa de curto percurso, por um lado, incentiva o aceite pelos motoristas parceiros de atendimento de pequenos percursos e, por outro lado, não prejudica causa prejuízo aos órgãos tendo em vista que representa uma pequena parcela do objeto contratado.

7.3.28 A última faixa de deslocamento que traz os dados dos deslocamentos maiores que 8km (oito quilômetros), representa 68,8% (sessenta e oito inteiros e oito décimos por cento) com uma distância média de 26,19km (vinte e seis quilômetros e cento e noventa metros) e valor total médio de R\$ 58,50 (cinquenta e oito reais e cinquenta centavos) e valor médio do quilômetro de R\$ 2,23 (dois reais e vinte e três centavos).

7.3.29 A variação de preços de forma inversamente proporcional ao aumento da distância percorrida decorre da diluição do custo fixo, ou seja, do V1 da fórmula, no valor da corrida. Como o valor ofertado na licitação foi de R\$ 2,44 (dois reais e quarenta e quatro centavos) no Pregão Eletrônico nº 04/2020 (19973.100942/2020-70), isso causa à impressão ao contratado de que ele está recebendo menos do que deveria, já que ofertou um valor maior na licitação, ainda que o instrumento convocatório seja claro quanto a aplicação da fórmula.

7.3.30 Adotando-se a nova metodologia, o valor do quilômetro rodado será fixo e único, adotando-se apenas um quantitativo de quilometragem mínima como franquia.

7.3.31 Por fim, a nova metodologia também ajuda sobremaneira a precificação do objeto a ser contratado já que, como visto, trata-se de metodologia amplamente adotada no mercado de compras públicas.

7.3.32 Essa metodologia é a mesma adotada no TáxiGov DF, em que a remuneração da empresa se dá pela seguinte fórmula condicional:

a) D – distância percorrida;

b) Vkm – valor do quilômetro lícitado; e

c) VA – Valor do atendimento.

Se  $D \leq 2\text{km}$ ;  $VA = 2 \times V\text{km}$

Se  $D > 2\text{km}$ ;  $VA = D \times V\text{km}$

7.3.33 Essa regra condicional se dá em decorrência das corridas com distância inferior a 2km (dois quilômetros), em que não há atratividade aos motoristas, pois o gasto para executar a corrida pode chegar a ser maior que o próprio valor final da corrida ou ser ínfimo, valendo mais a pena aguardar por uma corrida de maior distância.

7.3.34 Assim, no intento de sanar essa disparidade, foi entendido que todas as corridas com distâncias menores ou iguais a 2km (dois quilômetros) seriam remuneradas pelo mesmo valor de uma corrida de 2km (dois quilômetros).

#### 7.4 ALTERAÇÃO DA FORMA DE ESTIMATIVA DE PREÇOS

7.4.1 Em licitações anteriores, a estimativa de precificação adotava como parâmetro os preços estabelecidos pelo poder municipal para o segmento de Táxi. Embora tratar-se de metodologia válida, acabava por não refletir a realidade do mercado, já que utilizava como parâmetro uma única fonte de informação de uma das metodologias de prestação do serviço.

7.4.2 Assim, após a alteração da forma de remuneração da contratada, e com o objetivo de aumentar as fontes de informação de preços e, passa-se a adotar o procedimento de pesquisas trazidos na Instrução Normativa nº 73/2020.

## 7.5 RETIRADA DA COBRANÇA POR CANCELAMENTO DE CORRIDAS

7.5.1 Como tratado no item 5 deste expediente, foi verificado um alto nível de cancelamentos de corridas. Uma das regras dispostas no TáxiGov é a remuneração da empresa contratada no caso de 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.

7.5.2 Assim, em análise dos dados, foi observado um quantitativo de 168 (cento e sessenta e oito) corridas canceladas com ônus para a contratante. Considerando que o valor inicial da corrida era de R\$ 2,97 (dois reais e noventa e sete centavos), há o custo de R\$ 498,96 (quatrocentos e noventa e oito reais e noventa e seis centavos).

7.5.3 A manutenção da regra de cancelamento seria um incentivo à ineficiência dos motoristas que aceitavam as corridas, mas não as executavam, aguardando que o usuário as cancelasse, assim, nesse caso, mesmo sem prestar o serviço, o motorista era remunerado. No intuito de evitar a repetição dessa falha, tal regra será retirada da nova contratação.

7.5.4 Por fim, citamos a manifestação da Seção de Transporte do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região encaminhada a esta equipe técnica em 24 de março de 2022, por mensagem eletrônica, em que é sugerida a alteração do procedimento de cobranças por cancelamento:

*Após nosso primeiro faturamento, notamos que o cancelamento do pedido, mesmo não havendo motoristas disponíveis para atendimento da chamada dentro dos 15 minutos iniciais da solicitação, foi considerado como o cancelamento previsto na alínea c, item 8.1.5., gerando cobrança para a Contratante [...]*

*Ao que parece, não foi previsto contratualmente e na parametrização do sistema a hipótese de não haver carro disponível, pressupondo que o atendimento do chamado pelos motoristas credenciados aconteceria quase que simultaneamente à solicitação do usuário. Sendo assim, qualquer cancelamento após 5 (cinco) minutos iniciais da chamada acarretará ônus equivalente ao valor inicial da corrida, mesmo que não haja motoristas disponíveis e o sistema fique apenas processando a informação.*

*Estamos comunicando o ocorrido por acreditarmos que seja necessário resguardar o Contratante nesse sentido, pois o prazo de cancelamento só deveria ser iniciado a partir do aceite do motorista. Portanto, sugerimos revisão das cláusulas que tratam sobre o tema para que na próxima contratação oriunda da Intenção de Registro de Preços n. 04/2022 evitem situações como a relatada.*

## 7.6 ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA DO OBJETO

7.6.1 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*.

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

a) 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;

b) Disponibilidade de relatórios do serviço em tempo real; e

c) Possibilidade de requisição do serviço por meio de aplicação *web* ou aplicativo *mobile*.

d) 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:

1. disponibilização de veículo designado para atendimento no endereço de origem da solicitação em um prazo máximo, contados da data e hora da solicitação, a ser definido no Termo de Referência;
2. cancelamento da solicitação pelo usuário, sem ônus para a contratante;
3. apuração do valor do atendimento iniciado somente a partir do embarque do usuário no veículo, encerrando-se quando da chegada ao endereço de destino;
4. proibição de cobrança de quaisquer taxas adicionais ao valor do serviço contratado, tais como: transporte de bagagem, retorno, quantidade de passageiros; e
5. pagamento de eventual pedágio pelo motorista, com posterior inclusão do respectivo valor no valor do atendimento realizado, de forma discriminada no recibo.

## 8. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

### 8.1 ANÁLISE DAS INFORMAÇÕES

8.1.1 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.

8.1.2 Usando a demanda real utilizada pela APF direta no Distrito Federal notou-se que os a quilometragem média por corrida é de 6,9km (seis quilômetros e novecentos metros) e a quantidade média de corridas é de aproximadamente 25 mil corridas por mês. Ao analisar a cidade de Belo Horizonte fazendo trajetos médios comuns entre prédios ocupados por entidades públicas, estimou-se que o deslocamento médio de corrida será de 7,21km (sete quilômetros e duzentos e dez metros). 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 de Minas Gerais, retirando as entidades com unidades exclusivamente no interior, encontra-se uma quantidade de corridas equivalente a 9.082 (nove mil e oitenta e duas) por mês. Ao multiplicar este valor pela distância média, encontra-se 65.446km (sessenta e cinco mil, quatrocentos e quarenta e seis quilômetros) ao mês.

8.1.3 Entende-se razoável utilizar essa expectativa de contratação uma vez que o valor da primeira contratação do TáxiGov MG realizada aponta para um possível superdimensionamento da demanda manifestada.

8.1.4 Apesar de em vários momentos os dados de consumo do ano de 2021 do TáxiGov MG serem utilizados, para os presentes cálculos estes não foram considerados, tendo em vista o baixo uso do serviço com 684 (seiscentas e oitenta e quatro) corridas no período de um ano, o que é muito inferior à demanda real dos órgãos. Esse baixo número, como trazido em outros pontos deste expediente, se deu pela baixa qualidade da prestação do serviço e na indisponibilidade de motoristas para realizarem as corridas, bem como pela Pandemia COVID-19.

8.1.5 Para uma maior proximidade da realidade, os números dos cálculos acima foram estimados com base nos registros realizados na Intenção de Registro de Preços nº 02/2020 disponível no documento SEI 7085736, em que acredita-se que os valores registrados estejam mais próximos da realidade.

## 9. Estimativa do Valor da Contratação

**Valor (R\$):** 20.303,01

### 9.1 ESTIMATIVA DE PREÇOS

9.1.1 Trata-se a presente de estimativa de preços destinada a compor o Estudo Técnico Preliminar.

9.1.2 Isso posto, é imperioso mencionar que sua confecção tem o condão de auxiliar a equipe de planejamento estimar o valor da solução escolhida.

9.1.3 A estimativa de preços destinada a compor o valor estimado da contratação, nos moldes da Instrução Normativa nº 73/2020, será confeccionada em momento posterior, notadamente quando da confecção do Termo de Referência.

9.1.4 Isso posto, a estimativa preliminar adotou como preço o valor do quilômetro médio da execução do serviço TáxiGov MG, no âmbito da execução dos contratos firmados decorrentes da licitação da primeira versão do TáxiGov MG - Pregão Eletrônico nº 04/2020 (19973.100942/2020-70). Os dados obtidos foram os quantitativos em quilômetros efetivamente rodados e valor faturado por todas as entidades contratantes na primeira versão. Os valores foram obtido por meio de extração na solução tecnológica da empresa contratada e o valor unitário médio por quilômetro é a divisão entre quantidade de quilômetros rodados e valor total.

Descrição	Quantidade (km)	Valor total	Valor unitário médio

Serviços de transporte terrestre ou agenciamento/intermediação de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal – APF, por demanda e no âmbito do município de Belo Horizonte e Parte da Região Metropolitana	8.707,08	R\$ 20.303,01	R\$ 2,33
---	----------	---------------	----------

## 10. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

### 10.1 JUSTIFICATIVA

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

- a) 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;
- b) possibilidade de despadronização das soluções tecnológicas dos fornecedores, dificultando e onerando sobremaneira o desenvolvimento das atividades relacionadas à gestão e operação dos serviços;
- c) possibilidade de ocorrência de preços diferentes para um mesmo serviço contratado pela APF, dificultando de sobremaneira as contratantes; e
- d) 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

### 11.1 ANÁLISE

11.1.1 Tendo em vista que toda a solução será fornecida por fornecedor único, não há contratações correlatas e/ou interdependentes para a presente contratação.

## 12. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

### 12.1 ESTRATÉGIA

12.1.1 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.

12.1.2 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.

12.1.3 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 13.971/2019. 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.

12.1.4 Por fim, a realização de licitações centralizadas para atendimento de necessidades da administração é uma das atribuições da Central de Compras, conforme portfólio acostado no processo nº 19973.101921/2022-33.

## **13. Benefícios a serem alcançados com a contratação**

### **13.1 RESULTADOS**

13.1.1 Manutenção do modelo TáxiGov para Belo Horizonte e região;

13.1.2 Manter os níveis de planejamento, gestão e controle do processo de transporte de servidores para órgãos e unidades da APF alcançados com o TáxiGov; e

13.1.3 Economia financeira anual de 51,7% (cinquenta e um inteiros e sete décimos por cento). A economia estimada se baseia na redução do custos com a ociosidade dos veículos da Administração.

## **14. Providências a serem Adotadas**

### **14.1 ATIVIDADES**

14.1.1 Realizar planejamento para implantação do novo TáxiGov;

14.1.2 Capacitação de gestores do serviço de transporte;

14.1.3 Capacitação de usuários do serviço; e

14.1.4 Capacitação de fiscais de contrato das entidades participantes da Ata de Registro de Preço.

## **15. Possíveis Impactos Ambientais**

### **15.1 ANÁLISE**

15.1.1 A metodologia de execução do modelo TáxiGov adota a chamada economia compartilhada para o atendimento de uma necessidade do Estado.

15.1.2 Economia compartilhada é um modelo econômico estruturado diante das novas tendências de consumo colaborativo e as chamadas atividades de compartilhamento, como trocas ou aluguel de bens.

15.1.3 Assim, ao invés de adquirir novos veículos exclusivos para seu uso, o Estado opta por contratar empresas que intermediam a contratação de motoristas por aplicativos, reduzindo a necessidade de produção de novos veículos.

15.1.4 Assim, a utilização do TáxiGov resulta redução do impacto ambiental quanto à emissão de gases poluentes que são gerados da circulação de veículos automotores movidos a combustíveis fósseis. Tal redução é resultado da diminuição da quilometragem rodada por veículos, ao adotar a lógica de funcionamento da economia compartilhada.

15.1.5 Além do menor impacto ambiental gerado pelo modelo de contratação, a solução escolhida incentivará requisitos adicionais para redução do impacto ambiental.

15.1.6 Os veículos automotores utilizados na prestação dos serviços, preferencialmente, deverão utilizar combustíveis limpos como ETANOL e Gás Natural Veicular - GNV, inclusive mediante tecnologia “flex”, nos termos da Lei nº 9.660/1998, ou híbridos, com características menos agressivas ao meio ambiente.

15.1.7 Os veículos automotores utilizados na prestação dos serviços deverão atender aos limites máximos de ruídos fixados nas Resoluções CONAMA nº 1, de 11/02/1993, e nº 272, de 14/09/2000, e legislação correlata, bem como atender aos limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento fixados no âmbito do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, conforme Resoluções CONAMA nº 18, de 06/05/1986, e nº 315, de 29/10/2002, e legislação correlata.

15.1.8 Os taxistas ou motoristas deverão exigir que os fornecedores devem providenciar o recolhimento e o adequado descarte dos pneus usados ou inservíveis originários da contratação, recolhendo-os aos pontos de coleta ou centrais de armazenamento mantidos pelo respectivo fabricante ou importador, ou entregando-os ao estabelecimento que houver realizado a troca do pneu

usado por um novo, para fins de sua destinação final ambientalmente adequada, nos termos da Instrução Normativa IBAMA nº 01, de 18/03/2010, conforme art. 33, inciso III, da Lei nº 12.305/2010 – Política Nacional de Resíduos Sólidos – e arts. 1º e 9º da Resolução CONAMA nº 416, de 30/09/2009.

15.1.9 É recomendável que a contratada utilize rede de abastecimento e manutenção com práticas e diretrizes socioambientais onde existem boas práticas relativas ao reuso da água, coleta seletiva, entre outras.

## 16. Declaração de Viabilidade

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

### 16.1. Justificativa da Viabilidade

Esta equipe de planejamento declara viável esta contratação.

## 17. Responsáveis

23981712

LUIS GUILHERME IZYCKI

Coordenador