MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO
Secretaria de Gestão
Central de Compras
Coordenação-Geral de Estratégias de Aquisições e Contratações
Coordenação de Projetos Estratégicos I

TERMO DE REFERÊNCIA – ANEXO F

RESUMO EXECUTIVO DO

RELATÓRIO PROJETO TÁXIGOV 2.0

1. INTRODUÇÃO

Este resumo executivo apresenta as principais informações e conclusões do relatório dos estudos e levantamentos realizados pela Central de Compras relativos ao transporte dos servidores, empregados e colaboradores dos órgãos da Administração Pública Federal – APF para o desenvolvimento dos serviços administrativos no âmbito do Distrito Federal - DF, considerando-se especialmente:

a. a implantação do serviço de agenciamento de transporte denominado TáxiGov;

b. as regras estabelecidas pelo Governo do Distrito Federal – GDF para o Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Distrito Federal – STIP/DF;

c. a necessidade de observar 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.

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

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

b. padronização do serviço de transporte, com gestão, controle e pagamento centralizados para os órgãos da APF direta, de modo a permitir atuação prioritária em suas atividades finalísticas;

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;

d. solidificação da referência para outras instâncias da Administração Pública, com efeito multiplicador da economia dos recursos.

Os estudos consideraram a decisão estratégica de possibilitar a sua extensão para as autarquias e fundações federais com unidades no DF, contudo sem estabelecer para estas entidades a gestão e controle da operação do serviço de forma centralizada.

As principais informações e conclusões estão dispostas na mesma estrutura do relatório, sendo 3 (três) partes distintas:

a. Diagnóstico;

b. Análise de Mercado;

c. Estratégia Recomendada.

2. DIAGNÓSTICO

Relativamente ao diagnóstico, as principais informações e conclusões determinadas pelas análises realizadas são apontadas nos itens abaixo.

2.1. Situação Anterior

A situação do serviço de transporte de servidores, empregados e colaboradores dos órgãos da APF direta anteriormente à implantação do TáxiGov apresentava inúmeras deficiências relacionadas à operação e gestão, tais como:

a. multiplicidade de formas de atendimento;

b. inexistência de processo padronizado;

c. utilização de tempo, esforços e recursos em atividades não essenciais;

d. baixo uso de tecnologia;

e. períodos de ociosidade e de carência de veículos para atendimento das demandas;

f. deslocamento dos veículos sem nenhum passageiro (atendimento com origem diferente do local da base dos veículos a ou retorno à base após atendimento);

g. custo elevado da operação.

2.2. Situação Atual

A licitação promovida pela Central de Compras que culminou com a contratação do serviço TáxiGov pode ser considerada um marco para necessário processo de mudanças inovadoras exigidas na APF, eliminando todas as deficiências acima citadas.

As funcionalidades da solução tecnológica implantada com o serviço TáxiGov possibilitam efetiva gestão e controle operacional do serviço de transporte e o processo estabelecido também possibilita a importante transparência com o gasto efetivado pela APF.

A implantação do TáxiGov, apesar das significativas mudanças introduzidas, transcorreu com normalidade e de acordo com o planejamento realizado e os resultados apresentados são considerados positivos em todas as dimensões analisadas: gestão, controle operacional, custos, qualidade do serviço e satisfação dos usuários.

2.2.1.Resultados do TáxiGov

Tendo sido iniciada a implantação em 13/FEV/2017, o TáxiGov apresenta os seguintes resultados até FEV/2018:

a. 21 (vinte e um) dos 25 (vinte e cinco) órgãos programados com serviços implantado, além de 3 (três) órgãos adicionais;

b. 85.875 (oitenta e cinco mil e oitocentos e setenta e cinco) solicitações atendidas;

c. 626.016 (seiscentos e vinte e seis mil e dezesseis) quilômetros percorridos;

d. 7.637 (sete mil e seiscentos e trinta e sete) usuários atendidos;

e. custo com os serviços executados de R$ 2.159.834,90 (dois milhões, cento e cinquenta e nove mil, oitocentos e trinta e quatro reais e noventa centavos);

f. economia estimada de R$ 3.248.835,50 (três milhões, duzentos e quanta e oito mil, oitocentos trinta e cinco reais e cinquenta centavos) em relação ao modelo anterior, correspondente a 60,07% (sessenta inteiros e sete centésimos por cento);

g. percurso médio de 7,3 (sete vírgula três) quilômetros por serviço executado;

h. valor médio de R$ 25,15 (vinte e cinco reais e quinze centavos) por viagem realizada;

i. valor médio do quilômetro rodado de R$ 3,45 (três reais e quarenta e cinco centavos);

j. tempo médio de espera para atendimento de 8,17 (oito vírgula dezessete) minutos;

k. nota média de avaliação dos motoristas de 4,97 (quatro vírgula noventa e sete);

l. nota média de avaliação dos veículos de 4,97 (quatro vírgula noventa e sete).

A desmobilização dos veículos próprios da APF direta está sendo realizada, contribuindo significativamente para a racionalização das atividades e dos respectivos custos.

2.3. Determinações do Tribunal de Contas da União - TCU

Em razão das profundas mudanças estabelecidas com o TáxiGov, foram apresentadas representações contrárias ao processo licitatório ao TCU por cooperativa e sindicato representativo do grupo de fornecedores de locação de veículos, tendo aquela corte emitido o Acórdão nº 1.223/2017 – Plenário do Tribunal de Contas da União – TCU, com a redação dada pelo Acórdão nº 1.834/2017 – Plenário, com as seguintes decisões:

"9.2. revogar a medida cautelar anteriormente deferida e autorizar a Central de Compras do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão a, excepcionalmente, dar continuidade à execução dos contratos celebrados em decorrência do Pregão Eletrônico nº 3/2016, podendo, ainda, firmar novas contratações até a expiração da vigência da Ata de Registro de Preços, abstendo-se, porém, de prorrogá-los, condição que se aplica igualmente aos contratos celebrados pelos aderentes à respectiva ata;

9.3. determinar à Central de Compras do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, com fundamento no art. 250, II, c/c o art. 237, parágrafo único,

ambos do Regimento Interno do TCU, que faça constar de seus próximos estudos preliminares, que vierem a fundamentar a aquisição de agenciamento de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores por demanda, os Serviços de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede – STIP que estiverem em operação no Distrito Federal (Uber, Cabify etc.), bem como a avaliação dos riscos decorrentes da centralização dos serviços em um único fornecedor e sua sustentabilidade ao longo do tempo, levando em conta, por exemplo, as possíveis vantagens do parcelamento do objeto, a possibilidade de credenciamento de empresas agenciadoras de transporte individual de passageiros etc., encaminhando-os ao Tribunal para conhecimento, no prazo de até cento e oitenta dias contados da expiração da vigência da Ata de Registro de Preços decorrente do Pregão Eletrônico nº 3/2016;"

Importante ressaltar que o Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Distrito Federal – STIP/DF foi instituído no DF pela Lei nº 5.691, de 02/AGO/2016, e somente regulamento quase 1 (um) ano depois, com a edição do Decreto nº 38.258/2017, de 07/JUN/2017, após os processos de licitação e de implantação do TáxiGov.

3. ANÁLISE DE MERCADO

As principais informações e conclusões determinadas pela análise do mercado de prestação de serviços de transporte são apresentadas nos itens abaixo.

3.1. 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.

3.2. 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 privado 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.

A operação das empresas de serviço de transporte privado de passageiros foi iniciada no Brasil em MAI/2014, com a empresa Uber, e ainda é marcada pelos seguintes fatos principais:

a. constantes conflitos entre os motoristas deste serviço e os taxistas;

b. 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;

c. judicialização de diversas questões relacionadas, particularmente quanto à possibilidade de exploração do serviço privado;

d. surgimento de outros fornecedores, alguns de abrangência internacional, provocando o aumento da competitividade;

e. diversificação de oferta do serviço privado, tais como: categoria de veículos, preços diferenciados em função da oferta e da demanda, promoção intensa dos mais variados tipos de desconto

f. interesse do segmento corporativo pelo serviço privado, situação que vem se acentuando a cada dia, inclusive no âmbito da administração pública;

g. mudanças significativas na oferta do serviço de táxi, com intensificação do uso de novas tecnologias e preços praticados.

No DF, o serviço de transporte privado de passageiros foi instituído pela Lei nº 5.691, de 02/AGO/2016, sendo denominado Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Distrito Federal – STIP/DF, e somente

regulamentado quase 1 (um) após, com a edição do Decreto nº 38.258/2017, precisamente no dia 07/JUN/2017.

3.3. Preço dos Serviços

Logicamente impactando nas despesas dos contratantes de serviço de transporte, os preços praticados pelos fornecedores são bastante distintos e apresentam 2 (duas) 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 e transporte privado de passageiros são definidos em razão dos modelos de veículos disponibilizados e da efetiva possibilidade de compartilhamento da demanda do contratante com a demanda de outras organizações e das pessoas físicas, logicamente havendo rateio dos custos entre todos os usuários.

De forma complementar, os preços praticados pelas empresas locadoras de veículos são também fortemente impactados em razão de 2 (dois) outros fatores preponderantes definidos pelo contratante:

a. modelo e a idade do veículo a ser utilizado;

b. quilometragem livre ou o estabelecimento de franquia e valor por quilômetro adicional.

Relativamente aos veículos, os preços das empresas/cooperativas de serviço de transporte são bastante semelhantes ao descrito no subitem acima, sendo acrescido os custos decorrente dos profissionais condutores, normalmente definidos principalmente em razão de convenções coletivas que regulam o salário piso e os benefícios da categoria.

Os preços do serviço de táxi decorrem da composição das tarifas de diversos fatores estabelecidos pelos municípios e Distrito Federal, considerando dentre outros os seguintes:

a. Tarifa Inicial (Bandeirada);

b. Tarifa Quilométrica (Bandeiras 1 e 2);

c. Tarifa Horária (tempo decorrido abaixo de determinada velocidade;

Relativamente às empresas de serviço de transporte privado de passageiros, há liberdade de precificação, sendo usual e normal que os municípios e o DF somente estabeleçam condições para clareza e acessibilidade de tais preços pelos usuários e, também, “preço público” devido em razão do uso de bens públicos para exercício de atividade privada remunerada.

3.4. Apuração da Distância Percorrida

Sendo a distância percorrida fator fundamental na precificação do serviço de transporte, independentemente da empresa/entidade fornecedora, identifica-se 3 (três) formas preponderantes de apuração:

a. hodômetros dos veículos, sendo a sistemática mais antiga e o uso intensivo de novas tecnologias está demonstrando a sua obsolescência;

b. taxímetros instalados nos veículos, utilizados exclusivamente nos táxis, havendo tendência das empresas/entidades de agenciamento deste serviço também utilizarem algoritmos nas suas soluções tecnológicas, com utilização de tecnologia GPS e condições de trânsito existentes no momento;

c. GPS (sistema de rádio navegação por satélite), que junto com outras tecnologias, particularmente internet e mapas digitais, possibilita a oferta de novas funcionalidades pelos fornecedores do serviço de transporte, tais como: visualização em tempo real da localização geográfica de veículos utilizados no transporte, registro dos trajetos e cálculo das distâncias percorridas, visualização de rotas alternativas à predefinida no caso de incidentes e fornecimento de estimativas de tempo para atendimento das solicitações.

A incorporação da tecnologia GPS e de mapas digitais às soluções tecnológicas de serviço de transporte é padrão no serviço de transporte privado de passageiros, se estendendo rapidamente para os serviços de táxi e, também, com tendência de também de serem incorporadas pelas cooperativas e empresas locadoras de veículos e de prestação de serviços de transporte convencional que disponibilizam veículos e motoristas para a Administração Pública, de forma a estabelecerem equilíbrio de competitividade;

3.5. Reuniões com Fornecedores

As informações recebidas nas reuniões realizadas pela Central de Compras com potenciais fornecedores demonstram que as funcionalidades de suas soluções tecnológicas 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.

3.6. Aplicativos de Comparação de Preços

O crescimento acentuado do uso de novas tecnologias e a intensa atuação das empresas de serviços de transporte privado estão fazendo surgir a oferta de um novo serviço no mercado: comparação de preços de serviço de transporte (táxi e privado).

Verifica-se que o novo negócio ainda está dando os seus primeiros passos e com um número mínimo de empresas em operação e, ainda com uso muito limitado, apresenta-se muito distante de serviços tradicionais semelhantes como os existentes e consolidados para os serviços de transporte aéreo e terrestre por meio de ônibus regulares.

3.7. Licitações na Administração Pública

As recentes licitações de serviço de transporte realizadas pela Administração Pública mostram a tendência de adoção do modelo estabelecido para o TáxiGov, com a retirada da limitação a

serviço de táxi e estabelecendo a competição em razão do valor do quilômetro rodado, sendo encontrado resultados a partir de R$ 2,45 (dois reais e quarenta e cinco centavos).

4. ESTRATÉGIA RECOMENDADA

Consideradas os dados e informações apresentadas no relatório, nas partes que tratam do diagnóstico e da análise de mercado, a decisão do TCU que impossibilita a renovação de contratados vinculados ao Pregão Eletrônico nº 3/2016, que culminou com a contratação do serviço TáxiGov,e a edição do Decreto nº 38.258/2017, que regulamenta o STIP/DF, e os resultados significativamente positivos aferidos com a implantação do serviço TáxiGov, 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 APF, considerando especialmente as seguintes condições:

a. adoção de sistemática e modelos de gestão e operacional de execução do serviço semelhantes aos estabelecidos no Pregão Eletrônico nº 3/2016, retirando a exclusividade estabelecida para o serviço de táxi, de modo a possibilitar a participação de licitantes de qualquer grupo de fornecedores de serviço de transporte, seja por meio de agenciamento ou da prestação do serviço de forma direta, especialmente os seguintes:

- empresas locadoras de veículos;
- empresas/entidades de serviço de transporte;
- empresas/entidades de serviço de táxi;
- empresas de serviço de transporte privado de passageiros, denominadas STIP/DF;

b. realização de Intenção de Registro de Preços – IRP, na forma estabelecida pelo Decreto nº 7.892/2013, para possibilitar a participação das autarquias e fundações federais com unidade no DF como participantes do processo licitatório, observando-se a condição estabelecida no artigo 22 da IN SEGES nº 2/2017, que exclui tais órgãos do processo centralizado da operação e gestão do serviço de transporte na Central de Compras;

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. revisão da descrição da execução do serviço estabelecida no Pregão Eletrônico nº 3/2016, de modo a avaliar a possibilidade de aprimoramento, com participação da CGGAC, CGSEC e da Coordenação vinculada diretamente à Diretoria da Central de Compras;

e. revisão dos requisitos mínimos para os veículos estabelecidos no Pregão Eletrônico nº 3/2016, observando as disposições da Lei nº 5.323/2014 e do Decreto nº 38.258/2017, ambos do DF, de modo que todos os licitantes estejam submetidos à mesma condição, mesmo aqueles que não se subordinam às citadas disposições legais;

f. revisão dos requisitos mínimos para os motoristas estabelecidos no Pregão Eletrônico nº 3/2016, observando as disposições da Lei nº 5.323/2014 e do Decreto nº 38.258/2017, ambos do DF, de modo que todos os licitantes estejam submetidos à mesma regra licitatória, mesmo aqueles que não subordinam às citadas disposições legais;

g. revisão dos requisitos mínimos para a solução tecnológica estabelecidos no Pregão Eletrônico nº 3/2016, de modo a avaliar a possibilidade de aprimoramento, com participação da SETIC, CGGAC, CGSEC e da Coordenação vinculada diretamente à Diretoria da Central de Compras;

h. revisão dos itens de avaliação do ANS estabelecidos no Pregão Eletrônico nº 3/2016, de modo a avaliar a possibilidade de aprimoramento, com participação da SETIC, CGGAC, CGSEC e da Coordenação vinculada diretamente à Diretoria da Central de Compras;

i. revisão dos itens de avaliação da PoC estabelecidos no Pregão Eletrônico nº 3/2016, de modo a avaliar a possibilidade de aprimoramento, com participação da SETIC, CGGAC, CGSEC e da Coordenação vinculada diretamente à Diretoria da Central de Compras;

j. considerando que as exigências de funcionalidades da aplicação web e do aplicativo mobile a serem disponibilizadas pelo licitante vencedor a ser contratado impactam diretamente na competitividade do processo licitatório, visto que elas determinam o grau de customização a ser realizada, revisão de tais itens especificados no Pregão Eletrônico nº 3/2016, de modo a definir aquelas consideradas imprescindíveis para a efetiva gestão e controle da operação, observando a experiência adquirida com o serviço TáxiGov;

k. elaboração dos documentos relacionados ao processo licitatório considerando os novos modelos estabelecido pela AGU e disposições da nova IN SEGES nº 5/2017, que dispõe sobre as regras e diretrizes do procedimento de contratação de serviços sob o regime de execução indireta.

l. realização de Consulta Pública para apresentação do TR elaborado, de modo que os potenciais licitantes e demais interessados possam analisá-lo e eventualmente contribuir com sugestões para o aprimoramento das regras e condições estabelecidas;

m. atualização do Mapa de Riscos estabelecido pelos artigos 25 e 26 da IN SEGES nº 5/2017, com a participação SETIC, CGGAC, CGSEC e da Coordenação vinculada diretamente à Diretoria da Central de Compras.

5. AVALIAÇÃO DAS DETERMINAÇÕES DO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO – TCU

Considerados os dados e informações deste relatório, especialmente a estratégia acima recomendada, nos itens seguintes serão apresentadas as necessárias considerações sobre as determinações apresentadas pelo TCU no subitem 9.3 do Acórdão nº 1223/2017 – TCU – Plenário, conforme transcrito:

"9.3. determinar à Central de Compras do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, com fundamento no art. 250, II, c/c o art. 237, parágrafo único, ambos do Regimento Interno do TCU, que faça constar de seus próximos estudos preliminares, que vierem a fundamentar a aquisição de agenciamento de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores por demanda, os Serviços de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede – STIP que estiverem em operação no Distrito Federal (Uber, Cabify etc.), bem como a avaliação dos riscos decorrentes da centralização dos serviços em um único fornecedor e sua sustentabilidade ao longo do tempo, levando em conta, por exemplo, as possíveis vantagens do parcelamento do objeto, a possibilidade de credenciamento de empresas agenciadoras de transporte individual de passageiros etc., encaminhando-os ao Tribunal para conhecimento, no prazo de até cento e oitenta dias contados da expiração da vigência da Ata de Registro de Preços decorrente do Pregão Eletrônico nº 3/2016;"

Então, nota-se que as determinações do TCU abordam 3 (três) aspectos distintos:

a. considerar o STIP/DF nos novos estudos que seriam realizados para contratação de transporte para os servidores, empregados e colaboradores da APF;

b. avaliar os riscos decorrentes da centralização da contratação do serviço de transporte dos servidores, empregados e colaboradores a APF em um único fornecedor, avaliando eventuais vantagens de parcelamento do objeto e credenciamento de empresas agenciadoras de transporte terrestre;

c. encaminhar os novos estudos para conhecimento do TCU, no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias após o vencimento da Ata de Registro de Preços – ARP decorrente do processo licitatório que culminou com a implantação do serviço TáxiGov.

Relativamente ao primeiro aspecto, verifica-se neste relatório o cumprimento da decisão do TCU, tendo a estratégia recomendada contemplado a possibilidade das empresas vinculadas ao STIP/DF participarem do novo processo licitatório, viabilizada pela edição do Decreto nº 38.258/2017 que regulamentou o serviço no DF.

Neste aspecto vale ressaltar que a norma reguladora citada somente foi editada em 07/JUN/2017 e, portanto, quase 1 (ano) após o processo licitatório que culminou com a contratação do serviço TáxiGov.

Quanto ao segundo aspecto, visto que a estratégia recomendada não contempla o parcelamento do objeto e nem a sistemática de credenciamento de empresas agenciadoras de transporte, necessário apresentar as seguintes considerações:

a. o processo de gerenciamento de riscos das contratações da APF é definido em regras gerais nos artigos 25 e 26 da IN SEGES nº 5/2017:

"Art. 25. O Gerenciamento de Riscos é um processo que consiste nas seguintes atividades:

I - identificação dos principais riscos que possam comprometer a efetividade do Planejamento da Contratação, da Seleção do Fornecedor e da Gestão Contratual ou que impeçam o alcance dos resultados que atendam às necessidades da contratação;

II - avaliação dos riscos identificados, consistindo da mensuração da probabilidade de ocorrência e do impacto de cada risco;

III - tratamento dos riscos considerados inaceitáveis por meio da definição das ações para reduzir a probabilidade de ocorrência dos eventos ou suas consequências;

IV - para os riscos que persistirem inaceitáveis após o tratamento, definição das ações de contingência para o caso de os eventos correspondentes aos riscos se concretizarem; e

V - definição dos responsáveis pelas ações de tratamento dos riscos e das ações de contingência.

Parágrafo único. A responsabilidade pelo Gerenciamento de Riscos compete à equipe de Planejamento da Contratação devendo abranger as fases do procedimento da contratação previstas no art. 19.

Art. 26. O Gerenciamento de Riscos materializa-se no documento Mapa de Riscos.

§ 1º O Mapa de Riscos deve ser atualizado e juntado aos autos do processo de contratação, pelo menos:

I - ao final da elaboração dos Estudos Preliminares;

II - ao final da elaboração do Termo de Referência ou Projeto Básico;

III - após a fase de Seleção do Fornecedor; e

IV - após eventos relevantes, durante a gestão do contrato pelos servidores responsáveis pela fiscalização.

§ 2º Para elaboração do Mapa de Riscos poderá ser observado o modelo constante do Anexo IV.";

b. visto que o assunto relacionado ao gerenciamento de riscos será tratado especificamente na parte final deste relatório, é possível de antemão afirmar que os seguintes pontos são eliminadores ou redutores de risco:

- a exemplo do que ocorreu no processo licitatório que culminou com a contratação do serviço TáxiGov e observadas as disposições legais, serão exigência no novo processo licitatório: requisitos para habilitação dos licitantes expressivos, especialmente no tocante às qualificações técnica e econômico-financeira; relevantes garantias de execução do contrato; requisitos para a solução tecnológica a ser disponibilizada para gestão e operação do serviço e realização de PoC como parte do processo de habilitação;
- especialmente para 2 (dois) grupo de fornecedores que poderão se habilitar como licitantes - empresas/entidades de serviço de táxi e STIP/DF – há regulação rígida estabelecida pelo poder público do DF para que possam operar, com responsabilidade de fiscalização da SEMOB/DF;
- estabelecimento de multas significativas e glosas também expressivas para os casos de descumprimento contratual e/ou execução de serviços fora das especificações estabelecidas;
- histórico de cerca de 1 (ano) de operação do serviço TáxiGov é positivo e sem ocorrências que comprometessem as necessidades da APF.

c. relativamente ao credenciamento pela APF de empresas agenciadoras de transporte terrestre, a exemplo do que é feito no transporte aéreo nacional, alguns pontos demonstram a inviabilidade de sua adoção no momento atual:

- em razão da recente entrada do serviço de transporte privado de passageiros, o mercado de transporte terrestre ainda continua se adequando, inclusive no que diz respeito à legislação regulamentadora, a exemplo das apreciações de projetos reguladores que estão em tramitação no Senado Federal e Câmara Federal e nas várias instâncias dos poderes executivo e legislativo dos municípios, chegando as decisões muitas vezes necessitarem ser deliberada no âmbito do Poder Judiciário;
- diferentemente do credenciamento mantido pela APF no serviço de transporte aéreo nacional, onde as empresas fornecedoras do serviço são em número de 5 (cinco) e o setor é extremamente regulado e com modelos operacionais já sedimentados e muito padronizados, no serviço de transporte terrestre os atores envolvidos são inúmeros, dificultando e onerando sobremaneira o processo de gestão e operação do credenciamento, afora a necessidade de desenvolvimento de sistema tecnológico específico para gestão e operação dos processos credenciamento e do próprio serviço de transporte;
- nas reunião mantidas com os mais diversos segmentos do setor de transporte terrestre e com muitos outros órgãos vinculados à Administração Pública não se identificou a existência de operação de sistema de credenciamento;
- conforme apresentado neste relatório, o mercado do transporte terrestre de passageiros ainda não oferece com qualidade e de forma sistematizada, principalmente para o segmento corporativo, serviço de pesquisas de preços, a exemplo do contratado pelo Serviço Federal de Processamento de Dados - SERPRO para suprir necessidade de transporte aéreo nacional para a APF, com funcionamento vinculado ao Sistema de Concessão de Diárias e Passagens – SCDP;
- nos levantamentos e análise realizadas, conforme apresentado na parte análise de mercado deste relatório, foram identificadas restritas ofertas de serviço de pesquisa de preços de

transporte terrestre (BTM, Google e VAH), caracterizadas ainda como soluções em desenvolvimento;

d. relativamente à possibilidade de parcelamento do objeto em 2 (dois) ou mais lotes, a sua simples adoção não garantiria que o fornecimento do serviço de transporte fosse prestado por mais de um fornecedor, visto que no nosso entendimento não se encontra justificativa que impeça os licitantes de concorrerem em mais de 1 (um) lote, salientando ainda as seguintes considerações:

- despadronização das soluções tecnológicas dos fornecedores, dificultando e onerando sobremaneira o desenvolvimento das atividades relacionadas à gestão e operação dos serviços;
- possibilidade de ocorrências de preços diferentes para um mesmo serviço contratado pela APF;
- possibilidade de perda da economia de escala, em razão da não redução do preço do serviço em virtude da divisão da demanda em lotes.

Relativamente ao terceiro e último aspecto abordado pelo TCU, logo após a finalização deste relatório, a Central de Compras deverá encaminhá-lo para conhecimento daquele órgão de fiscalização e controle, de modo a cumprir a decisão estabelecida, considerando como prazo final para atendimento o dia 30/ABR/2018.

6. GERENCIAMENTO DE RISCOS - MAPA DE RISCOS

Considerando que toda licitação tem riscos que são inerentes ao próprio procedimento licitatório, ressalta-se que os riscos abaixo apresentados são aqueles identificados extraordinários em razão das mudanças na forma de atendimento de uma necessidade específica da APF, da sistemática adotada para suprimento e das mudanças que atravessam o mercado fornecedor de transporte corporativo, que estão se estendendo para a Administração Pública:

a. interposição de impugnação, representação junto ao TCU ou instauração de ação judicial questionando regras do processo licitatório, a exemplo do que ocorreu no processo licitatório que culminou com a contratação do serviço TáxiGov;

b. número reduzido de participantes e baixo nível de competitividade no pregão eletrônico em razão das exigências estabelecidas no processo licitatório, especialmente as relacionadas aos requisitos e funcionalidades da solução tecnológica a ser fornecida;

c. nos órgãos da APF direta, ocorrências de problemas operacionais no eventual processo de transição da execução do serviço de transporte para outro fornecedor, em substituição ao atual fornecedor contratado responsável pelo serviço TáxiGov;

d. deficiência na capacidade operacional das autarquias e fundações federais implantarem o novo modelo de serviço de transporte.

Brasília/DF, 11 de junho de 2018.

JULIANO FLÁVIO DOS REIS REZENDE

Coordenador de Projetos Estratégicos I - COPE-I

CLAYTON DA COSTA PAIXÃO

Analista - COPE-I

Brasília/DF, 11 de junho de 2018.

De acordo com o presente Termo de Referência e seus Anexos,

WOLMAR VIEIRA DE AGUIAR

Coordenador-Geral de Estratégias de Aquisições e Contratações

---

Documento assinado eletronicamente por **CLAYTON DA COSTA PAIXAO**, **Analista**, em 11/06/2018, às 16:08.

Documento assinado eletronicamente por **JULIANO FLAVIO DOS REIS REZENDE**, **Coordenador**, em 11/06/2018, às 16:23.

Documento assinado eletronicamente por **WOLMAR VIEIRA DE AGUIAR**, **Coordenador-Geral**, em 11/06/2018, às 16:29.

A autenticidade do documento pode ser conferida no site [https://seimp.planejamento.gov.br/conferir], informando o código verificador **6320151** e o código CRC **BD84CA7C**.