

## Compras Públicas

### Notícias

## Entrevista sobre o TáxiGOV com a equipe da Central de Compras

◀ Entrevista com o Professor Edgar Guimarães sobre a Lei das Estatais

Entrevista sobre a importância da boa-fé nas contratações públicas com o professor José Guilherme Giacomuzzi ▶

Mostrar respostas aninhadas



Entrevista sobre o TáxiGOV com a equipe da Central de Compras  
por RONALDO CORREA - terça, 20 Mar 2018, 14:42

(20/03/2018) Entrevista sobre o TáxiGOV com a equipe da Central de Compras do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. As perguntas foram elaboradas pelo professor da ENAP Renato Cader.

### 1) O que é e quais os principais benefícios e limitações do TáxiGov?

Para atendimento da necessidade de deslocamento de servidores para atividades administrativas não existia um padrão de serviço entre os órgãos da administração pública federal (APF). Se por um lado havia órgãos que adquiriam veículos para prover essa atividade, arcando com custos de aquisição, manutenção, seguro e abastecimento, havia outros que contratam serviço de locação de veículos com franquia mínima de utilização mensal ou sem franquia. Em relação aos motoristas, havia órgãos que possuíam contratos de terceirização para essa função, enquanto em outros haviam servidores efetivos ocupando o cargo de motorista.

Buscando trazer, como benefícios, maior eficiência do gasto, melhoria dos serviços prestados aos usuários, eliminação de ociosidade, maior controle e transparência no serviço de transporte, foi desenvolvido, pela Central de Compras, da Secretaria de Gestão do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, o TáxiGov, modelo que substituiu os carros alugados e próprios da administração pública federal por táxis, com adoção de soluções de tecnologia de informação e comunicação para os usuários e para gestão dos serviços, pagando-se apenas pela efetiva utilização, com economia estimada de R\$ 20 milhões/ano, equivalente a cerca de 60% a menos do que os custos anteriores.

O modelo já foi implantado em 24 ministérios e órgãos da administração direta, sendo que até 14 de maio de 2018 todos os ministérios já estarão utilizando o TáxiGov, além do ICMBio, SUSEP, IBRAM e ENAP.

Outros benefícios com a utilização do TáxiGov são:

- redução do gasto com transporte de servidores, por meio da adoção de nova estratégia de contratação do serviço e pelo ganho de escala de uma licitação centralizada;
- incorporação de tecnologia na prestação do serviço, com automação de processos, informação em tempo real e aumento de transparência e controle da utilização e do gasto;
- pagamento pelo uso efetivo do serviço;
- redução do volume de procedimentos licitatórios e de contratos, bem como centralização de procedimentos de gestão contratual e de pagamento em uma única unidade, trazendo economia de recursos e de esforço de pessoal;
- desoneração de servidores para atuação em outras atividades.

As limitações para sua utilização estão relacionadas aos deslocamentos que estejam fora do Distrito Federal e Entorno e à utilização em atividades finalísticas que requeiram veículos com características diferentes daquelas que

entorno e a atuação em atividades institucionais que requerem veículos com características diferentes daquelas que os táxis possuem. Tal atendimento deve ser implantado pelos órgãos utilizando-se alternativas mais adequadas, sempre observando os princípios da economicidade.

**2) Você entende que os órgãos de controle interno e externo devam participar de forma mais consultiva em projetos de grande abrangência nacional como o TáxiGov, desde a fase de planejamento, minimizando eventuais prejuízos e custos administrativos adicionais no decorrer da execução do contrato?**

A Central de Compras tem dialogado com os órgãos de controle interno e externo para explicitar as características, objetivos e resultados esperados com a adoção de novos modelos, durante sua construção e antes da implantação, o que tem se mostrado extremamente produtivo por possibilitar que eventuais dúvidas sejam previamente esclarecidas e que contribuições importantes dos órgãos de controle sejam consideradas. Vale ressaltar que a Instrução Normativa nº 3, de 09 de junho de 2017, do Ministério da Transparência e Controladoria Geral da União prevê que as Unidades de Auditoria Interna Governamental podem realizar serviços de consultoria (atividades de assessoria e aconselhamento) a partir da solicitação específica dos gestores públicos, abordando assuntos estratégicos da gestão, como os processos de governança, de gerenciamento de riscos e de controles internos.

**3) Há previsão de ações preventivas e de contingência relacionadas aos riscos decorrentes da centralização dos serviços em um único fornecedor?**

Toda iniciativa da Central de Compras de proposição de um novo modelo de fornecimento passa por um processo de construção no qual os riscos são analisados e medidas são sugeridas para mitigá-los. A centralização dos serviços, ao mesmo tempo que traz riscos (sendo o mais importante deles a indisponibilidade de fornecimento), evidencia algumas vantagens, tais como o ganho em escala, a padronização de sistemas e de serviços e a redução de esforços de gestão de contrato. Caso haja alguma indisponibilidade do serviço, há a possibilidade do servidor realizar o seu deslocamento por outros meios, solicitando eventual ressarcimento de despesas, nos termos dos normativos vigentes.

**4) Haverá novas licitações com a abertura da possibilidade de chegada de novos fornecedores (Uber, Cabify, etc)? Isso pode impactar na sustentabilidade desse novo modelo de serviços compartilhados?**

A Central de Compras, uma vez responsável por prover bens e serviços aos órgãos, tem a função de continuamente analisar o mercado a fim de identificar a possibilidade de aprimoramento de soluções, tecnologias e novas composições de atores e normatizações. Nesse sentido, foi recentemente colocado em consulta pública Termo de Referência que prevê que outros players (não apenas táxis) possam vir a prestar o serviço, sem prejuízo da continuidade do modelo de serviços compartilhados, uma vez que se prevê a continuidade da gestão centralizada para os órgãos da administração pública federal direta.

**5) O Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão - MPDG publicou recentemente portaria que define que Autarquias e Fundações passarão a utilizar o sistema implantado em 2017. Há uma perspectiva de migração total das instituições da Administração Direta Federal e Indireta para o novo modelo? Como seria a implantação em órgãos com unidades localizadas em municípios pequenos e distantes?**

A Portaria nº 6, de 15 de janeiro de 2018, atribuiu exclusividade à Central de Compras de realizar procedimentos para contratação de sistema de transporte de servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos da administração pública federal direta no Distrito Federal (DF) e Entorno. Referida Portaria visou manter a estratégia de centralização de contratações, consolidando a melhoria da gestão e reduzindo os custos da frota, além de estender o modelo para as autarquias e fundações localizadas no DF e Entorno.

Há perspectiva de expansão do modelo atual utilizado no DF para os estados do Rio de Janeiro e São Paulo. Contudo, por se tratarem de estados com distâncias maiores do que as do Distrito Federal, deve ser utilizada estratégia de atendimento diferenciada, ainda em estudo pela Central de Compras, em conjunto com os órgãos e entidades que possuem representações ou sedes naqueles estados. Escolheu-se a expansão para tais estados considerando a relevante lotação de servidores públicos federais. Em outros municípios, deve-se avaliar a disponibilidade de serviços de táxi ou de outras alternativas, em cada caso específico.

**6) Os órgãos e entidades deverão providenciar a transição dos contratos vigentes para os novos procedimentos adotados pelo MPDG. Tal transição vai exigir dessas instituições planejamento, capacitação, ações para reduzir a frota de veículos, entre outras medidas. Como será essa transição? Há um plano com metodologia definida?**

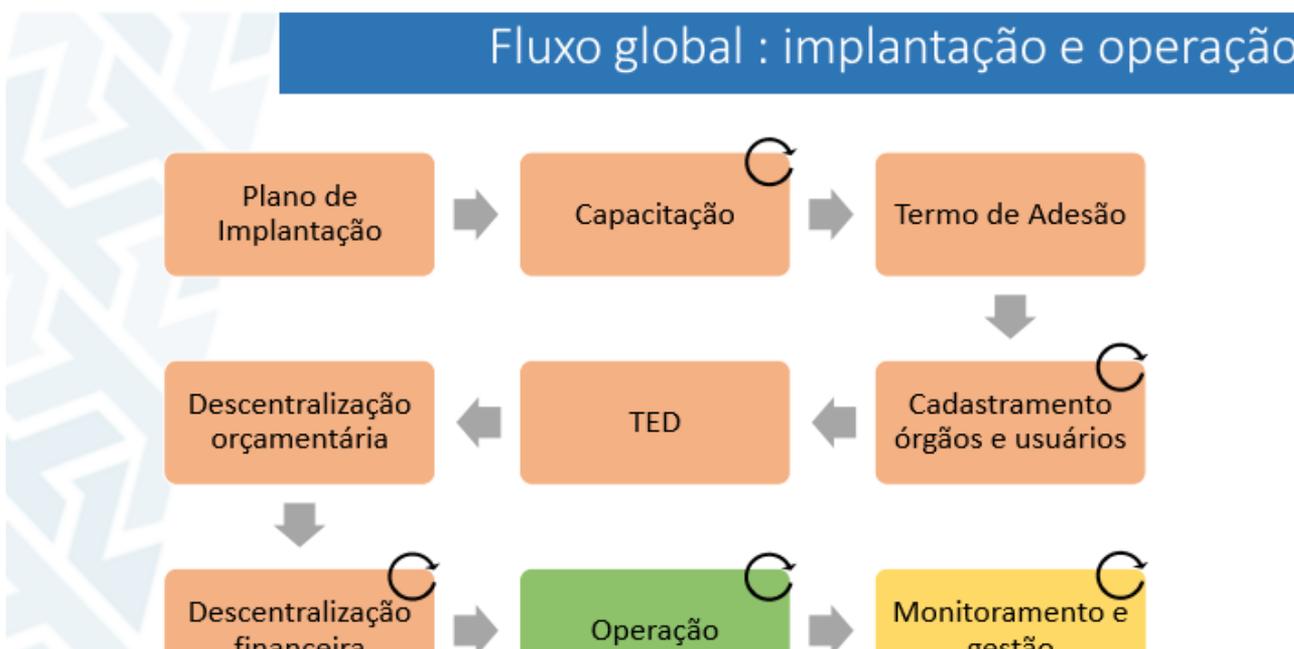
Até 14 de maio de 2018, será finalizada a implantação do TáxiGov em todos os órgãos da administração pública

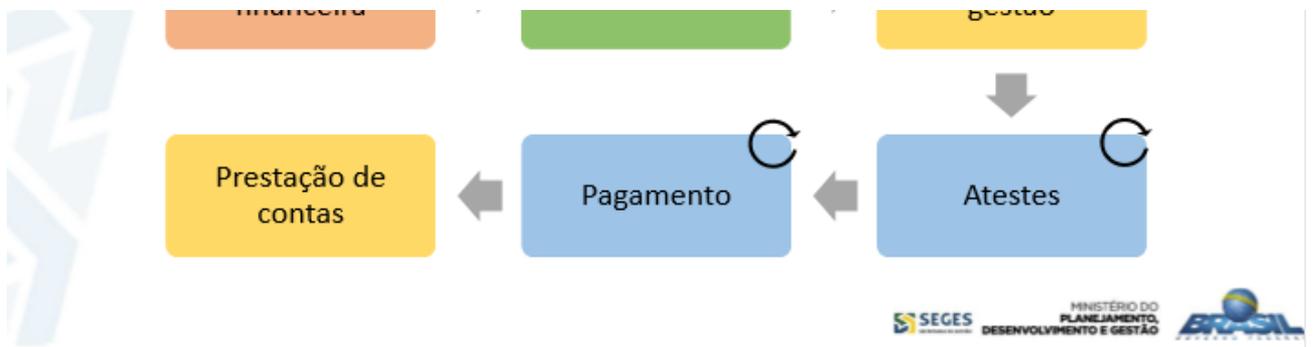
# CRONOGRAMA PREVISTO DE IMPLANTAÇÃO




\*Órgãos Adicionais

A transição dos modelos é conduzida pela Central de Compras, conforme cronograma acima, definido de acordo com o vencimento dos contratos de locação de veículos e/ou motoristas terceirizados. São realizadas reuniões com os órgãos, com antecedência de, no mínimo, 2 (dois) meses à data prevista de entrada no Sistema, com o intuito de apresentar o modelo, dirimir dúvidas e entregar portfólio contendo as atividades prévias necessárias à implantação do TáxiGov. Referidas atividades vão desde o levantamento de dados e informações (tais como número atual de veículos, motoristas, pessoal, espaço físico, contratos), até a realização de ações de capacitação e comunicação, conforme fluxo constante da figura abaixo:





No caso da administração indireta, como não seguirá a lógica de Centro de Serviços Compartilhados, devendo cada entidade firmar e gerir seu próprio contrato, caberá aos seus gestores definirem a melhor estratégia de implantação do serviço, cabendo à Central de Compras a gestão do sistema contratado e o compartilhamento das melhores práticas, bem como orientações e apoio na capacitação dos servidores e gestores.

**7) Fala-se muito na economia gerada com o novo modelo. Há algum estudo que demonstre claramente a melhoria da qualidade do novo serviço ofertado aos usuários? Por exemplo, existe algum mecanismo de avaliação relacionado à qualidade do motorista, do veículo e do trajeto, que contribua para uma fiscalização mais efetiva do contrato?**

A economia gerada com o modelo é, seguramente, um fator importante para sua adoção e manutenção, além dos outros benefícios já citados. Após o novo modelo, alguns aspectos melhoraram sensivelmente, como por exemplo, o tempo de espera (que era muito maior do que o atual quando o servidor solicitava um veículo e estava longe da base na qual ele se encontrava). Embora o tempo de espera previsto em contrato seja de no máximo 15 minutos (com aplicação de glosa a partir desse prazo), atualmente ele é, em média, de 7 minutos e 40 segundos.

Além disso, ao final de cada corrida, veículo e motorista são avaliados, obrigatoriamente, levando-se em conta quesitos como cortesia do motorista com o passageiro ou com o público em geral e condições de segurança, conforto e higiene do veículo. A avaliação é feita pelo usuário com base em uma escala que varia de 1 a 5, sendo 1 péssimo e 5 excelente. Notas abaixo de 3 também acarretam glosas ao pagamento devido à empresa. Atualmente, a média das avaliações é de 4,97, o que demonstra que o usuário está satisfeito com o serviço que está sendo prestado.

Essa inclusão do usuário como avaliador dos serviços prestados contribui para melhorar a fiscalização do contrato, com maior possibilidade de controle da qualidade, realizado de forma contínua, pelos usuários do serviço.

**8) Você entende que o TáxiGov tem potencial para ser implantado em órgãos do Judiciário e Ministério Público, em que o serviço de transporte deve ser ofertado com a devida segurança de magistrados e membros, bem como de seus processos que envolvem matérias com elevado grau de sigilo?**

O escopo do TáxiGov é o transporte administrativo de pessoas a serviço e materiais ou documentos. Situações e necessidades específicas, como essas apontadas, além de transportes especiais não foram tratados nesse escopo, posto que possuem características próprias das atividades das instituições acima. Porém, não impede que o modelo seja adaptado por órgãos de outros poderes, para atendimento a diferentes tipos de situações.

**9) O Ministério do Planejamento pretende explorar novos modelos de serviços compartilhados? Há estudos em desenvolvimento?**

Sim. Todos os projetos de proposição de novos modelos de fornecimento pela Central terão, enquanto estiverem sendo estudados, análise específica quanto à possibilidade de serem prestados de forma compartilhada, uma vez que tal compartilhamento permite a redução da multiplicidade de esforços de gestão, além de propiciar a padronização e possibilitar que os órgãos, gradativamente, possam se concentrar em suas atividades finalísticas.

**10) Há casos de instituições em que o TáxiGov possa não ser um bom negócio para Administração? Por exemplo, quando as distâncias médias de trajeto por veículo forem maiores, não seria antieconômico?**

Desde que seja utilizado dentro da abrangência geográfica prevista em contrato, o custo do quilômetro rodado com o uso do TáxiGov é significativamente menor que o custo dos quilômetros rodados praticados nos contratos anteriores, mesmo que a distância média de trajeto por veículo seja maior. Isso porque não se paga o eventual

anteriores, mesmo que a distância média de trajeto por veículo seja maior. Isso porque não se paga o eventual percurso do veículo sem passageiro (como acontecia nos modelos anteriores). Além disso, no trajeto maior o custo da bandeirada (cobrada no início da corrida) acaba sendo diluído em uma distância maior, reduzindo o custo final/km.

## 11) Quais os maiores desafios do TáxiGov no Brasil?

O maior desafio para o TáxiGov no Brasil é o enfrentamento da cultura patrimonialista do serviço público brasileiro, onde constantemente há situações em que se coloca a necessidade de se possuir o “carro oficial” sem uma justificativa racional que o corrobore, considerando a necessidade tradicional desse modal de transporte. Nesse particular, os estudos que culminaram no TáxiGov tiveram seu foco na necessidade real da administração, que é deslocar seus servidores para desempenhar suas funções administrativas. A premissa foi o atendimento da necessidade de deslocamento, sem focar, inicialmente, no meio pelo qual essa necessidade seria suprida. Ou seja, concentrou-se em buscar a alternativa que melhor atendesse essa necessidade, considerando qualidade, menor gasto, sustentabilidade, tempestividade, controle e transparência. Além disso, 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. Tal serviço vem sofrendo frequentes conflitos entre seus motoristas e taxistas; inúmeras discussões sobre regulamentação, nos âmbitos municipal, distrital e federal, com diversos instrumentos legais municipais editados, sendo alguns favoráveis e outros impedindo a exploração do serviço privado; e judicialização, especialmente quanto à possibilidade de exploração do serviço privado.



**Wolmar Vieira de Aguiar** ocupa atualmente o cargo de Coordenador-Geral de Estratégias e Aquisições da Central de Compras, cedido ao Ministério do Planejamento pela Caixa Econômica Federal. Possui graduação em Engenharia Agrônoma, com pós graduação em Ciências da Computação, mestrado em Gestão Empresarial Pública (FGV) e Privada e mestrado executivo em Publicidade e Propaganda (ESPM). Tem experiência nas áreas de Tecnologia, Logística, Compras e Contratações e Marketing.

**Isabela Gomes Gebrim** ocupa atualmente o cargo de Coordenadora-Geral de Serviços Compartilhados da Central de Compras do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. Possui graduação em Administração (UnB), com pós graduação em Gestão Pública. Tem experiência nas áreas de Recursos Logísticos, Compras Públicas e Fiscalização e Gestão de contratos. Atuou como Professora Colaboradora na Universidade de Brasília e como membro titular na Comissão de Ética do Ministério da Integração Nacional.

**Juliano Flávio dos Reis Rezende** possui graduação em Administração Pública pela Fundação João Pinheiro e especialização de Geoprocessamento. É atualmente Coordenador de Projetos Estratégicos da Central de Compras; atuou como Diretor de Administração e Gestão do INCRA, Gerente no Setor de Contratos no CENSIPAM –e na Imprensa Nacional . Foi Administrador Público do Governo do Estado de Minas Gerais e tem experiência nas áreas de Gestão de Projetos, Compras Públicas, Orçamento Público, Gestão de Pessoas, Gestão de Contratos Administrativos, Projetos de Desenvolvimento Regional e Planejamento de Instituições Públicas e Planejamento Geoespacial.

**Fábio Vieira Ribeiro** é graduado em Administração de Empresas, é empregado da Caixa Econômica Federal, cedido ao Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão desde 06/FEV/2014, com exercício na Central de Compras da Secretaria de Gestão – SEGES.



◀ Entrevista com o Professor Edgar Guimarães sobre a Lei das Estatais

Entrevista sobre a importância da boa-fé nas contratações públicas com o professor José Guilherme Giacomuzzi ▶

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

Escola Nacional de Administração Pública - ENAP



 Brasil - Governo Federal