

GOV.BR/ DESAFIOS

**MELHOR CUSTO-BENEFÍCIO
PARA O TRANSPORTE
ADMINISTRATIVO**



SUMÁRIO

SUMÁRIO	1
MELHOR CUSTO-BENEFÍCIO PARA O TRANSPORTE ADMINISTRATIVO	2
QUEM PODE PARTICIPAR?	2
O DESAFIO	2
BRIEFING	3
Panorama	3
Por que isso é um problema?	3
Causas do problema	4
O que esperamos da solução?	4
Para quem estamos desenhando?	5
Outras informações	6
Recursos adicionais	6
Sobre a instituição	7

MELHOR CUSTO-BENEFÍCIO PARA O TRANSPORTE ADMINISTRATIVO

Como podemos tornar o transporte administrativo para o deslocamento de servidores mais efetivo e econômico?

QUEM PODE PARTICIPAR?

Empresas, entidades privadas sem fins lucrativos, cidadãos brasileiros e estrangeiros em situação regular no país, a partir de 18 anos de idade, individualmente ou em grupo, e é aberto ao público.

Esperamos a participação, especialmente, de instituições trabalhando com aplicativos de transportes, desenvolvedores de aplicativos, pesquisadores interessados no tema de mobilidade e pessoas trabalhando no setor público.

O DESAFIO

Hoje, o transporte de curta distância de servidores da Administração Pública Federal é ineficiente e custoso. Já existem alternativas, como o modelo TáxiGov, mas ainda é necessário ampliar seu alcance e melhorar o serviço. Como podemos expandir nacionalmente e aperfeiçoar o modelo TáxiGov para torná-lo mais efetivo, econômico e transparente?

BRIEFING

1. Panorama

Atualmente o Governo Federal utiliza diferentes formas de transportar seus servidores: veículos próprios, táxis, veículos alugados e transporte por aplicativo. Os tipos de veículos também variam, podendo ser utilizados carros, vans ou micro-ônibus.

Algumas formas de transporte, como frota própria e o transporte por franquia, são custosas e ineficazes. Como cada órgão do Governo Federal faz suas contratações e possui sua própria gestão não é possível aproveitar ganhos de escala. O dimensionamento da frota costuma ser feito para atender o ápice da demanda de cada órgão, o que gera grande ociosidade de carros e motoristas fora dos horários de pico. Além de gerar enorme esforço de gestão, o grande número de veículos próprios gera altos gastos com manutenção, compra de peças, seguros, abastecimentos, higienização e vagas de garagem.

O TáxiGov, solução de transporte por aplicativo implementada no Distrito Federal, apresentou uma redução de aproximadamente 60% do custo em comparação aos modelos anteriormente citados. O modelo está em fase de implementação nas regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e de São Paulo, contudo ainda existem desafios para sua expansão a nível nacional.

2. Por que isso é um problema?

A importância do problema deriva de suas consequências na organização. Esta seção explica os múltiplos efeitos indesejados causados pelo problema dentro e fora da organização.

O TáxiGov trouxe uma série de benefícios nos locais onde foi implementado, como redução de custos, de tempo de espera e maior transparência na utilização de recursos públicos. Nos locais onde o TáxiGov não foi implantado a gestão do transporte de pessoas do Governo Federal continua ineficiente, gerando:

- Custo elevado de operação e gestão do transporte terrestre de servidores. Hoje somando aproximadamente R\$ 1,4 bilhões em quase 3 mil contratos de locação e combustíveis;

- Elevado volume de recursos gastos com compra e manutenção dos quase 32 mil veículos próprios;
- Atrasos no atendimento e alto tempo gasto com burocracias relativas à gestão desses modelos reduzem a produtividade dos servidores.

3. Causas do problema

Os problemas complexos derivam de uma série de causas, umas mais gerenciáveis que outras. Ao mapear as potenciais causas do problema em questão surgem oportunidades de ação que poderiam contribuir para resolução do problema.

Ao mapear as potenciais causas pelas quais o modelo TáxiGov enfrenta barreiras para sua expansão observamos que:

- Não existe um fornecedor que execute o serviço com abrangência nacional nem um *marketplace* que integre diferentes fornecedores, o que implica na necessidade de diversas contratações para oferecer o serviço para servidores federais em diferentes partes do Brasil;
- A fragmentação do mercado torna difícil obter uma solução de transporte por aplicativo padronizada com sistemas integrados;
- O mercado não costuma ter interesse em atender a localidades com baixa demanda.

4. O que esperamos da solução?

As propostas de resolução deste problema devem atingir as causas citadas acima. As soluções propostas pelos participantes do desafio devem contribuir para alcançar bons resultados, respeitando certas restrições. A solução deve:

- Prever um modelo de expansão com o mínimo possível de contratações (se possível apenas uma) para ampliar a abrangência e disponibilidade de carros do modelo TáxiGov. O modelo deve pensar em uma sistemática de gerenciamento das viagens que seja simples, transparente e que permita atendimento em território nacional;

- Contar com uma maneira fácil e sistematizada para que gestores analisem e fiscalizem os dados sobre o uso do serviço para identificar padrões e evitar viagens indevidas;
- Prever, nos locais onde a oferta é alta, mecanismos que permitam selecionar viagens de melhor preço;
- Não deve demandar a aquisição de novos veículos nem contratação de motoristas por parte do Governo Federal.

5. Para quem estamos desenhando?

Persona é a representação fictícia do público-alvo. Ela é baseada em dados reais sobre comportamento e características demográficas dos clientes, assim como suas histórias pessoais, desafios e preocupações.

Estamos desenhando esta solução para servidores públicos que precisam de transporte, contudo os gestores da área de transporte e motoristas de frotas do governo também ajudam a entender o problema de maneira mais profunda.

As personas deste projeto são:

- **Gladys**, 42 anos, goiana com dois filhos e um cachorro. É Coordenadora-Geral de Logística, responsável pela área de transporte. Lida com os usuários dos serviços de locomoção do órgão. Sentiu a mudança de controle e uso da frota no órgão após a implantação do TáxiGov, quando os prestadores de serviço de sua coordenação foram dispensados. Gosta da ideia de reduzir a burocracia no governo e não ter que controlar a equipe terceirizada de motoristas, mas tem medo de perder seu posto e que não haja espaço para ela caso mudem o "jeito de se fazer as coisas".
- **Eduardo**, 35, é servidor do protocolo, constantemente utiliza o transporte para entregar documentos. Faz viagens diariamente solicitando o veículo por meio app, e fica feliz por não precisar mais abrir um protocolo ou preencher planilhas de solicitação de veículo para isso. Às vezes espera outro servidor para compartilhar a corrida e racionalizar o uso do transporte.
- **Roberto**, 55, é diretor e precisa utilizar o serviço de transporte para suas reuniões. Devido ao elevado número de compromissos não dispõe de tempo

para ficar esperando o transporte e precisa de carros que o atenda de forma rápida, eficiente e confortável. Não possui familiaridade com a tecnologia e, por vezes, precisa que alguém peça o veículo por ele pelo aplicativo.

- **Seu Zelô**, 53 anos, pai de três filhos e duas netas. Motorista, trabalha de segunda a sexta e às vezes até de final de semana. Dirige Uber para complementar a renda e gosta de jogar dominó com os outros motoristas na hora do almoço. Se sente pouco reconhecido pelo seu trabalho e gostaria de entregar um serviço ainda melhor, desde que isso não implique em mais cobrança. Contudo, Seu Zelô tem receio de tentar fazer diferente e perder o apoio da equipe, além de que ter um pouco de medo do que poderia vir, já que não lida muito bem com tecnologia.

6. Outras informações

Outras informações que podem ajudar a entender o problema podem ser encontradas em diferentes sites do Governo Federal. entre eles:

- TáxiGov - Portal do TáxiGov
(<http://www.economia.gov.br/assuntos/gestao/taxigov>)
- Pessoal - Painel Estatístico de Pessoal do Ministério da Economia
(<http://painel.pep.planejamento.gov.br>)
- Custos - Painel de Custeio Administrativo
(<https://paineldecusteio.planejamento.gov.br/>)
- Contratações - Painel de Preços (<http://paineldeprecos.planejamento.gov.br/>)

7. Recursos adicionais

[\[LINK\] Dados sobre o problema](#)

[\[LINK\] Leis e decretos relevantes](#)

8. Sobre a instituição

A Secretaria de Gestão (SEGES), instituída pelo Decreto nº 9.745 de 8 de abril de 2019, tem competência para formular políticas e diretrizes para a gestão pública para:

- A organização e o funcionamento da Administração Pública Federal, em especial quanto a modelos jurídico-institucionais, estruturas organizacionais, cargos em comissão, funções de confiança e funções comissionadas de natureza técnica;
- A pactuação de resultados de órgãos e entidades da administração pública federal; e
- O aperfeiçoamento e a inovação da gestão dos órgãos e das entidades da Administração Pública Federal.

É a unidade que propõe, coordena e apoia a implementação de planos, programas, projetos e ações estratégicos de inovação, modernização e aperfeiçoamento da gestão pública, promove a gestão do conhecimento e a cooperação em gestão pública, coordena, gerencia e presta apoio técnico a projetos especiais de modernização da gestão pública relacionados a temas e áreas estratégicas de governo. Entre outras atribuições, compete à SEGES a proposição de políticas, planejamento, coordenação, supervisionamento e orientação normativa de atividades, de gestão dos recursos de logística sustentável e de gestão de convênios, contratos de repasse, colaboração e fomento, termos de execução descentralizada e termos de parceria.

A secretaria de Gestão é composta pelas seguintes unidades:

1. Departamento de Modelos Organizacionais;
2. Departamento de Normas e Sistemas de Logística;
3. Departamento de Transferências da União; e
4. Central de Compras