

Compras Públicas

Notícias

Entrevista com o professor Paulo Sérgio Ferreira Rago sobre Gestão de Frota de Veículos na Administração Pública



◀ Entrevista com o professor [Ciro Campos Christo Fernandes](#) sobre a trajetória da Logística Pública na Administração Pública Federal

Entrevista sobre Licitações e Contratos com o professor e Subprocurador-Geral do Ministério Público Junto ao TCU, [Lucas Rocha Furtado](#) ▶

Mostrar respostas aninhadas ▼



Entrevista com o professor Paulo Sérgio Ferreira Rago sobre Gestão de Frota de Veículos na Administração Pública
por Eduardo Paracêncio - terça, 31 Out 2017, 09:07

(31/10/2017) Entrevista com o professor Paulo Sérgio Ferreira Rago sobre Gestão de Frota de Veículos na Administração Pública. As perguntas foram elaboradas pelos professores da ENAP Sandro Bernardes e Paulo Bernardes Honorio de Mendonça.

1 - Existe alguma semelhança entre a contratação de serviços de gerência de fornecimento de combustíveis e o então modelo de contratação de agências para emissão de passagens aéreas?

Paulo Sérgio: Uma contratação é sempre uma contratação, independente do tipo de serviço envolvido porém, cada uma tem sua característica específica. Logo, elas podem ser administradas e tratadas de forma semelhante porém cada uma delas, deve ter seus preceitos definidos previamente.

2 - O empenho para o pagamento pelo serviço de gerenciamento de frota com fornecimento de combustíveis como deve ser realizado?

Paulo Sérgio: Atualmente o mercado dispõe de empresas que selecionam e cadastram postos de gasolina e até mesmo distribuidoras para fornecimento de combustível. Deve ser contratada uma empresa de controle de frota que disponha do serviço de abastecimento via cartão de combustível. Desta forma, é comum que haja o empenho de gasto com combustível pois já é possível fazer um provisionamento de quanto será gasto por veículo e por período, podendo haver uma pequena variação.

Caso o órgão não tenha empresa de fornecimento via cartão de abastecimento, o processo fica mais complexo mas, se houver um posto cadastrado, pode-se empenhar o pagamento controlando todos os abastecimentos efetuados dentro de um período acordado entre as partes.

3 - No contrato de gerenciamento é possível estabelecer obrigações aos postos de abastecimento, no caso de combustíveis?

Paulo Sérgio: Perfeitamente possível. Basta apenas que seja feito um contrato entre as partes com todas as cláusulas de obrigação. Se um determinado posto não concordar, deve-se então procurar /substituir por outro fornecedor. Isto deve ser colocado no termo de referência de contratação.

4 - No gerenciamento de combustíveis e no gerenciamento de manutenção preventiva e corretiva de veículos a taxa de administração repercute sobre os contratos da mesma maneira?

Paulo Sérgio: Teoricamente sim pois trata-se de uma taxa de serviço que deve ser pré-fixada porém, vale destacar que algumas empresas estão tentando efetuar cobrança pelo número de eventos realizados, o que ao meu ver, também pode ser negociado.

5 - A despeito dos Acórdãos 2.367/2011 e 1.071/99, a exigência de cartão magnético com chip no gerenciamento, exclusivamente, representa alguma restrição à competitividade?

Paulo Sérgio: Não, pois trata-se apenas de uma definição de tipo de serviço exigido ou seja, para qualquer compra/seleção de serviços, é necessário definir os parâmetros do fornecedor e dentro disso, realizar a escolha. A competitividade tem que ser justa, clara e com fornecedores dentro do mesmo padrão. Quem não estiver dentro do perfil desejado para prestação de serviço com todas as exigências técnicas necessárias, não estará apto.

6 - Podemos considerar o Gerenciamento de Frotas uma espécie de "quarteirização"? É possível admiti-la para a Administração Pública em quaisquer serviços, indistintamente?

Paulo Sérgio: Quarteirização não mas terceirização sim. Vale destacar que qualquer atividade não precisa ser necessariamente terceirizada. Se o órgão consegue fazer a gestão com boa efetividade e custo melhor que terceiros, não há motivos para terceirização mas, sabemos que atualmente na administração pública existe uma carência de profissionais bem preparados para uma excelente gestão de frota de veículos portanto, é possível sim admiti-la na administração pública em qualquer serviço desde que bem estruturada.

7 - No que diz respeito ao controle, seria desejável que a pesquisa dos orçamentos no caso de peças e manutenção seja feita exclusivamente pela empresa responsável pelo gerenciamento?

Paulo Sérgio: Pode-se trabalhar com os dois modelos: com a empresa de gerenciamento controlando ou não. Sabe-se que se for terceirizada a pesquisa de orçamentos, a empresa que fará toda pesquisa, cobrará indiretamente por este serviço e desta forma, deve-se sempre analisar o custo benefício.

O mais importante, é definir os critérios de aquisição de forma bem equalizada e uma auditoria nos processos realizada regularmente.

8 - Em sua opinião, a regionalização do gerenciamento em detrimento da realização de licitação de amplitude nacional poderia trazer ganhos significativos de competitividade?

Paulo Sérgio: Em alguns casos sim pois existem algumas empresas que são muito boas em termos de serviço e preço e que atuam apenas regionalmente. Em caso de amplitude nacional, corre-se o risco de não aproveitar estas empresas. Em termos de gerenciamento, ganha-se com a amplitude mas pode haver perdas financeiras pela não regionalização. O ideal é trabalhar com regionalização em regiões onde há ganhos e amplitude onde houver ganho maior.

9 - Há como padronizar a atividade de gerenciamento? Essa preocupação é latente, pois há certa tendência de os órgãos de menor envergadura "copiarem" os mais robustos. Quais preocupações os gestores dos órgãos de menor porte devem ter, ao aproveitarem os estudos feitos por órgãos maiores?

Paulo Sérgio: O modelo básico deve contemplar quatro tópicos: operação, manutenção, custo e pessoas independente da estrutura e da envergadura. Se cada administrador procurar criar uma estrutura de gestão para planejar, operacionalizar e controlar as atividades e envolvidos, o sucesso é muito próximo. Deve funcionar como um modelo padrão respeitando sempre, as particularidades de cada órgão e região pois nem sempre o que serve para um, vai ser totalmente aderente a outro.

10 - Por fim, há razões que justifiquem a manutenção de frota própria por parte das instituições públicas?

Paulo Sérgio: Existe uma grande tendência para que ocorra a terceirização em serviços/atividades que não sejam a atividade fim porém, isso não é verdade absoluta.

Uma premissa básica para terceirizar é conseguir um serviço melhor com custo mais baixo. Se isto não ocorrer, não é necessário e nem viável terceirizar.

Dentro disto, podemos destacar também como pontos de análise para não haver ou haver a terceirização:

- Capacitação dos colaboradores/servidores;
- Frota estratégica não deve ser terceirizada devido ao nível de criticidade;
- Ferramentas de controle disponíveis;
- Controle do imobilizado e renovação da frota em período adequado.

Paulo Sérgio Ferreira Rago: Diretor do Ceteal - Centro de Estudos Técnicos e Avançados em Logística. Bacharel em Administração de Empresas com ênfase em Comércio Exterior, com especialização em Logística de Transportes e Empresarial e MBA em Gestão Empresarial pela FGV. Atuando há mais de 29 anos em Logística com experiências, inclusive internacionais, em posições executivas, com a criação e desenvolvimento de operações logísticas em empresas como Souza Cruz S/A e Cia. Ultragaz S/A (Grupo Ultra. Consultor empresarial para diversas empresas no Brasil em vários segmentos. Criou o 1º treinamento DO BRASIL de " Como vender fretes no TRC" e "Como vender



transporte rodoviário de carga pelo telefone". Desenvolveu e ministra diversos programas de treinamento em Logística Integrada, Distribuição, Vendas, Transportes, Supply Chain, Comércio Exterior e Administração de Tempos. Palestrante e professor convidado dos temas "Logística", "Transportes", "Supply Chain" e correlatos em Universidades e instituições como: FGV Brasília, Metodista, UFMG, EDUCC/IPT/USP, FEI, MBA FIA/FEA - USP, Mackenzie, FIEPE, Setcesp, Supercia, Aduaneiras, CIESP, SETCEMG, ESAF dentre outras, além de inúmeras atividades "IN COMPANY" para diversas empresas dos ramos de serviços e indústria. É Ex-Diretor da Associação Brasileira de Logística e autor de vários artigos para revistas e jornais da área. E-mail para contato: gerencia@ceteal.com

Paulo Bernardes Honorio de Mendonça: Mestrando em Direito Tributário. Especialista em Direito Tributário. Analista em Planejamento, Gestão e Infraestrutura em Ciência e Tecnologia (Carreira de Gestão em C&T). Colaborador/Instrutor da Escola Nacional de Administração Pública - ENAP. Trabalha atualmente no Ministério da Educação. Atuou na Diretoria de Administração, como Chefe de Licitações do Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações desde 04/2013.

Sandro Bernardes é Auditor do Tribunal de Contas da União. Professor, tutor e monitor de diversas escolas públicas de governo, tais como: Escola Nacional de Administração Pública (Enap), Instituto Plácido Castelo (IPC) do Tribunal de Contas do Estado do Ceará, Ministério Público Federal, Escola de Controle Externo do Tribunal de Contas do Estado do Mato Grosso do Sul, Ministério Público de Contas do Tribunal de Contas do Estado do Mato Grosso, Instituto Serzedello Corrêa do Tribunal de Contas da União, dentre outras instituições.



◀ Entrevista com o professor **Ciro Campos Christo Fernandes** sobre a trajetória da Logística Pública na Administração Pública Federal

Entrevista sobre Licitações e Contratos com o professor e Subprocurador-Geral do Ministério Público Junto ao TCU, **Lucas Rocha Furtado** ▶

[Voltar para o início da comunidade ➡](#)

Escola Nacional de Administração Pública - ENAP



 Brasil - Governo Federal