



Nota Técnica SEI nº 4/2019/COPE1/CGEST/CENTRAL/SEGES/SEDGG-ME

Assunto: **Contratação de solução de transporte para a APF – Município de São Paulo e Região Metropolitana (Projeto TáxiGov– Termo de Referência)**

## SUMÁRIO EXECUTIVO

Trata a presente Nota Técnica – NT do Termo de Referência - TR para contratação 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 São Paulo e Região Metropolitana. Essa demanda é sequencial e semelhante à contratação realizada para atendimento do Município do Rio de Janeiro e Região Metropolitana, já que se trata do mesmo projeto de expansão.

Tendo sido produzido em consonância com os estudos realizados pela Central de Compras do Ministério da Economia - ME que objetivaram a **contratação de solução de transporte para a APF – RJ e SP**, o TR é apresentado ao Coordenador-Geral de Estratégias de Aquisições e Contratações para apreciação e aprovação e, após, encaminhamento à Coordenação-Geral de Licitações – CGLIC, para adoção das providências necessárias à publicação do processo licitatório, ressaltada a necessidade de sua apreciação pela Consultoria Jurídica – CONJUR do ME, juntamente com o Edital de Licitação a ser ainda produzido, em atendimento às normas vigentes.

## ANÁLISE

1. O relatório “Expansão do Projeto TáxiGov Rio de Janeiro e São Paulo” (SEI 2202882) apresenta os resultados dos estudos e levantamentos realizados pela Central de Compras relativos ao transporte dos servidores, empregados e colaboradores dos órgãos da APF, para o desenvolvimento desses serviços administrativos no Rio de Janeiro e em São Paulo, considerando especialmente:

- a implantação, no Distrito Federal, do serviço de agenciamento de transporte denominado TáxiGov, por meio de táxi e por demanda, cuja contratação decorreu do processo licitatório realizado pela Central de Compras, conforme Edital de Licitação – Pregão Eletrônico nº 03/2016;
- as regras estabelecidas pelas legislações municipais e estaduais que versem sobre serviços de táxi e de transporte individual de passageiros;
- 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, de fazer “*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 (...)*”.

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

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

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

1.3 O Projeto TáxiGov, que iniciou sua operação em 13 de fevereiro de 2017 e já realizou mais de 362 mil atendimentos, até abril/19, para todos os órgãos da APF em Brasília, incorpora o conceito de serviços por demanda, trazendo outros benefícios, como a avaliação dos serviços pelo usuário final, maior transparência com o uso intensivo de tecnologia, menor esforço de gestão dos serviços e mitigação da ociosidade. Foi um marco para o serviço de transporte de servidores, com replicações por diversos outros entes estatais.

1.4 A expansão do TáxiGov para órgãos e entidades federais localizados nas capitais e regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e de São Paulo é um importante passo para a replicação desse modelo, de forma coordenada, para as outras capitais do País. Escolheu-se esses dois importantes eixos considerando o contingente de servidores lotados naquelas duas capitais, além da grande quantidade de órgãos e entidades federais ali sediados.

1.5 Para isso, conforme elementos constantes do relatório “Expansão do Projeto TáxiGov Rio de Janeiro e São Paulo”, estudaram-se criteriosamente os mercados locais de transporte e suas vicissitudes, como fluxo de operação, necessidades e horários de deslocamento de servidores, de modo a ajustar o modelo hoje exitoso no Distrito Federal para essas novas praças.

1.6 Entende-se, com isso, que há uma expectativa de economia nos mesmos patamares alcançados no DF, ou seja, cerca de 60% com relação aos modelos de transportes de servidores atualmente utilizados nesses estados, sobretudo se considerarmos uma contratação centralizada, com ganhos

consideráveis de escala e atratividade de grandes *players* de mercado.

## 2. DIAGNÓSTICO

### 2.1. Situação Atual

2.1.1 O diagnóstico da situação atual abordou os principais dados e informações referentes ao transporte de servidores, empregados e colaboradores da APF no RJ e em SP, exclusivamente para o desenvolvimento das atividades administrativas, destacando-se:

- multiplicidade de formas de atendimento, prevalecendo primordialmente o uso de veículos locados (com e sem motoristas e com e sem fornecimento de combustível) e o uso de veículos próprios, exigindo-se diversas outras contratações atreladas ao seu uso (motoristas, combustível, seguros, peças e manutenção, higienização e limpeza, etc.);
- inexistência de processo padronizado;
- utilização de tempo, esforços e recursos em atividades não essenciais aos propósitos finalísticos dos órgãos, principalmente em razão da inexistência de processos automatizados;
- baixo uso de tecnologia, comprometendo o necessário controle da operação e o planejamento e a gestão do processo, sendo dominante nos órgãos o uso de ligações para abertura de chamados do serviço, e *voucher* em papel e planilhas para controle básico;
- períodos de ociosidade e de carência de veículos, ocasionados pela baixa flexibilidade de alocação dos recursos decorrentes dos modelos de fornecimento utilizados;
- existência de base de localização dos veículos utilizados na operação, com evidente perda de eficiência em razão do deslocamento dos veículos sem nenhum passageiro (atendimento com origem diferente do local da base a ou retorno à base após atendimento); e
- custo elevado de operação, com significativos volumes de recursos financeiros imobilizados em veículos próprios.

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

- modelos de serviço utilizados;
- contratos administrativos relacionados vigentes;
- quantidade de veículos em uso;
- pessoas envolvidas no processo (motoristas e apoio administrativo);
- demanda de transporte (quantidade de solicitações, horários, etc.);
- custos envolvidos; e
- destinos intermunicipais recorrentes.

2.1.3 Foi possível realizar o levantamento de informações básicas dos seguintes órgãos e entidades localizados no Rio de Janeiro e em São Paulo:

#### Rio de Janeiro

- Agência Nacional do Cinema – ANCINE;
- Agência Nacional do Petróleo – ANP;
- Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT;
- Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES;
- Comissão Nacional de Energia Nuclear – CNEN;
- Comissão de Valores Mobiliários – CVM;
- Fundação Oswaldo Cruz – FIOCRUZ;
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE;
- Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO;
- Instituto Nacional de Propriedade Industrial – INPI

#### São Paulo

- Advocacia-Geral da União – AGU;
- Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA;
- Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT;
- Comissão de Valores Mobiliários – CVM;
- Fundação Jorge Duprat e Figueiredo – FUNDACENTRO;
- Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo – HCFM-USP;
- Instituto Nacional do Seguro Social – INSS;
- Ministério da Saúde – MS;
- Superintendência Regional do Trabalho e Emprego - SP;
- Superintendência de Administração do Ministério da Fazenda – SAMF; e
- Universidade Federal do ABC – UFABC.

### 2.1.4 Análise Geral

2.1.4.1 Resumidamente, tais levantamentos, realizados em 23 instituições, apresentaram os seguintes números, tendo como base os dados contratuais do ano de 2017, considerados os serviços administrativos:

- dos 1.033 (mil e trinta e três) veículos, 169 (cento e sessenta e nove) são próprios (102 do Rio de Janeiro e 67 de São Paulo) e 864 (oitocentos e sessenta e quatro) locados (507 do Rio de Janeiro e 357 do São Paulo);
- dos 1.335 (mil trezentos e trinta e cinco) motoristas, 80 (oitenta) são do quadro próprio (63 de São Paulo e 17 do Rio de Janeiro) e 1.255 (mil duzentos e cinquenta e cinco) terceirizados (504 de São Paulo e 751 do Rio de Janeiro);
- em relação à quantidade de viagens, estima-se que:
  - das 23 instituições, 16 realizam viagens na região metropolitana e interurbanas. Sendo que dessas viagens, apenas o INSS e a Petrobrás, ambos de São Paulo, realizam mais viagens interurbanas do que municipais;
  - houve 227.946 (duzentos e vinte e sete mil, novecentas e quarenta e seis) viagens na região metropolitana, sendo 128.073 (cento e vinte e oito mil e setenta e três) no Rio de Janeiro e 99.873 (noventa e nove mil oitocentas e setenta e três) em São Paulo; e
  - foram realizadas 32.663 (trinta e duas mil, seiscentas e sessenta e três) viagens interurbanas, sendo 17.586 (dezessete mil quinhentas e oitenta e seis) no Rio de Janeiro e 15.077 (quinze mil e setenta e sete) em São Paulo.

2.1.4.2 Foram percorridos aproximadamente 17.144.323 (dezessete milhões, cento e quarenta e quatro mil, trezentos e vinte e três) quilômetros no estado do Rio de Janeiro, e 7.325.499 (sete milhões, trezentos e vinte e cinco mil, quatrocentos e noventa e nove) quilômetros no estado de São Paulo. Destaca-se que os quilômetros informados pela Petrobrás representam 92% no Rio de Janeiro e 86% em São Paulo.

2.1.4.3 Sobre os quilômetros rodados por viagem realizada, foram em média:

- no Rio de Janeiro, 84 (oitenta e quatro) em viagens na Região Metropolitana e 363 (trezentos e sessenta e três) em viagens interurbanas; e
- em São Paulo, 37 (trinta e sete) em viagens na Região Metropolitana e 343 (trezentos e quarenta e três) em viagens interurbanas.

2.1.4.4 O custo operacional anual total verificado foi de R\$ 149.438.494,09 (cento e quarenta e nove milhões, quatrocentos e trinta e oito mil, quatrocentos e noventa e quatro reais e nove centavos), sendo o dos veículos estimado em R\$ 79.815.133,83 (setenta e nove milhões, oitocentos e quinze mil, cento e trinta e três reais e oitenta e três centavos), e o dos motoristas em R\$ 69.623.360,26 (sessenta e nove milhões, seiscentos e vinte e três mil, trezentos e sessenta reais e vinte e seis centavos).

2.1.4.5 Por fim, apurou-se que o valor médio por km rodado ficou estimado em:

- R\$ 5,56 (cinco reais e cinquenta e seis centavos) para o Rio de Janeiro e,
- R\$ 7,35 (sete reais trinta e cinco centavos) em São Paulo.

## 2.2. Resultados do TáxiGov

2.2.1 A situação do serviço de transporte de servidores, empregados e colaboradores dos órgãos da APF direta anteriormente à implantação do TáxiGov no Distrito Federal apresentava inúmeras deficiências relacionadas à operação e gestão, muito semelhantes àquelas encontradas nos contratos dos órgãos sediados nos estados do Rio de Janeiro e de São Paulo.

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

2.2.3 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 do gasto efetivado pela APF.

2.2.4 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.

2.2.5 O Projeto foi implantado em 13 de fevereiro de 2017, e levou quase um ano para que todos os órgãos da APF direta em Brasília utilizassem tais serviços de transporte, com resultados muito expressivos, como apontam os dados abaixo, até a data de 30 de abril de 2019:

- 24 (vinte e quatro) de 24 (vinte e quatro) órgãos programados com serviços implantados, além de 5 (cinco) instituições adicionais;
- 353.614 (trezentos e cinquenta e três mil, seiscentos e quatorze) solicitações atendidas;
- 2.985.629 (dois milhões, novecentos e oitenta e cinco mil, seiscentos e vinte e nove) quilômetros percorridos;
- 16.759 (dezesseis mil, setecentos e cinquenta e nove) usuários atendidos;
- custo com os serviços executados de R\$ 10.003.567,73 (dez milhões, três mil quinhentos e sessenta e sete reais e setenta e três centavos);
- economia estimada de R\$ 15.989.624,82 (quinze milhões, novecentos e oitenta e nove mil, seiscentos e vinte e quatro reais e oitenta e dois centavos) em relação ao modelo anterior, correspondente a 60,23% (sessenta inteiros e vinte e três centésimos por cento);
- percurso médio de 7,8 (sete vírgula oito) quilômetros por serviço executado;
- valor médio de R\$ 26,17 (vinte e seis reais e dezessete centavos) por viagem realizada;
- valor médio do quilômetro rodado de R\$ 3,35 (três reais e trinta e cinco centavos);
- tempo médio de espera para atendimento de 6 minutos e cinquenta e seis segundos;
- nota média de avaliação dos motoristas de 4,98 (quatro vírgula noventa e oito);
- nota média de avaliação dos veículos de 4,98 (quatro vírgula noventa e oito).

2.2.6 A desmobilização dos veículos próprios da APF direta em Brasília vem sendo realizada, contribuindo significativamente para a racionalização das atividades de transporte e dos respectivos gastos.

## 3. Termo de Referência

3.1 O TR anexado a esta NT (documento SEI nº 3286876) é apresentado às autoridades superiores desta CGEST para apreciação e aprovação e, após, encaminhamento à CGLIC, para adoção das providências necessárias à publicação de licitação para contratação de transporte terrestre ou agenciamento/intermediação de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos e entidades da APF, por demanda e no âmbito da Região Metropolitana de São Paulo.

3.2 O TR e seus anexos foram produzidos em consonância com os estudos realizados pela Central de Compras, tendo como base:

- as diretrizes estabelecidas pelos gestores da Central de Compras e da Secretaria de Gestão –Seges do ME;
- a experiência acumulada com a implantação do serviço TáxiGov, objeto de processo licitatório realizado em 2016 (Edital Pregão Eletrônico nº 03/2016) e implantado na APF direta de forma gradativa a partir de fev/2017;
- a experiência acumulada com a implantação do serviço TáxiGov, objeto de processo licitatório realizado em 2019 (Edital Pregão Eletrônico nº 01/2019);
- as determinações apresentadas pelo Tribunal de Contas da União – TCU no Acórdão nº 1.223/2017 – Plenário do Tribunal de Contas da União – TCU, com a redação dada pelo Acórdão nº 771/2018 – Plenário, e ainda, as recomendações do **TC 021.473/2018-8 de 23/07/2018** (SEI 2202962) ;
- a legislação e normas que regulam o processo licitatório indicado, particularmente a Lei nº 8.666/1993, a Lei nº 10.520/2002, o Decreto nº 2.271/1997, o Decreto nº 5.450/2005, o Decreto nº 7.892/2013, o Decreto nº 9.287/2018, a Instrução Normativa – IN nº 5/2017, da Secretaria de Gestão do MP, e modelo de TR aprovado pela Advocacia-Geral da União – AGU;
- a legislação que regula o serviço de táxi e o Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros nos estados do Rio de Janeiro e de São Paulo;
- as competências da Central de Compras previstas no Decreto nº 9.745/2019;
- as definições de requisitos técnicos da solução tecnológica a ser utilizada na gestão e operação do serviço estabelecidas pela então Secretaria de Tecnologia da Informação e Comunicação – Setic, atual Secretaria de Governo Digital - SGD do ME;
- as sugestões da Coordenação-Geral de Serviços Compartilhados - CGSEC, da Coordenação-Geral de Gestão de Atas e Contratos – CGGAC e da Coordenação de Gestão da Informação e Tecnologia - COGIT, todas da Central de Compras e responsáveis pela gestão da operação e do contrato do serviço TáxiGov; e
- as manifestações dos participantes das Consultas Públicas nº 005/19 (RJ) e 006/19 (SP) sobre a minuta do TR, realizada pela Central de Compras, cujas reuniões presenciais ocorreram nos dias 28 e 29/03/19, com ampla participação do mercado fornecedor de serviço de transporte.

3.2.1 Especificamente quanto à alínea “d” do item anterior, a recomendação exarada no item 98 do TC 021.473/2018-8 que teve impacto na elaboração de editais futuros foi a seguinte:

*“PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO*

*98. Diante do exposto, submetem-se os autos à consideração superior; propondo-se:*

*(...)*

*e) dar ciência ao Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, com fundamento no art. 7º da Resolução – TCU 265/2014, sobre a seguinte impropriedade/falha, identificada no pregão eletrônico 4/2018, que contraria o princípio da motivação, disposto no art. 2º da Lei 9.784/1999, para que sejam adotadas medidas internas com vistas à prevenção de ocorrência de outras semelhantes em certames futuros para o mesmo objeto:*

*e.1) insuficiência de justificativas específicas, nos estudos preliminares da contratação, para a adoção do critério de julgamento das propostas (menor valor por quilômetro), não se tendo documentado a eventual avaliação da possibilidade de utilização de outras soluções possíveis, tais como o preço médio fixo por quilômetro (que assegura o pagamento do valor pactuado ao final do período de apuração e possibilita a tarifa dinâmica), ou a alternativa verificada no pregão 2/2017, da Prefeitura de São Paulo (que permitiu a prática de tarifas variáveis por corrida, limitadas a um valor de referência máximo por quilômetro, informado na proposta de preços);”*

3.2.2 Assim, em observação à recomendação citada, o termo de referência objeto desta Nota técnica traz em seu bojo a seguinte regra:

*“6.4.1 O valor das corridas, a ser faturado relativamente ao mês finalizado, deverá ser igual ou inferior à quantidade de quilômetros rodados multiplicado pelo preço do quilômetro contratado,*

*6.4.1.1 O valor mínimo das corridas cujo percurso realizado seja de até 2 (dois) quilômetros será o equivalente a 3 (três) vezes o preço do quilômetro contratado.*

*6.4.2 Serão admitidas quaisquer soluções que não utilizem como medição o preço fixo por quilômetro rodado, como é o caso de tarifa dinâmica, por exemplo, bem como serão admitidas quaisquer formas de composição do preço, inclusive com bandeirada, consumo mínimo, hora parada, tarifa horária, tarifa quilométrica, tarifa fixa por corrida e outros.*

*6.4.3 No entanto, o valor do quilômetro rodado (no consolidado do mês – considerando a quantidade total de quilômetros percorridos) não poderá ser superior ao preço contratado, salvo para aquelas corridas previstas no subitem 6.4.1.1.”*

3.3 Importante salientar que o futuro edital não impedirá, em nenhum momento, que qualquer interessado utilize seu modelo de negócio de preço dinâmico na execução dos serviços, desde que os valores situem-se dentro do que foi precificado para vencer o certame, ou seja, o valor do quilômetro rodado proposto, o qual foi definido como teto de R\$ 3,21 (três reais e vinte e um centavos), conforme precificação disposta no subitem 3.22 desta Nota.

3.4 Observe-se, ainda, que, conforme a regra, poderá ocorrer que a prática do preço dinâmico venha a resultar em eventual cobrança de menor valor por quilômetro rodado do que aquele definido na proposta do vencedor, em função de tarifas promocionais e descontos específicos advindos de datas e horários que o fornecedor adotar em seu modelo de negócio.

3.5 O asseguramento à CONTRATADA da cobrança do valor de 3 (três) vezes o quilômetro rodado contratado nas corridas realizadas até 2 (dois) quilômetros advém da prática de mercado local, onde numa simulação de corrida curta com parâmetros semelhantes nessa distância, empresas como CABIFY, UBER e 99 adotam tarifa mínima entre R\$ 8,00 e R\$ 10,00 (oito e dez reais).

3.6 Considerando que o valor estimado do quilômetro no respectivo Termo de Referência é de R\$ 3,21 (três reais e um vinte centavos), julgamos que o asseguramento de 3 (vezes) o valor estimado, o que corresponderia a R\$ 9,63 (nove reais e sessenta e três centavos), a título de estimativa, está dentro dos padrões de mercado.

3.7 Ressaltamos que não é possível adotar especificamente o preço dinâmico como critério objetivo de julgamento do pregão face à impossibilidade do mesmo em evidenciar qual é o menor dentre os preços propostos pelas licitantes, portanto, sendo inviabilizadas: 1) a avaliação da adequação da proposta aos preços de mercado/eventualidade de superfaturamento de preços; e 2) a vantagem da proposta. Sem anotar, ainda, que alguns fornecedores do mercado adotam outras formas de cobrança, como é o caso dos táxis e das locadoras de veículos, por exemplo.

3.8 Permanece a conclusão de que o menor valor por quilômetro rodado é o critério de julgamento mais apropriado para tornar objetivo o julgamento do certame e propiciar assertividade à análise da vantagem dos preços propostos, uma vez que se está admitindo a participação de qualquer empresa

--	--	--	--	--	--	--	--

Órgão/Entidade	Sigla	Código UASG	Quantidade Solicitações/mês	Percurso Médio (Km)	Total (Km) - Anual	Montante /Ano (R\$)	Mês/Ano Implantação
SUPERINT. REGIO. DE ADMINIST. DO MINISTÉRIO DA ECONOMIA SP	SRA- SP	170131	55	60,40	39.864	127.963,44	out/19
PROCURAD. REGION. FAZENDA NACIONAL EM SÃO PAULO	PRFN 3ª REGIÃO	170008	77	49,00	45.276	145.335,96	out/19
CONTROLADORIA-GERAL DA UNIÃO NO ESTADO DE SÃO PAULO	CGU SP	370033	17	118,00	24.072	77.271,12	out/19
AGÊNCIA NACIONAL DE CINEMA	ANCINE	203003	40	25,00	12.000	38.520,00	out/19
AGU- SUPERINT. DE ADMINIST. SP	AGU	110099	408	12,86	62.963	202.109,82	nov/19
INSTITUTO NACIONAL DO SEGURO SOCIAL -GERE. REG. SP	INSS	510178	1.405	20,00	337.200	1.082.412,00	jul/20
FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO ABC	UFABC	154503	294	42,51	149.975	481.420,65	out/19
INST FED.EDUC.CIENC.TEC.SP	IFSP	158154	50	66,67	40.002	128.406,42	out/19
BANCO CENTRAL DO BRASIL	BACEN	925138	89	30,00	32.040	102.848,40	out/19
COORD.DE VIG.SANIT.DE PORTOS,AERO.E FRONT. SP	ANVISA	253028	299	20,00	71.760	230.349,60	out/19
SUPERINT.FED. DE AGRIC.PECUARIA E ABASTEC./SP	SFA-SP	130067	100	24,00	28.800	92.448,00	out/19
FUNDJORGE D.FIGUEIREDO DE SEG.MED.TRABALHO/SP	FUNDACENTRO	264001	129	31,00	47.988	154.041,48	out/19
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE - REGI. DE SÃO PAULO	ANTT	393047	82	34,00	33.456	107.393,76	jan/20
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO PAULO	UNIFESP	153031	406	15,00	73.080	234.586,80	out/19
IBGE- FUN.INST.BRAS.GEOGRAFIA E ESTATISTICA -UNID. SP	IBGE	114622	30	24,00	8.640	27.734,40	jan/20
COMISSAO DE VALORES MOBILIARIOS/SP	CVM	173030	332	37,67	150.077	481.748,07	out/19
ANATEL ESCRITORIO REGIONAL1-SP	ANATEL	413002	76	12,13	11.063	35.510,82	out/19
NUCLEO ESTADUAL EM SÃO PAULO/MIN SAÚDE	NEMS	250037	67	37,60	30.230	97.039,58	out/19
INSTITUTO NACIONAL DA PROPRIEDADE INDUSTRIAL	INPI	183038	24	10,00	2.880	9.244,80	out/19

TOTAIS	-	-	3.980	35,25	1.201.366	3.856.385,12	-
--------	---	---	-------	-------	-----------	--------------	---

3.19.1 As quantidades estimadas foram definidas, no caso dos órgãos da APF direta e das entidades interessadas, por meio de processos de Intenção de Registro de Preços – IRP nº 05/2019 (RJ) e nº 06/2019 (SP), conduzidos pela Central de Compras.

3.19.2 O percurso médio é de 35,25 (trinta e cinco vírgula vinte e cinco) quilômetros por viagem.

3.19.3 O valor global estimado para a contratação é de R\$ 3.856.385,12 (três milhões, oitocentos e cinquenta e seis mil, trezentos e oitenta e cinco reais e doze centavos), tendo como base o preço de referência de R\$ 3,21 (três reais e vinte e um centavos) por quilômetro percorrido, e o prazo contratual para o serviço será de 12 (doze) meses, podendo ser prorrogado na forma do inciso II do artigo 57 da Lei nº 8.666/1993, com reajustamento anual do valor do quilômetro contratado pelo IPCA, observadas as disposições legais que regulam o assunto.

3.20 O prazo da contratação do serviço será de 12 (doze) meses, podendo ser prorrogado na forma do inciso II do artigo 57 da Lei nº 8.666/1993, com reajustamento anual do valor do quilômetro contratado pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, calculado pelo IBGE, observadas as disposições legais que regulam o assunto.

3.21. O processo licitatório indicado deve ser realizado com adoção do Sistema de Registro de Preços - SRP regulado pelo Decreto nº 7.892/2013, visto que o seu objeto se enquadra nas hipóteses estabelecidas naquele diploma legal, sendo a Central de Compras o órgão gerenciador e contratante para toda a APF direta e as demais entidades com unidades no DF incluídas como participantes, em cumprimento ao disposto na Portaria MP nº 6/2018.

3.22 O preço de referência de R\$ 3,21 (três reais e vinte e um centavos) por quilômetro utilizado para definição do montante total estimado especificado no item 3.19.3 acima, observadas as disposições da IN SLTI nº 5/2014, da extinta Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação do MP, foi obtido a partir da média extraída de licitações/contratos realizados em São Paulo, Rio de Janeiro e no Distrito Federal, vez que em diversos certames os valores dos seus resultados têm demonstrado compatibilidade entre esses 2 estados e o DF, conforme quadro abaixo:

<b>Preço de Referência - Transporte Terrestre de Servidores</b> <b>Valores por Quilômetro Rodado</b> <b>São Paulo, Rio de Janeiro e Distrito Federal</b>						
Item	Vigência Contrato	Órgão	ESTADO	Valor de Referência Teto (R\$)	Valor do Resultado da Licitação ou atualizado	Objeto
01	08/07/2019	Câmara dos Deputados	DF	3,18	3,18	Prestação de serviços de agenciamento de transporte terrestre de servidores, empregados e colaboradores a serviço da CONTRATANTE, por meio de veículos por demanda, no âmbito do Distrito Federal - DF e entorno, com disponibilização de central telefônica e de solução tecnológica que possibilite a operação e a gestão das corridas, por meio de aplicação web e aplicativo para dispositivos móveis, pelo período de 12 (doze) meses.
02	25/04/2019	Central	DF	3,88	2,94	Contratação de serviço de agenciamento de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal – APF, direta, por meio de táxi e por demanda, no âmbito do Distrito Federal – DF e entorno.
03	01/12/2019	EPL	DF	4,63	4,51	Contratação de serviço de agenciamento de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal – APF, direta, por meio de táxi e por demanda, no âmbito do Distrito Federal – DF e entorno.
04	07/11/2019	Infraero	DF	3,22	3,21	Contratação de empresa especializada para a prestação dos serviços de agenciamento de transporte terrestre por demanda
05	15/06/2019	CNPQ	DF	3,65	3,63	Serviço de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq, por demanda e no âmbito do Distrito Federal - DF e entorno, mediante uso de qualquer meio regular e legalmente apto, inclusive agenciamento de serviço de táxi ou de Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Distrito Federal – STIP/DF
06	28/09/2019	TIDFT	DF	3,64	3,64	contratação do serviço de agenciamento de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço
07	23/05/2020	CENTRAL	DF	3,21	2,90	Registro de Preços para eventual contratação de transporte terrestre ou agenciamento/intermediação de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal, por demanda e no âmbito do Distrito Federal - DF
08	22/09/2019	CENTRAL	DF	EMERG.	2,00	Contratação de agenciamento/intermediação de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos da Administração Pública Federal - APF, por demanda e no âmbito do Distrito Federal - DF.
09	19/07/2019	Prefeitura de São Paulo	SP		2,52	Contratação de empresa ou cooperativa especializada na intermediação ou agenciamento de serviços de transporte individual remunerado de passageiros via aplicativo customizável web e mobile com apoio operacional e tratamento de dados, provedores de serviços de aplicação e serviços de hospedagem da internet, provedores de conteúdo e outros serviços de informação na internet, conforme especificações constantes do Anexo I do Edital do Pregão Eletrônico nº 02/2017/COBES.
10	15/08/2021	INSS	SP	3,59	3,35	Contratação de empresa ou cooperativa especializada na intermediação e agenciamento de serviços de transporte terrestre individual remunerado de passageiros, via aplicativo customizável web e mobile, com apoio operacional e tratamento de dados, para atender a demanda da superintendência regional sudeste i e suas unidades jurisdicionadas no estado de são paulo, conforme as especificações detalhadas constantes do termo de referência (anexo ii) e demais anexos do edital.
11	16/04/2019	ANCINE	RI	3,41	3,34	Contratação de pessoa jurídica para a prestação de serviço de agenciamento de transporte terrestre de servidores, empregados e colaboradores a serviço, visando atender as demandas do escritório central da agência nacional do cinema - ancine.
12	15/01/2020	ANCINE	SP	3,03	3,03	Contratação de serviços de intermediação ou agenciamento de serviços de transporte individual remunerado de passageiros via aplicativo customizável web e mobile
13	24/07/2019	GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO	SP	2,94	2,75	Prestação de serviços de intermediação e agenciamento de transporte de passageiros, via aplicativo para smartphone, com acesso à internet, e também via plataforma WEB, com apoio operacional e tratamento de dados, provedores de serviços de aplicação e serviços de hospedagem, provedores de conteúdo e outros serviços de informação na internet, conforme especificações constantes do Termo de Referência, que integra este Edital como Anexo I.
14		IPEA	RI	DISPENSA	4,00	Contratação de cooperativa especializada em serviços de táxi, mediante voucher eletrônico, para o transporte de servidores, colaboradores, estagiários e autoridades do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, exclusivamente a serviço a fim de atender às necessidades do IPEA, no Rio de Janeiro/RJ
MÉDIA				3,49	3,21	Valor considerado conforme Caderno de Logística 2017
MEDIANA				3,41	3,20	

3.22.1 Corroborando com a metodologia acima, convém citar o disposto no item 1.3 do Caderno de Logística de Pesquisa de Preços/2017:

### “1.3 MÉTODOS PARA AVALIAR PREÇOS

#### a. Média, Mediana ou Menor Preço

O parágrafo 2º do artigo 2º da Instrução Normativa nº 5/2014 – MP estabelece que, no âmbito de cada parâmetro apresentado para pesquisa de preços, o resultado dessa pesquisa será a média, mediana ou o menor dos preços obtidos.

A **média** é a soma de todas as medições divididas pelo número de observações no conjunto de dado. Em razão de ser suscetível aos valores extremos, a média normalmente é utilizada quando os dados estão dispostos de forma homogênea.

A **mediana** é o valor do meio que separa a metade maior da metade menor no conjunto de dados. Menos influenciada por valores muito altos ou muito baixos, a mediana pode ser adotada em casos onde os dados são apresentados de forma mais heterogênea e com um número pequeno de observações.

O **menor preço** deve ser utilizado apenas quando por motivo justificável não for mais vantajoso fazer uso da média ou mediana.”

3.22.2 Ressalta-se, ainda, o recente pregão 04/19, promovido pela Central objetivando a contratação desses mesmos serviços no âmbito da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, onde a vencedora – COOPARIOCA- Cooperativa de Trabalho de Táxi Carioca Ltda. - apresentou o menor lance de R\$ 2,89 por km rodado, sequenciada pela VIP SERVICE, que apresentou menor lance de R\$ 3,08, valores esses que demonstram plena compatibilidade com o preço ora estimado de R\$ 3,21 para o km rodado.

3.23 A forma da prestação do serviço está especificada nos subitens 5.1. a 5.13.1 do TR, destacando-se:

1. o serviço deve ser executado de forma ininterrupta durante 24 (vinte e quatro) horas por dia, inclusive sábados, domingos e feriados, com disponibilização pela licitante contratada de solução tecnológica para a operação e a gestão em tempo real, por meio de aplicação *web* e aplicativo *mobile*;
2. a disponibilização de VEÍCULO designado para atendimento no endereço de origem da solicitação no prazo máximo de 15 (quinze) minutos;
3. os requisitos mínimos estabelecidos para a solução tecnológica e as funcionalidades da aplicação *web* e do aplicativo *mobile* estão especificados nos Anexos A, B e C do TR, respectivamente;
4. a realização da PoC e assinatura da Ata devem ser centralizadas na Central de Compras, a exemplo do que ocorre hoje no serviço TáxiGov- DF, e os contratos firmados pelos órgãos e entidades participantes ou que solicitarem adesão serão geridos de forma descentralizada;
5. os VEÍCULOS designados pela CONTRATADA para atendimento das solicitações de serviço devem obedecer às disposições da Lei nº 9.503/1997 e demais normas do CONTRAN, no que couber, atendendo, no mínimo, as seguintes especificações e equipamentos:
  - idade máxima, conforme legislação vigente, para VEÍCULOS a gasolina, álcool ou outro combustível fóssil ou, ainda, para VEÍCULOS elétricos, híbridos ou outro combustível renovável não fóssil, contados da emissão do primeiro CRLV;
  - sistema de ar-condicionado;
  - mínimo 4 (quatro) portas;
6. os MOTORISTAS designados pela CONTRATADA para atendimento das solicitações de serviço devem obedecer às disposições da Lei nº 9.503/1977 e demais normas do CONTRAN, no que couber, sendo a CONTRATADA responsável por zelar e exercer a fiscalização necessária à garantia do seu cumprimento, especialmente:
  - atender aos clientes com presteza e polidez;
  - trajar-se adequadamente para a função;
  - manter o VEÍCULO em boas condições de segurança, funcionamento e higiene

3.23.1 Com relação ao disposto na alínea “d” acima (realização da PoC na Central de Compras em Brasília) tecemos os seguintes comentários:

3.23.1.1 A Central de Compras realizou os Pregões nºs 3/2016, 4/2018 e 1/2019, todos relativos à contratação dos serviços de transporte terrestre para os servidores, e nesses 3 certames houve a realização da Prova de Conceito conduzida por áreas especializadas em tecnologia da informação e comunicação da Secretaria de Governo Digital e da Secretaria de Gestão, unidades do ME sediadas em Brasília/DF.

3.23.1.2 Registra-se, ainda, a recente contratação emergencial firmada pela Central com a Uber, em vigência, para execução dos mesmos serviços enquanto se concluíam os trâmites finais do Pregão nº 1/2019. Ocasão em que também foi necessária a realização de Prova de Conceito sob a égide das mesmas áreas.

3.23.1.3 A realização da Prova de Conceito, sob a batuta da CENTRAL, tem o atributo de unificar e padronizar os serviços, evitando aporte de esforços para a conciliação dessa etapa. Sua consecução na habilitação viabiliza o teste real do sistema a ser utilizado, considerado primordial para o êxito na prestação dos serviços a serem contratados por cada partícipe, quando, então, já estariam superadas e saneadas todas e quaisquer dúvidas ou inconsistências com relação à solução proposta.

3.23.1.4 Ressalta-se que a Prova de Conceito faz parte da habilitação do licitante que ofertou o menor preço, cujo Pregão será conduzido por Pregoeiro em Brasília/DF, muito embora os serviços serão executados em São Paulo.

3.23.1.5 A equipe técnica que realiza Provas de Conceito é formada por servidores e terceirizados, com vasta experiência e todos seus integrantes residem em Brasília.

3.23.1.6 Realizar em outro estado a Prova e Conceito de um pregão que estará sendo conduzido pela Central de Compras no DF significaria destacar esses servidores e terceirizados para o local da realização, incorrendo em custos de deslocamentos, hospedagens e diárias. Os órgãos participantes do Pregão não dispõem de servidores com a expertise necessária para a condução desse trabalho.

3.23.1.7 Dessa forma, torna-se mais viável, razoável e economicamente vantajoso para a Administração que a empresa que vier a ser convocada para a Prova de Conceito encaminhe seu representante para o acompanhamento da Prova de Conceito em Brasília.

3.24 As regras de cancelamento das corridas, em observância à prática de mercado, passam a ser as seguintes:

- cancelamento da solicitação pelo USUÁRIO, sem ônus para a CONTRATANTE, dentro dos cinco minutos iniciais do chamado.
- cancelamento da solicitação pelo USUÁRIO, após cinco minutos iniciais da chamada, desde que não iniciado o atendimento (caracterizado este pelo embarque do USUÁRIO no VEÍCULO), com ônus para a CONTRATANTE de 3 (três) vezes o valor do quilômetro contratado;
- cancelamento da solicitação, após a chegada do veículo no endereço de origem, quando transcorrido o prazo de 5 (cinco) minutos sem a chegada do USUÁRIO para início do atendimento, a critério do MOTORISTA, com ônus para a CONTRATANTE de 3 (três) vezes o valor do quilômetro



contratado.

3.25 O prazo da contratação do serviço será de 12 (doze) meses, podendo ser prorrogado na forma do inciso II do artigo 57 da Lei nº 8.666/1993, com reajustamento anual do valor do quilômetro contratado pelo IPCA calculado pelo IBGE, observadas as disposições legais que regulam o assunto.

3.26 A Central de Compras elegerá um órgão parceiro, dentre os participantes do processo licitatório, para servir como piloto, onde serão executadas, no período até 60 (sessenta) dias a contar da convocação, a atividades relacionadas à fase de adaptação, customização e teste da solução, sem ônus para a Administração.

3.26 O TR especifica que a apuração da distância percorrida em cada viagem dever ser realizada com o uso da tecnologia GPS - *Global Positioning System*, amplamente utilizada por todo o mercado fornecedor de transporte, inclusive pelo atual fornecedor do serviço TáxiGov/DF, sendo exigido o fornecimento da imagem geoprocessada do percurso realizado para fins de gestão e controle por parte dos órgãos e entidades

3.27 As atividades de gestão e fiscalização do contrato a ser firmado serão realizadas conforme disposto nos artigos 39 a 50 da IN SEGES nº 5/2017, no que couber, com designação formal pelas autoridades competentes do gestor da execução contratual e fiscais responsáveis pela fiscalização técnica e administrativa, e, se for o caso, setorial, e seus substitutos, considerando especialmente o Instrumento de Medição de Resultados – IMR estabelecido no Anexo D do TR, especificado pela CGSEC.

3.28 O pagamento dos atendimentos realizados será efetivado mensalmente pela CONTRATANTE mediante apresentação pela CONTRATADA de Nota Fiscal/Fatura ou Documento Fiscal competente e legal, inerente à sua natureza e regime jurídico/fiscal específicos, estabelecido pelos órgãos competentes, com destaque para a Secretaria da Receita Federal do Brasil - SRFB, no âmbito federal, e observância da Secretaria de Estado e Município da Fazenda no âmbito da região do objeto da licitação.

3.29 Não será admitida a subcontratação no presente objeto.

3.30 As eventuais sanções administrativas a serem aplicadas em razão de descumprimento de obrigações assumidas pela licitante contratada estão discriminadas no item 16 do TR.

3.31 Com relação ao item "8. INÍCIO DA EXECUÇÃO DO SERVIÇO", após discussões com as demais coordenações-gerais da Central, ajustamos o TR para que a empresa vencedora da licitação promova a customização de sua solução tecnológica com um dos órgãos participantes do processo, eleito como piloto pela Central de Compras, tão logo seja celebrada a Ata de Registro de Preços, de modo a atender às necessidades da Administração na região de abrangência.

3.32. À semelhança da Prova de Conceito, a customização em apreço, englobando um órgão piloto, sob o comando e coordenação da Central, tem o atributo de unificar e padronizar os serviços, evitando aporte de esforços para a conciliação dessa etapa.

3.33. Considerando os aprimoramentos adotados para o Termo de Referência em epígrafe, apresentamos o quadro abaixo, que traz as principais alterações e avanços do mesmo comparando-o com o TR adotado para o TáxiGov DF:

<b>TáxiGov DF</b>	<b>TáxiGov RJ/SP</b>
O asseguração à CONTRATADA da cobrança do valor de 2 (duas) vezes o quilômetro rodado contratado nas corridas realizadas até 2 (dois) quilômetros	O asseguração à CONTRATADA da cobrança do valor de 3 (três) vezes o quilômetro rodado contratado nas corridas realizadas até 2 (dois) quilômetros
Prova de Conceito – PoC obrigatória	Prova de Conceito – PoC podendo ser dispensada a critério da Central de Compras (solução vencedora já de uso pelo mercado)
Customização e adaptação da solução após assinatura do contrato	Customização e adaptação da solução após assinatura da Ata (maior segurança para o contrato)
Gestão centralizada para APF e descentralizada para as Entidades	Gestão descentralizada para APF e para as Entidades

3.34 Foram realizados, ainda, pequenos ajustes no IMR, em atendimento a solicitação da empresa 99 e da UBER nas Consultas Públicas nºs 005 e 006/19, bem como retiramos a avaliação dos motoristas, face à proteção da divulgação dos seus dados.

3.35 O mapa de riscos consta dos autos (documento SEI nº 3176621).

## CONCLUSÃO

4. Assim, pelo exposto, entendemos que o TR encontra-se em condições de ser aprovado, razão pela qual é encaminhado para apreciação e aprovação e, após, encaminhamento à CGLIC para adoção das providências necessárias à publicação do processo licitatório.

5. Finalmente, ressaltamos que o TR ainda deverá ser apreciado pela Consultoria Jurídica de Planejamento, Desenvolvimento e Gestão deste ME, juntamente com o Edital de Licitação a ser produzido pela CGLIC, conforme preveem as normas regulamentares vigentes.

À consideração superior.

Documento assinado eletronicamente

**CLAYTON DA COSTA PAIXÃO**

Analista COPE-I

Documento assinado eletronicamente

**ADRIANA PHILLIPS LIGIÉRO**

Coordenadora de Projetos Estratégicos I

De acordo.

**CARLOS ANDRÉ VELOSO**

Coordenador-Geral de Estratégias de Aquisições e Contratações - substituto



Documento assinado eletronicamente por **Clayton da Costa Paixão, Analista**, em 01/08/2019, às 18:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Adriana Phillips Ligiéro, Coordenador(a)**, em 02/08/2019, às 15:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Carlos André Veloso, Coordenador(a)**, em 02/08/2019, às 17:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.fazenda.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.fazenda.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **3287660** e o código CRC **1CEA2D0F**.