



Universidade de Brasília – UnB

Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas  
Públicas – FACE

Departamento de Economia – ECO

Programa de Pós-Graduação em Economia – PPGECO

Mestrado Profissional em Economia – Área de Concentração em Gestão Econômica  
de Inovação Tecnológica

**INOVAÇÕES NO SETOR PÚBLICO:  
análise da eficiência do TáxiGov na gestão de frota  
da Universidade de Brasília**

Rafaella Bitencourt

Brasília  
2023

Professora Doutora Márcia Abrahão Moura  
**Reitora da Universidade de Brasília**

Professor Enrique Huelva Unternbäumen  
**Vice-Reitor da Universidade de Brasília**

Professor Doutor Lúcio Remuzat Rennó Júnior  
**Decano de Pós-Graduação**

Professor Doutor José Márcio Carvalho  
**Diretor da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de  
Políticas Públicas**

Professor Doutor Roberto de Góes Ellery Júnior  
**Chefe do Departamento de Economia**

Professora Doutora Marina Delmondes de Carvalho Rossi  
**Coordenadora de Pós-Graduação do Departamento de Economia**

Professor Doutor Jorge Madeira Nogueira  
**Coordenador do Mestrado Profissional em Economia**

RAFAELLA BITENCOURT

**INOVAÇÕES NO SETOR PÚBLICO:  
análise da eficiência do TáxiGov na gestão de frota  
da Universidade de Brasília**

Dissertação de Mestrado Profissional apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Economia do Departamento de Economia da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas da Universidade de Brasília como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Economia – Área de Concentração em Gestão Econômica de Inovação Tecnológica.

Orientadora: Profa. Dra. Emília de Oliveira Faria.

Brasília

2023

Universidade de Brasília – UnB  
Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas  
Públicas – FACE  
Departamento de Economia – ECO  
Programa de Pós-Graduação em Economia – PPGECO  
Mestrado Profissional em Economia – Área de Concentração em Gestão Econômica  
de Inovação Tecnológica

RAFAELLA BITENCOURT

**INOVAÇÕES NO SETOR PÚBLICO:  
análise da eficiência do TáxiGov na gestão de frota  
da Universidade de Brasília**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Economia do Departamento de Economia da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas da Universidade de Brasília como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Economia – Área de Concentração em Gestão Econômica de Inovação Tecnológica.

Orientadora: Profa. Dra. Emília de Oliveira Faria

Banca Examinadora:

---

Profa. Dra. Emília de Oliveira Faria – Orientadora  
PPGECO/ECO/FACE/UnB

---

Prof. Dr. Antônio Nascimento Júnior – Membro Interno  
PPGECO/ECO/FACE/UnB

---

Prof. Dr. Gilmar dos Santos Marques – Membro Externo  
UPIS – Faculdades Integradas

---

Prof. Dr. \_\_\_\_\_ – Suplente

Brasília, \_\_\_\_\_ de junho de 2023.

Aos meus filhos, Theo e Luísa – minha motivação  
diária na busca para me tornar um ser humano  
melhor a cada dia.

Aos meus pais, pelo exemplo de dedicação à  
família e por servirem como primeiros orientadores  
educacionais, demonstrando o valor do estudo.

Ao Gian, meu esposo, pela cumplicidade e  
paciência.

## AGRADECIMENTOS

A Deus, por me permitir ir além dos meus sonhos.

Ao Gian, meu esposo amado, que esteve sempre ao meu lado durante essa e tantas outras caminhadas, com todo apoio e incentivo necessário a cada novo desafio. Obrigada, amor!

Aos meus filhos amados, Theo e Luísa, pelo amor, pela paciência e pela compreensão de minha ausência ao longo dos últimos dois anos para a realização do curso de Mestrado. Minhas vidinhas, vocês são o meu combustível diário! Amo muito vocês!

Aos meus pais, Eustáquio e Juceleide, e aos meus irmãos queridos, Neto e Felipe, pelo amor, pelo apoio e pela união ofertados em todos os desafios que a vida tem me proporcionado. Amo muito vocês!

À minha tia Suely, que, por vezes, é também minha mãe. Agradeço seu apoio, seu carinho e sua dedicação com a minha família. Sempre tão presente! Amo você!

Ao meu primo Pedro e ao meu afilhado Arthur, que sempre me incentivaram durante essa jornada. Amo vocês!

À professora orientadora Dra. Emília de Oliveira Faria, pela empatia, paciência e dedicação. Não consigo expressar o quanto sou grata. Minha trajetória ficou mais leve com você ao meu lado. Obrigada!

À turma de Mestrado Profissional, pelo companheirismo e pela força. Nós conseguimos!

Aos meus amigos de trabalho, em especial, à Tatiana e ao Felipe, pelo apoio, pelo incentivo e por todos os desafios que enfrentamos juntos. Com vocês, fui mais forte!

Aos servidores e professores da Universidade de Brasília (UnB), pelas contribuições ao longo das entrevistas. Vocês foram imprescindíveis para esse estudo!

À UnB, pelo apoio institucional que viabilizou a realização da presente Dissertação de Mestrado.

Muito obrigada!

“São nossas escolhas, mais do que as nossas capacidades, que mostram quem realmente somos”.

**Rowling**

## RESUMO

A inovação tecnológica é fundamental para aumentar a produtividade e competitividade das instituições. No setor público, iniciativas vêm sendo adotadas, de modo a melhorar a eficiência dos serviços e a economicidade dos gastos públicos. Nesse sentido, a evolução do processo de compras e contratações públicas criou formatos de contratação inovadores, como, por exemplo, os serviços compartilhados entre vários órgãos, sendo um desses o modelo TáxiGov. Essa centralização das compras e serviços gera economia aos cofres públicos, trazendo, por exemplo, ganho de escala e padronização de preços. O sistema TáxiGov é uma inovação na prestação do serviço de locomoção na Administração Pública federal, sendo implementado na Universidade de Brasília (UnB) em março de 2020. Dessa feita, a presente pesquisa teve por objetivo analisar a eficiência do sistema TáxiGov na gestão de frota do ambiente acadêmico e administrativo da UnB. Como norte metodológico empreendeu-se uma pesquisa aplicada, descritiva, com abordagem qualitativa. O procedimento técnico foi o estudo de caso com base na gestão de frotas da UnB. A coleta de dados se deu via análise de documentos, processos e *sites* oficiais da Universidade, além de entrevistas com gestores, fiscais e usuários do TáxiGov, da frota própria e dos contratos de locação de veículos ali existentes. A pesquisa demonstra que a Universidade de Brasília possui 237 veículos próprios, majoritariamente fabricados antes de 2010, localizados entre seus *campi* e seus órgãos auxiliares. A diversidade de demandas da referida Universidade varia desde as administrativas até as acadêmicas, que possui sete contratos relacionados à sua gestão de frota, abrangendo combustíveis, motoristas, locação de veículos maiores, rastreamento veicular e contratação do sistema TáxiGov. Entrevistas com usuários do sistema TáxiGov no ambiente acadêmico em questão acusaram os quesitos disponibilidade, rapidez e praticidade como vantagens consideráveis, destacando como desvantagens a restrição de saídas fora do perímetro do Distrito Federal e as limitações quanto ao acesso a estradas de terra. Os usuários da frota própria ou alugada ainda alegam ter necessidades não abarcadas pelo sistema TáxiGov, enfrentando constantemente os mais variados problemas – choque de demandas, falta de disponibilidade de motoristas e veículos, e burocratização nos processos de manutenção da frota, por exemplo. Com base nos resultados da pesquisa, sugestões de melhorias foram propostas, tais como: a renovação da frota própria; e, a ampla divulgação do sistema TáxiGov em diversos meios de comunicação da Universidade de Brasília, pois muitos usuários alegaram desconhecer o sistema. Os achados da pesquisa contribuem para a demonstração de que, apesar do modelo híbrido existente na Universidade ser o que melhor a atende, tem-se considerável deficiência na prestação dos serviços de locomoção, corroborando com os inúmeros desafios na gestão de frota da instituição devido à sua diversidade de demandas, às restrições orçamentárias e ao sucateamento dos veículos.

**Palavras-chave:** Gestão de frota. Inovação. Serviços públicos. TáxiGov. Universidade.



## ABSTRACT

Technological innovation is essential to increase the productivity and competitiveness of institutions. In the public sector, initiatives have been adopted in order to improve the efficiency of services and the economy of public spending. In this sense, the evolution of the public procurement and contracting process has created innovative contracting formats, such as shared services between various bodies, one of which is the TáxiGov model. This centralization of purchases and services generates savings for public coffers and brings benefits such as gains in scale and standardization of prices. The TáxiGov system is an innovation in the provision of transportation services in the Federal Public Administration, being implemented at the University of Brasília (UnB) in March 2020. This time, the present research aimed to analyze the efficiency of the TáxiGov system in the fleet management of the academic and administrative environment of UnB. As a methodological guide, an applied, descriptive research with a qualitative approach was undertaken. The technical procedure was the case study based on fleet management at the UnB. Data collection took place through the analysis of documents, processes and official University websites, in addition to interviews with managers, inspectors and users of TáxiGov, its own fleet and existing vehicle lease contracts. The research shows that, the University of Brasília has 237 vehicles, mostly manufactured before 2010, located between its campuses and its auxiliary bodies. The diversity of demands of the said University ranges from administrative to academic. UnB has seven contracts related to its fleet management, which cover fuel, drivers, leasing of larger vehicles, vehicle tracking and the hiring of the TáxiGov system. Interviews with users of the TáxiGov system in the academic environment in question accused availability, speed and practicality as considerable advantages, highlighting as disadvantages the restriction of exits outside the perimeter of the Federal District and the limitations regarding access to dirt roads. Users of their own or rented fleet still claim to have needs not covered by the TáxiGov system, constantly facing the most varied problems such as the Shock of demands, lack of availability of drivers and vehicles, in addition to bureaucratization in fleet maintenance processes. Based on the survey results, suggestions for improvements were proposed, such as: renewing the company's own fleet; and, the wide dissemination of the TáxiGov system in various means of communication of the University of Brasília, as many users claimed to be unaware of the system. The research findings contribute to the demonstration that, despite the existing hybrid model at the University being the one that best serves it, there is a considerable deficiency in the provision of transportation services, corroborating with the numerous challenges in the institution's fleet management due to the its diversity of demands, budget restrictions and the scrapping of vehicles.

**Keywords:** Fleet management. Innovation. Public services. TáxiGov. University.

## LISTA DE FIGURAS

|          |   |    |
|----------|---|----|
| Figura 1 | Processo de gestão da inovação.....   | 22 |
| –        |   |    |
| Figura 2 | Etapas do processo de compra/contratação no setor público.....                    | 28 |
| –        |   |    |
| Figura 3 | Deslocamento de servidores públicos federais.....                                 | 34 |
| –        |   |    |
| Figura 4 | Modelo operacional do TáxiGov.....  | 35 |
| –        |   |    |
| Figura 5 | Estrutura organizacional da Universidade de Brasília.....                         | 45 |
| –        |   |    |
| Figura 6 | Aplicativo para chamar táxi do Governo Federal.....                               | 84 |
| –        |   |    |
| Figura 7 | Síntese demandas e despesas – modelo TáxiGov.....                                 | 95 |
| –        |   |    |
| Figura 8 | Síntese demandas e despesas – frota própria da Universidade de<br>– Brasília..... | 96 |

## LISTA DE QUADROS

|             |   |    |
|-------------|---|----|
| Quadro 1 –  | Modalidades da licitação.....   | 26 |
| Quadro 2 –  | Vantagens e desvantagens das aquisições públicas.....   | 32 |
| Quadro 3 –  | Resultados da implantação do TáxiGov.....   | 37 |
| Quadro 4 –  | Ficha técnica dos entrevistados.....  | 48 |
| Quadro 5 –  | Categorias e subcategorias das entrevistas.....   | 49 |
| Quadro 6 –  | Síntese do método.....  | 50 |
| Quadro 7 –  | Espécies de veículos da Universidade de Brasília.....   | 53 |
| Quadro 8 –  | Veículos localizados na Faculdade UnB Ceilândia.....  | 55 |
| Quadro 9 –  | Veículos localizados na Faculdade UnB Gama.....   | 56 |
| Quadro 10 – | Veículos localizados na Faculdade UnB Planaltina.....   | 57 |
| Quadro 11 – | Veículos localizados no <i>campus</i> Darcy Ribeiro.....  | 58 |
| Quadro 12 – | Veículos localizados na Prefeitura do <i>campus</i> Darcy Ribeiro.....  | 62 |
| Quadro 13 – | Veículos localizados na Fazenda Água Limpa.....   | 65 |
| Quadro 14 – | Veículos localizados no Centro UnB Cerrado.....   | 66 |
| Quadro 15 – | Demandas diversas da Universidade de Brasília.....  | 67 |
| Quadro 16 – | Contratos relacionados a gestão de frota da Universidade de Brasília.....   | 70 |
| Quadro 17 – | Total anual gasto por Unidade Administrativa da Universidade de Brasília – ano 2022.....                                | 75 |
| Quadro 18 – | Competências e atribuições dos gestores e fiscais dos contratos administrativos.....                                    | 79 |
| Quadro 19 – | Vantagens e desvantagens da utilização da frota própria da Universidade de Brasília na percepção dos entrevistados..... | 87 |
| Quadro 20 – | Ações de melhorias da gestão de frotas da Universidade de Brasília.....   | 90 |

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

|       |   |
|-------|---|
| AGU   | - Advocacia-Geral da União                                    |
| ANTP  | - Associação Nacional de Transportes Públicos                 |
| Art.  | - Artigo  |
| AVN   | - Almoxarifado Virtual Nacional                               |
| BCE   | - Biblioteca Central  |
| CAPES | - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior |
| CF    | - Constituição Federal  |
| CNJ   | - Conselho Nacional de Justiça                                |
| CNT   | - Confederação Nacional do Transporte                         |
| COTR  | - Coordenação de Gestão de Transportes                        |
| CSC   | - Centro de Serviços Compartilhados                           |
| DAF   | - Decanato de Administração                                   |
| DASP  | - Departamento Administrativo do Serviço Público              |
| DASU  | - Diretoria de Atenção à Saúde da Comunidade Universitária    |
| DCA   | - Diretoria de Contratos Administrativos                      |
| DCF   | - Diretoria de Contabilidade e Finanças                       |
| DCN   | - Diretorias Curriculares Nacionais                           |
| DCO   | - Diretoria de Compras  |
| DEG   | - Decanato de Graduação                                       |
| DGM   | - Diretoria de Gestão de Materiais                            |
| DIMAT | - Diretoria de Manutenção, Reparos e Transportes              |
| DIMEX | - Diretoria de Importação e Exportação                        |
| DPI   | - Decanato de Pesquisa e Inovação                             |
| Dr.   | - Doutor  |
| Dra.  | - Doutora   |
| ECO   | - Departamento de Economia                                    |
| EFL   | - Departamento de Engenharia Florestal                        |
| Ent.  | - Entrevistado  |
| EUA   | - Estados Unidos da América                                   |

|       |  |
|-------|--|
| FACE  | - Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas |
| FAL   | - Fazenda Água Limpa   |
| FAV   | - Faculdade de Agronomia e Medicina Veterinária                                      |
| FCE   | - Faculdade UnB Ceilândia  |
| FE    | - Faculdade de Educação  |
| FGA   | - Faculdade UnB Gama   |
| FT    | - Faculdade de Tecnologia  |
| FUP   | - Faculdade UnB Planaltina   |
| GPS   | - <i>Global Positioning System</i>   |
| GRE   | - Gabinete da Reitoria   |
| IB    | - Instituto de Ciências Biológicas   |
| ICC   | - Instituto Central de Ciências  |
| IES   | - Instituto de Ensino Superior   |
| IFES  | - Instituição Federal de Ensino Superior   |
| IFSC  | - Instituto Federal de Santa Catarina  |
| IG    | - Instituto de Geociências   |
| IH    | - Instituto de Ciências Humanas  |
| inc.  | - Inciso   |
| IPHAN | - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional                             |
| ITL   | - Instituto de Transporte e Logística  |
| ITS   | - <i>Intelligent Transportation Systems</i>  |
| Km    | - Quilômetro   |
| LGL   | - Lei Geral de Licitações  |
| MP    | - Medida Provisória  |
| MPOG  | - Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão                                      |
| nº    | - Número   |
| NGP   | - Nova Gestão Pública  |
| OCDE  | - Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico                        |
| ONU   | - Organização das Nações Unidas  |
| P&D   | - Pesquisa & Desenvolvimento   |
| PIB   | - Produto Interno Bruto  |

|        |  |
|--------|--|
| PPGECO | - Programa de Pós-Graduação em Economia                      |
| PRC    | - Prefeitura do <i>Campus</i>                                |
| Prof.  | - Professor  |
| Profa. | - Professora   |
| R\$    | - Real   |
| RDC    | - Regime Diferenciado de Contratações                        |
| SciELO | - Scientific Electronic Library Online                       |
| SECOM  | - Secretaria de Comunicação                                  |
| SENAT  | - Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte             |
| SEST   | - Serviço Social do Transporte                               |
| SIPAC  | - Sistema Integrado de Patrimônio, Administração e Contratos |
| SPI    | - Secretaria de Patrimônio Imobiliário                       |
| TI     | - Tecnologia da Informação                                   |
| TCU    | - Tribunal de Contas da União                                |
| TMS    | - <i>Transportation Management System</i>                    |
| UF     | - Universidade Federal                                       |
| UnB    | - Universidade de Brasília                                   |

## SUMÁRIO

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1 INTRODUÇÃO</b> .....   | <b>16</b> |
| <b>2 REFERENCIAL TEÓRICO</b> .....  | <b>20</b> |
| <b>2.1. INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS E O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO NAS INSTITUIÇÕES<br/>    FEDERAIS DE ENSINO SUPERIOR</b> ..... | <b>20</b> |
| <b>2.1.1 Gestão da Inovação</b> .....   | <b>22</b> |
| <b>2.2 NOVA GESTÃO PÚBLICA</b> .....  | <b>23</b> |
| <b>2.3 COMPRAS PÚBLICAS NO BRASIL</b> .....   | <b>24</b> |
| <b>2.3.1 Licitações públicas: Lei nº 8.666/1993 versus Lei nº 14.133/2021</b> .....   | <b>24</b> |
| <b>2.3.2 Modalidades da licitação</b> .....   | <b>26</b> |
| <b>2.3.3 Fluxo da licitação: Lei nº 8.666/1993</b> .....  | <b>29</b> |
| <b>2.3.4 Inovação no processo de compras públicas</b> .....   | <b>30</b> |
| <b>2.4 CENTRALIZAÇÃO DAS COMPRAS PÚBLICAS NO BRASIL</b> .....   | <b>31</b> |
| <b>2.4.1 Principais perspectivas na literatura especializada</b> .....  | <b>31</b> |
| <b>2.4.2 TáxiGov: estudos e dados</b> .....   | <b>34</b> |
| <b>2.5 GESTÃO DE TRANSPORTE E FROTA</b> .....   | <b>38</b> |
| <b>2.5.1 Evolução histórica</b> .....   | <b>38</b> |
| <b>2.5.2 Conceito e importância da gestão de frota</b> .....  | <b>39</b> |
| <b>2.5.3 Inovações tecnológicas relevantes</b> .....  | <b>40</b> |
| <b>2.5.3.1 Intelligent Transportation Systems</b> .....   | <b>41</b> |
| <b>3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS</b> .....  | <b>42</b> |
| <b>3.1 CARACTERIZAÇÃO DA INSTITUIÇÃO FEDERAL DE ENSINO SUPERIOR LOCUS DE<br/>    ESTUDO</b> .....                           | <b>43</b> |
| <b>3.2 PROCEDIMENTOS DE COLETA E ANÁLISE DOS DADOS</b> .....  | <b>46</b> |
| <b>4 RESULTADOS</b> .....   | <b>51</b> |
| <b>4.1 GESTÃO DE FROTA DA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA</b> .....  | <b>52</b> |
| <b>4.1.1 Levantamento dos veículos pertencentes à Universidade de Brasília</b><br>.....                                     | <b>52</b> |
| <b>4.2 DEMANDAS ESPECÍFICAS DA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA</b> .....   | <b>66</b> |
| <b>4.3 CONTRATOS RELACIONADOS AO TRANSPORTE DA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA</b> .....   | <b>69</b> |
| <b>4.4 O TÁXIGOV NA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA</b> .....  | <b>74</b> |
| <b>4.5 A PERCEPÇÃO DOS GESTORES E FISCAIS DO CONTRATO TÁXIGOV NA UNIVERSIDADE<br/>    DE BRASÍLIA</b> .....                 | <b>78</b> |

|   |            |
|---|------------|
| <b>4.6 A PERCEPÇÃO DOS USUÁRIOS DO SISTEMA TÁXI GOV NA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA</b> | <b>82</b>  |
| <b>4.7 A PERCEPÇÃO DOS USUÁRIOS DE FROTA PRÓPRIA DA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA</b>    | <b>85</b>  |
| <b>4.8 AS AÇÕES DE MELHORIA DA GESTÃO DE FROTAS DA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA</b>     | <b>89</b>  |
| <b>5 DISCUSSÃO</b>  | <b>91</b>  |
| <b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>   | <b>97</b>  |
| <b>REFERÊNCIAS</b>  | <b>101</b> |
| <b>APÊNDICES</b>  | <b>109</b> |
| <b>APÊNDICE A – ROTEIRO DAS ENTREVISTAS SEMIESTRUTURADAS</b>                        | <b>110</b> |
| <b>APÊNDICE B – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO</b>                      | <b>112</b> |



## 1 INTRODUÇÃO

O cenário mundial vem sofrendo constantes transformações sociais, políticas e econômicas, fazendo com que o Brasil também passe por grandes desafios nessas áreas. Dessa feita, tem-se a necessidade de modernizar a administração governamental, evoluindo para uma gestão eficiente e eficaz, onde os governos se adequem às crescentes demandas da sociedade, repensando seu modo de atuação (CAVALCANTE et al., 2017). Contudo, para atender às demandas de modernização, são necessárias novas iniciativas, ou seja, tem-se a necessidade de incentivo à inovação das políticas e dos serviços públicos.

Atualmente, as inovações tecno científicas estão diretamente ligadas ao bom desenvolvimento da sociedade. A transformação do conhecimento científico em inovações tecnológicas acessíveis à sociedade é um processo que vem sendo incorporado naturalmente, pois, o indivíduo tem a necessidade do novo, ao passo que a sociedade de consumo utiliza a inovação tecno científica como uma ferramenta para o desenvolvimento socioeconômico (ENGELMANN; WILLIG, 2016).

Nesse sentido, as universidades são cada vez mais percebidas como elementos essenciais para a inovação e para o crescimento econômico, mesmo quando da persistente resistência dentro da comunidade científica e acadêmica das universidades públicas em participar de uma colaboração mais efetiva com empresas inovadoras, que buscam transformar boas ideias em novas tecnologias brasileiras (REYNOLDS; SCHNEIDER; ZYLBERBERG, 2020).

Segundo Chauí (2003), as universidades públicas brasileiras, em suas diferentes faces e frente ao contemporâneo cenário de evoluções e transformações sociais, têm na questão gerencial um grande apoio pela busca da qualidade e pelo alcance das demandas governamentais e da sociedade, sendo fundamental que tais ambientes acadêmicos repensem e busquem aperfeiçoar seus processos de gestão, para que possam, de fato, desempenhar seu imperioso papel social de disseminadora do conhecimento.

Em contrapartida, a crise econômica e financeira que assola o país tem afetado diretamente as verbas destinadas à educação, tendo em vista as restrições orçamentárias nos repasses desde o ano de 2019, trazendo uma série de desafios e esforços às universidades públicas, que se empenham em tentar manter o equilíbrio e a qualidade da educação e dos serviços prestados em meio aos recursos públicos

limitados para necessidades cada vez maiores, acentuando a obrigatoriedade do uso responsável e eficiente desses recursos (VIEIRA, 2019).

De modo particular, em 2021, foram gastos com compras e contratações no âmbito da Universidade de Brasília (UnB) quase R\$ 250.000.000,00 (duzentos e cinquenta milhões de reais) (UnB, 2022). Dessa feita, o grande vulto de aquisições para suprir demandas variáveis traz muitos desafios à gestão da área de compras da Universidade, pois, além de um bom planejamento, faz-se importante o investimento em qualificação e inovações tecnológicas que sistematizem e facilitem os trâmites processuais, entre outros recursos facilitadores.

Com forte influência política, ideológica e, principalmente, econômica, a década de 1980 teve início com um grande movimento de reforma visando a alteração do papel do Estado, com a Inglaterra e os Estados Unidos da América (EUA) como precursores do que vem a ser a concepção da Nova Gestão Pública (NGP) (em inglês, *New Public Management*). Tal concepção destaca aspectos negativos da tradicional Administração Pública (lentidão, burocracia, ineficiência e improdutividade em relação à organização do Poder Executivo), evidenciando que o cidadão espera que o governo produza resultados, não tolerando mais a ineficiência ou a ineficácia administrativa (CAVALCANTE et al., 2017; BEHN, 1998).

Dessa forma, a Administração Pública segue preceitos distintos dos utilizados nas instituições privadas, focando sempre na transparência e lisura de seus atos. Em razão disso, como regra, qualquer aquisição de bens e contratação de obras ou serviços deve ocorrer via licitação pública – o que é previsto no art. 37, inc. XXI, da Constituição Federal (CF) de 1988 (BRASIL, 1988) e regulamentada pela Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993<sup>1</sup> – Lei Geral de Licitações (BRASIL, 1993) – e suas alterações, que também preveem as possíveis exceções (as dispensas e as inexigibilidades de licitação, por exemplo).

Cumprir observar que a legislação que regulamenta as licitações e os contratos está em fase de transição, tendo em vista que em 1º de abril de 2021, foi sancionada a Lei nº 14.133 (BRASIL, 2021), para tratar das normas gerais de licitação e contratação na esfera da Administração Pública. Contudo, os ditames anteriores que disciplinam a matéria não serão revogados de imediato, tendo vigência até o dia 30

---

<sup>1</sup> Estará vigente até o dia 30 de dezembro de 2023, quando será revogada pela nova Lei de Licitações e Contratos – Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021 (BRASIL, 2021).

de dezembro de 2023, conforme preceitua a Medida Provisória (MP) nº 1.167, de 31 de março de 2023 (BRASIL, 2023b).

Com o intuito de reduzir os gastos e aprimorar a eficiência e a eficácia na aplicação dos recursos públicos, além da adoção de novas tecnologias, o Governo Federal vem introduzindo e aperfeiçoando estudos relacionados às suas atividades de compras, visando a busca de melhores alternativas e melhoria de seus processos, em especial, àqueles relacionados às aquisições de bens e serviços de uso comum, que são demandados por mais de um órgão e que não se destinam às suas atividades finalísticas.

Diante disso, uma alternativa encontrada foi a adoção de uma estratégia de centralização das compras públicas, inibindo, assim, a realização de diversas licitações para se adquirir itens idênticos. Tal alternativa se concretizou através da criação da Central de Compras e Contratações do Governo Federal, com base no Decreto nº 8.189, de 21 de janeiro de 2014 (BRASIL, 2014), que tem como um de seus objetivos centralizar as aquisições e contratações de bens e serviços de uso comum pelos órgãos da Administração Pública federal.

Assim, em 15 de fevereiro de 2018, o Decreto nº 9.287 dispôs sobre a utilização de veículos oficiais pela Administração Pública federal direta, autárquica e fundacional, estabelecendo, em seu art. 8º, que fosse adotada a prestação de serviço de transporte que fosse comprovadamente mais vantajosa do que o modelo que estava sendo utilizado à época (BRASIL, 2018) – o que ensejou o modelo TáxiGov, desenvolvido pelo antigo Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, que visa substituir as frotas próprias ou alugadas por táxis, pagando-se apenas pela efetiva utilização (MARCOLINO et al., 2017).

Nesse contexto, a utilização do modelo TáxiGov tem sido exitosa em diversos órgãos do Governo Federal, representando uma inovação nos processos de compras e contratações de serviços públicos, com potencial de gerar economia de recursos aos cofres públicos. Inclusive, ganhos de eficiência, transparência dos gastos públicos e redução de custos têm sido apontados como seus principais benefícios (ALMEIDA, 2022). Entretanto, pouco se sabe sobre a pertinência e adequabilidade de tal sistema para outros órgãos da Administração Pública (as universidades e os Institutos de Ensino Superior – IESs, por exemplo), pois, conforme asseveram Moreira e Ribeiro (2016), não existe um modelo absoluto para ser utilizado como padrão em todas as contratações públicas diante de diferentes panoramas, uma vez que a escolha de qual

ferramenta de Direito Administrativo será a melhor opção para cada caso deverá ser baseada no contexto e na finalidade que se pretende alcançar para ser bem-sucedida em tal propósito.

Assim, de modo a preencher essa lacuna do conhecimento, a pesquisa em tela teve por objetivo geral analisar a aplicabilidade do sistema TáxiGov como estratégia de inovação na gestão de frotas da UnB. Em prol deste, foram estabelecidos cinco objetivos específicos, quais sejam:

- Levantar a quantidade e a localização dos veículos pertencentes à frota da UnB;
- Identificar as demandas de transporte e locomoção da UnB;
- Identificar as contratações públicas de prestação de serviço de transporte da UnB;
- Verificar a utilização e aplicabilidade do sistema TáxiGov na UnB; e
- Propor ações de melhorias na gestão de frotas da UnB.

Em vista disso, a pesquisa se justificou por destacar e mensurar como as inovações tecnológicas são indispensáveis para o bom desenvolvimento das organizações como um todo, inclusive, das instituições públicas. Entretanto, nem sempre elas serão aplicadas da mesma forma, pois existem órgãos públicos com demandas muito peculiares (a UnB, por exemplo). Assim, cumpre observar como as compras e contratações públicas que são realizadas de modo centralizado, no caso, o modelo TáxiGov, podem ser aplicadas e trazer benefícios em diferentes instituições, gerando maior economicidade e efetividade na gestão e utilização desse contrato.

Por fim, como questões norteadoras da pesquisa, têm-se: qual a aplicabilidade do sistema TáxiGov na UnB? Esse contrato é essencial na Universidade? Quais são as vantagens e desvantagens dessa contratação percebidas no âmbito da UnB?

Essa dissertação está estruturada da seguinte forma: (a) Introdução; (b) Referencial Teórico; (c) Métodos e Técnicas de Pesquisa; (d) Resultados; (e) Discussão; (f) Considerações Finais; (g) Referências Bibliográficas; e (h) Apêndices.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

### 2.1. Inovações tecnológicas e o desenvolvimento econômico nas Instituições Federais de Ensino Superior

O Brasil tem o desafio de verificar as melhores formas de promoção da inovação, contribuindo, assim, para o seu melhor desenvolvimento. O país necessita envolver-se na economia global, alinhar políticas industriais e de inovação, apoiar inovações institucionais, promover a colaboração entre empresas e universidades e promover setores estratégicos (REYNOLDS; SCHNEIDER; ZYLBERBERG, 2020). Sobre a questão, Mazzucato (2014) assevera que o incentivo e a inovação podem ser efetivados em investimento em P&D (Pesquisa & Desenvolvimento), infraestrutura, capacitação profissional e apoio direto e indireto a empresas e tecnologias específicas.

A Lei nº 10.973, de 2 de dezembro de 2004 (BRASIL, 2004), conhecida como Lei de Inovação, versa sobre os incentivos à inovação e à pesquisa científica e tecnológica no ambiente produtivo, sendo regulamentada pelo Decreto nº 5.563, de 11 de outubro de 2005 (BRASIL, 2005). Grande parte dos doutrinadores brasileiros consideram que a Lei de Inovação e todas as normas dali advindas podem ser consideradas como o marco normativo da inovação no Brasil (ENGELMANN; WILLIG, 2016).

De fato, muitos assuntos pertinentes não foram tratados na Lei de Inovação e, apenas após o advento da Lei nº 13.243, de 11 de janeiro de 2016 (BRASIL, 2016), considerada o novo marco da inovação, é que foram trazidos avanços significativos (a simplificação da exploração dos inventos pelas entidades públicas – universidades e centros de pesquisa –, por exemplo). Entretanto, Engelmann e Willig (2016) afirmam se tratar de um novo ditame que apenas alterou ditames antigos, sem grandes novidades, mas com importantes ajustes na legislação nacional de inovação.

Nesse contexto, o cenário econômico tem se caracterizado por inovações e seus processos inovativos. A literatura econômica traz a importância das inovações tecnológicas, bem como a rapidez com que elas se processam – Economia do Conhecimento que tem por base o elemento inovação.

O destaque dado ao conceito de inovação reflete uma ideia crucial: É ela que [...] permite explicar a notável capacidade que a economia capitalista – por si

mesma e não por “choques exógenos”, como preferem pensar os economistas ortodoxos - de gerar mudança qualitativa, isto é, transformações em todo o espectro de atividades capazes de produzir lucros; o que só é compreensível quando se analisa a concorrência e seus efeitos ao longo do tempo (POSSAS, 2002, p. 249).

No *Manual de Oslo: diretrizes para a coleta e interpretação de dados sobre inovação*, entende-se por inovação a

[...] implantação de um produto (bem ou serviço) novo ou significativamente melhorado, ou um processo, ou um novo método de *marketing*, ou um novo método organizacional nas práticas de negócios, na organização de local de trabalho ou nas relações externas (OCDE, 1997, p. 55).

Trata-se do conceito mais aceito e utilizado pela sociedade internacional, segundo Engelmann e Willig (2016).

A economia brasileira é limitada pela logística, pela baixa concorrência, pelos altos custos de capital, pelo complexo sistema tributário e pela exagerada presença estatal. Contudo, é uma das principais economias do mundo e oferece um mercado correspondentemente grande para a implantação de novas tecnologias (REYNOLDS; SCHNEIDER; ZYLBERBERG, 2020).

Em contrapartida, parece haver discordância entre os formuladores de políticas brasileiros e os líderes do setor sobre as políticas e os fatores apropriados para incentivar a inovação no Brasil. Sem falar na permanente resistência das comunidades científicas e acadêmicas das universidades públicas em participar mais efetivamente com empresas inovadoras, no intuito de transformar boas ideias em novas tecnologias brasileiras (REYNOLDS; SCHNEIDER; ZYLBERBERG, 2020).

Nesse contexto, Reynolds, Schneider e Zylberberg (2020) explicam que a relação universidade-empresa é um tema usual quando se trata de inovação no Brasil, tanto pela importância da função conhecimento nas inovações como pela fraca cooperação entre aquelas. Porém, a interação em questão é cada vez mais importante devido ao maior conteúdo de ciência nas inovações e da dependência desta por estratégias empresariais que criam competências e se valem da tecnologia para efetivar suas trajetórias.

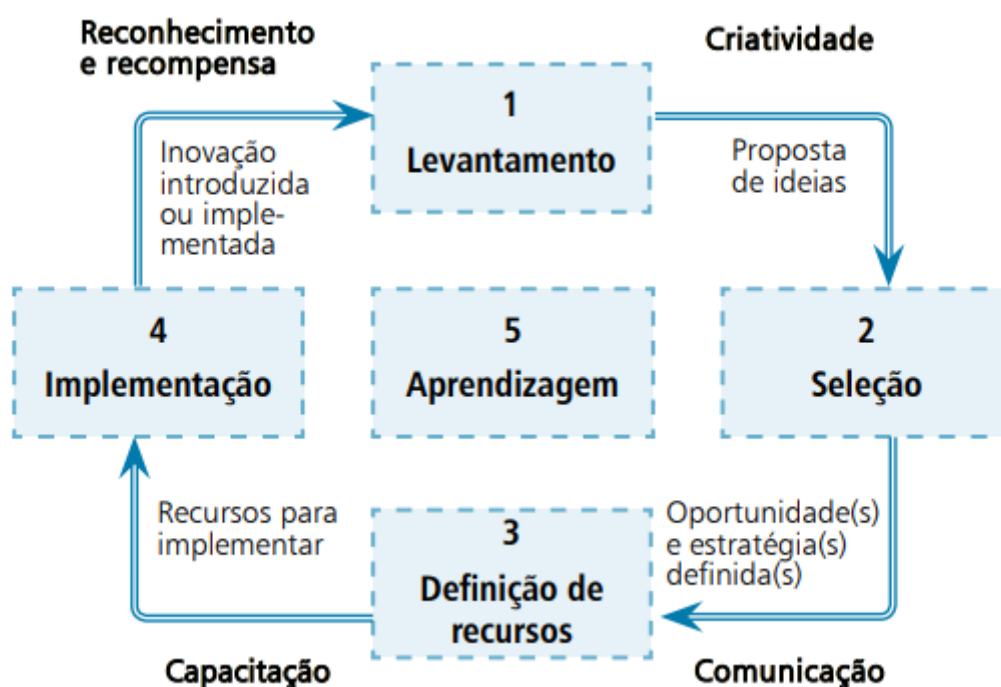
Desse modo, as universidades são fundamentais no processo inovativo, pois além de produzirem tecnologias e as transferirem, ainda educam pessoas, trocam informações, apontam o futuro, criam empresas e estimulam a ciência. O número de patentes registradas é o indício mais válido para expressar a cooperação das

universidades para a inovação (REYNOLDS; SCHNEIDER; ZYLBERBERG, 2020).

### 2.1.1 Gestão da Inovação

A inovação é essencial para as organizações se manterem competitivas em um ambiente em constante mudança. No entanto, Carvalho et al. (2011) assevera que, a inovação não é um evento isolado, mas sim um processo contínuo e para o seu gerenciamento efetivo, é importante seguir algumas etapas, como mostra a figura 1:

Figura 1 – Processo de Gestão da Inovação.



Fonte: Carvalho et. al. (2009, pág. 57).

A primeira etapa é o levantamento de ideias, onde a organização busca sistematicamente oportunidades de inovação, antecipando tendências e observando mudanças no ambiente competitivo. Em seguida, vem a etapa de seleção, em que as opções de oportunidades de inovação são analisadas e uma estratégia de inovação é definida. Na terceira etapa, ocorre a definição de recursos necessários para implementar as oportunidades de inovação selecionadas, como recursos humanos, financeiros, de infraestrutura e tecnológicos. É importante identificar as formas de acesso aos recursos mais adequadas para o desenvolvimento e implementação das inovações (CARVALHO et al., 2011).

Na etapa de implementação, os projetos de inovação são executados, acompanhados em termos de prazo, custos e qualidade, e integrados a outros setores da empresa, como logística e marketing. É fundamental utilizar práticas e ferramentas de gestão de projetos para garantir a eficiência e qualidade das inovações. A última etapa é a aprendizagem, em que é feita uma reflexão sobre todo o processo de inovação, revisando as etapas, ações e ferramentas utilizadas e registrando as lições aprendidas. Essa etapa permite o aprimoramento contínuo do processo de inovação e o lançamento de novos produtos e processos (CARVALHO et al., 2011).

Em suma, a gestão da inovação envolve as etapas de levantamento de ideias, seleção, definição de recursos, implementação e aprendizagem. Seguir essas etapas de maneira sistemática e contínua é fundamental para garantir o sucesso da inovação e a competitividade da organização (CARVALHO et al., 2011).

## **2.2 Nova Gestão Pública**

Em um ambiente econômico cada vez mais competitivo e globalizado, os governos buscam incentivar mudanças na estrutura e no funcionamento das instituições públicas, buscando torná-las mais dinâmicas e menos burocráticas, com soluções eficazes para modernizar a gestão, garantindo, assim, a efetividade dos serviços prestados à sociedade. Assim, a Administração Pública foi evoluindo com o passar dos anos, passando por fases distintas e com características bem peculiares (patrimonial, burocrática e gerencial), mas que também se complementaram ao longo do tempo (COSTA, 2014).

Em meio a uma forte influência política, ideológica e, principalmente, econômica, a década de 1980 teve início com um grande movimento de reforma, visando a alteração do papel do Estado. Os governos de Thatcher, na Inglaterra, e Reagan, nos Estados Unidos da América (EUA), são os precursores que visaram a transição de um Estado intervencionista e dirigista para um promotor da regulação (CARNEIRO; MENICUCCI, 2011).

Neste cenário, é introduzida a concepção do que vem a ser a Nova Gestão Pública (NGP) (em inglês, *New Public Management*). Segundo Cavalcante et al. (2017), tal modelo normativo objetivava a inserção de técnicas da iniciativa privada para a estruturação e gestão da Administração Pública, tendo como sustentação os vieses de eficiência, eficácia e competitividade, propagando determinadas mudanças



nas estruturas e nos processos das organizações públicas, em prol da obtenção de melhores desempenhos.

Assim, a NGP destaca aspectos negativos da tradicional Administração Pública (lentidão, burocracia, ineficiência e improdutividade quanto à organização do Poder Executivo, por exemplo), evidenciando que o cidadão espera que o governo produza resultados, não tolerando mais a ineficiência ou a ineficácia administrativa (BEHN, 1998).

Entrementes, Bresser-Pereira (2008) alega que a Reforma do Serviço Público (ou burocrática) passa a ter como princípio a efetividade das atuações públicas, perdurando até os dias atuais, enquanto a Reforma Gerencial (ou da Gestão Pública), iniciada a partir de meados de 1995, assume caráter gerencial quando da realização de suas tarefas com eficiência. Tais obrigações tem como objetivo a redução de custos e a melhoria na qualidade da prestação dos serviços, rompendo normas e rotinas necessárias e existentes, porém, com a devida flexibilização.

Por fim, Tenório et al. (2004) asseveram que as mudanças que ocorreram nos modelos de gestão foram necessárias, culminando em um desenvolvimento tecnológico que incorporasse novas tendências de modernização no Estado. Tais mudanças focaram mais na otimização de recursos públicos, trazendo maior transparência e satisfação dos serviços prestados à sociedade. Assim, com a incorporação de novas técnicas de gestão, foi possível, de certo modo, atingir maior eficácia e eficiência na obtenção dos serviços públicos.

## **2.3 Compras públicas no Brasil**

### **2.3.1 Licitações públicas: Lei nº 8.666/1993 versus Lei nº 14.133/2021**

Conforme Oliveira (2015), as compras públicas são aquisições de bens e serviços para suprir demandas advindas das funções do Estado (saúde, educação e segurança, por exemplo), representando grande parte dos gastos da Administração Pública. Tais aquisições são efetuadas por servidores públicos capacitados para esse fim.

Dessa forma, as compras públicas brasileiras, via de regra, são realizadas mediante processo de licitação, onde, ressalvados os casos específicos, as obras, os serviços, as compras e as alienações serão contratadas mediante processo que

assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantendo as condições efetivas da proposta, nos termos da Lei e conforme disposição do art. 37, inc. XXI da Carta Magna de 1988 (BRASIL, 1988).

A norma geral de licitações e contratos administrativos advém de diferentes ditames, com destaque para: a Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993 – Lei Geral de Licitações (LGL) (BRASIL, 1993); a Lei nº 10.520, de 17 de julho de 2002 (Lei do Pregão) (BRASIL, 2002); e, a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011 (Regime Diferenciado de Contratações – RDC) (BRASIL, 2011). Vale observar que a LGL tende a ser aplicada genericamente a todas as licitações públicas, ainda que de forma subsidiária (MOREIRA; RIBEIRO, 2016).

Cumprir destacar que a legislação que regulamenta as licitações e os contratos encontra-se em fase de transição, visto que em 1º de abril de 2021, foi sancionada a Lei nº 14.133 (BRASIL, 2021), para tratar das normas gerais de licitação e contratação na esfera da Administração Pública. No entanto, os ditames anteriores que disciplinam a matéria não serão revogados de imediato, tendo vigência até o dia 30 de dezembro de 2023, perfazendo tempo hábil para tal adaptação, conforme definição dos arts. 191 e 193 da Lei nº 14.133/2021 (BRASIL, 2021).

De acordo com a obra *Licitações e contratos: orientações e jurisprudência do TCU* (BRASIL, 2010), a licitação pode ser definida como o procedimento administrativo formal em que a Administração Pública convoca, mediante condições estabelecidas em ato próprio (edital ou convite), empresas interessadas na apresentação de propostas para o oferecimento de bens e serviços.

Ainda nesse contexto, Di Pietro (2016, p. 411) afirma que licitação é

[...] o procedimento administrativo pelo qual um ente público, no exercício da função administrativa, abre a todos os interessados, que se sujeitem às condições fixadas no instrumento convocatório, a possibilidade de formularem propostas dentre as quais selecionará e aceitará a mais conveniente para a celebração de contrato.

Cabe ressaltar que é através da licitação que a Administração Pública escolhe a proposta mais vantajosa para o produto ou contrato de seu interesse, observando os princípios basilares que norteiam os procedimentos licitatórios, elencados no art. 5º da Lei nº 14.133/2021 (BRASIL, 2021), quais sejam: legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, do interesse público, da probidade administrativa,

da igualdade, do planejamento, da transparência, da eficácia, da segregação de funções, da motivação, da vinculação ao edital, do julgamento objetivo, da segurança jurídica, da razoabilidade, da competitividade, da proporcionalidade, da celeridade, da economicidade e do desenvolvimento nacional sustentável.

Signor et al. (2022) destacam que o art. 11 da Lei supracitada é uma relevante inovação quanto a definição dos objetivos gerais das licitações, estando estes compatíveis aos princípios básicos previstos na Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE) e na Organização das Nações Unidas (ONU).

Art. 11. O processo licitatório tem por objetivos:

I - Assegurar a seleção da proposta apta a gerar o resultado de contratação mais vantajoso para a Administração Pública, inclusive no que se refere ao ciclo de vida do objeto;

II - Assegurar tratamento isonômico entre os licitantes, bem como a justa competição;

III - evitar contratações com sobrepreço ou com preços manifestamente inexequíveis e superfaturamento na execução dos contratos;

IV - Incentivar a inovação e o desenvolvimento nacional sustentável.

[...] (BRASIL, 2021).

De acordo com a Lei nº 8.666/1993 (BRASIL, 1993), o procedimento licitatório é dividido em duas etapas: uma interna, que se dá na abertura do processo administrativo, onde consta a autorização para a realização do procedimento, o objeto a ser licitado e os recursos que custearão a futura contratação; e, outra externa, que tem início com a audiência pública, nas licitações de grande vulto, ou com a publicação do edital resumido ou envio do convite, seguindo-se o recebimento da documentação, a habilitação, o julgamento das propostas, a homologação e a adjudicação (BARCHET, 2012).

### **2.3.2 Modalidades da licitação**

A Lei nº 14.133/2021 (BRASIL, 2021), em seu art. 28, inova na previsão de tais modalidades, excluindo a tomada de preços e o convite, mantendo o leilão, a concorrência e o concurso, surpreendendo quanto às modalidades de pregão e o Diálogo Competitivo. Dessa feita, tal ditame não define mais a modalidade em razão do valor do objeto, conforme previsão na Lei n. 8.666/1993 (BRASIL, 1993), pois, agora, o que define as modalidades de concorrência e pregão, que permanecem, é a complexidade do objeto.

Quadro 1 – Modalidades da licitação.

| Lei                      | Modalidades  |
|--------------------------|--|
| Nº 8.666/1993 (art. 22)  | Concorrência<br>Concurso<br>Convite<br>Leilão<br>Tomada de preços  |
| Nº 14.133/2021 (art. 28) | Concorrência<br>Concurso<br>Convite (excluído)<br>Diálogo Competitivo (novo)<br>Leilão<br>Pregão (novo)<br>Tomada de preços (excluído) |

Fonte: Adaptado de Brasil (1993; 2021).

A Lei nº 14.133/2021 (BRASIL, 2021) dispõe, em seu art. 6º, algumas definições gerais, inclusive, as das modalidades de licitação que permanecerão, conforme se seguem:

- Pregão: modalidade de licitação obrigatória para aquisição de bens e serviços comuns, cujo critério de julgamento poderá ser o de menor preço ou o de maior desconto;
- Diálogo competitivo: modalidade de licitação para contratação de obras, serviços e compras, onde a Administração Pública realiza diálogos com licitantes previamente selecionados mediante critérios objetivos, com o intuito de desenvolver uma ou mais alternativas capazes de atender às suas necessidades, devendo os licitantes apresentar proposta final após o encerramento dos diálogos;
- Concorrência: modalidade de licitação para contratação de bens e serviços especiais e de obras e serviços comuns e especiais de engenharia, cujo critério de julgamento poderá ser:
  - Menor preço;
  - Melhor técnica ou conteúdo artístico;
  - Técnica e preço;
  - Maior retorno econômico; e

- Maior desconto;
- Concurso: modalidade de licitação para escolha de trabalho técnico, científico ou artístico, cujo critério de julgamento será o de melhor técnica ou conteúdo artístico, e para concessão de prêmio ou remuneração ao vencedor; e
- Leilão: modalidade de licitação para alienação de bens imóveis ou de bens móveis inservíveis ou legalmente apreendidos a quem oferecer o maior lance.

Cumprido destacar que a disciplina legal conferida ao Diálogo Competitivo foi trazida, sobretudo, pelo art. 32 da Lei nº 14.133/2021 (BRASIL, 2021), que, logo em seu *caput*, deixou claro se tratar de modalidade licitatória excepcional, cabível apenas em hipóteses específicas bem delineadas, como as que visam à contratação de objeto que envolva condições de inovação tecnológica ou técnica, quando há impossibilidade de atendimento satisfatório da necessidade de algum órgão ou entidade sem a adaptação de soluções disponíveis no mercado e quando há impossibilidade de as especificações técnicas serem definidas com precisão suficiente pela Administração Pública.

Diante das modalidades licitatórias vigentes para os processos de compras públicas, é importante destacar as etapas concernentes à realização do certame. Consoante previsão do art. 17 da Lei nº 14.133/2021, as compras públicas realizadas por meio de processos licitatórios seguirão as seguintes fases, *in verbis*:

Art. 17. [...]:  
I - preparatória;  
II - de divulgação do edital de licitação;  
III - de apresentação de propostas e lances, quando for o caso;  
IV - de julgamento;  
V - de habilitação;  
VI - recursal;  
VII - de homologação.  
[...] (BRASIL, 2021).

E ainda, tem-se a previsão quanto a realização de processo eletrônico preferencialmente, admitida a realização presencial quando motivada, porém, devendo ser registrada em ata e gravada em áudio e vídeo (BRASIL, 2021).

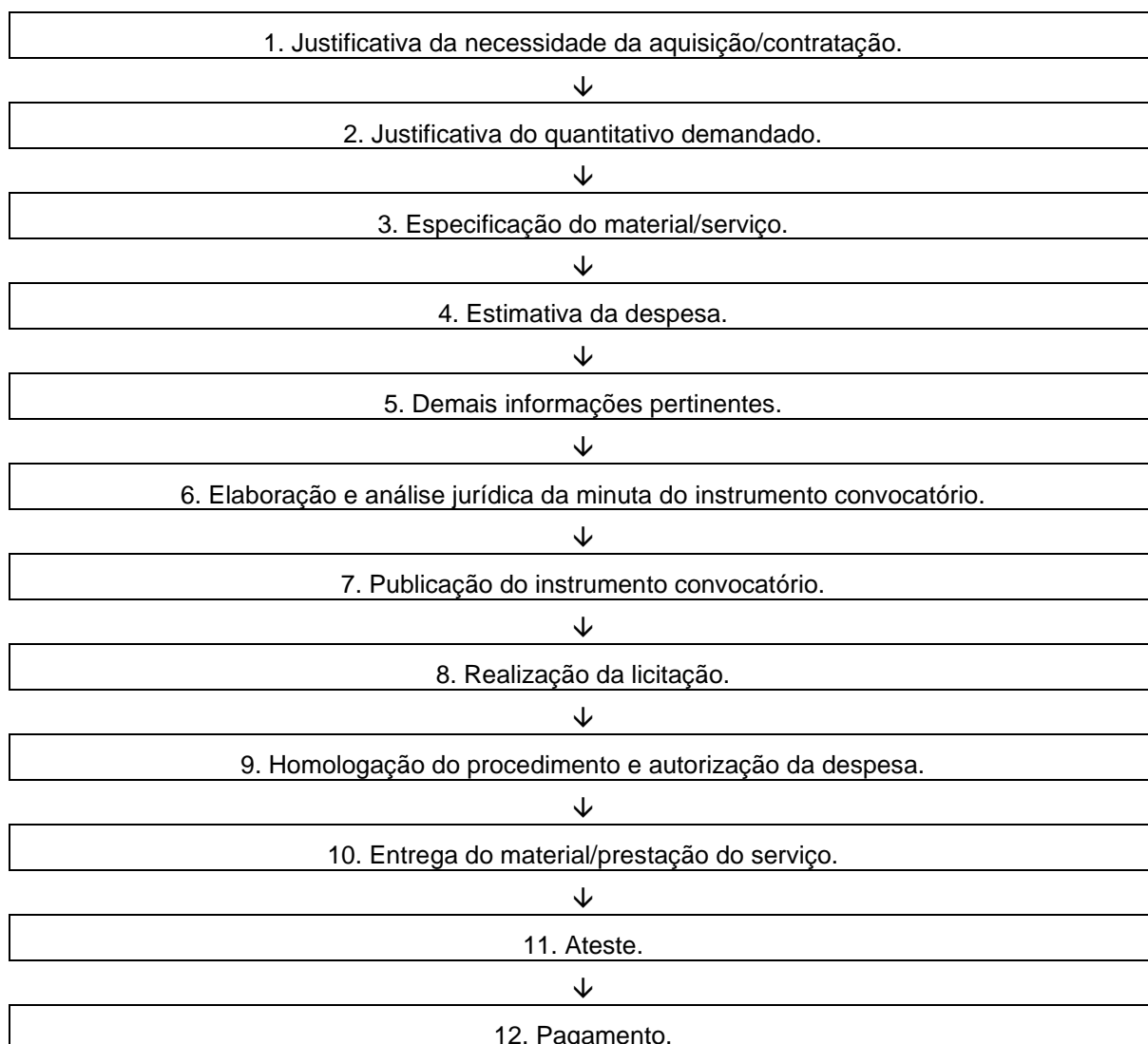
A Lei em tela também prevê casos específicos onde as licitações podem ser inexigidas (prevista em seu art. 74, dispondo de cinco hipóteses nas quais o gestor público também poderá optar pela compra ou contratação direta) ou dispensadas (prevista em seu art. 75, arrolando 16 hipóteses nas quais o gestor público pode optar

pela compra ou contratação direta, sem a observância do rito licitatório) (BRASIL, 2021).

### 2.3.3 Fluxo da licitação: Lei nº 8.666/1993

O procedimento licitatório se dá através de diferentes ações – ou micro processos – que formam o rito. Dessa forma, depois de homologada a licitação, seguem-se algumas etapas até que haja o pagamento ao vencedor do certame, chegando a termo a última execução do objeto. Na figura 2, a seguir, têm-se as principais etapas que compõem o processo de compra/contratação no setor público brasileiro, que contemplam as tarefas das fases interna e externa da licitação.

Figura 2 – Etapas do processo de compra/contratação no setor público.



Fonte: Adaptado de Fenili (2016).

### 2.3.4 Inovação no processo de compras públicas

Nota-se que a área de compras e contratações públicas é dinâmica e inovadora, e apesar de não haver grandes rupturas ou inflexões acentuadas em sua trajetória, o pregão e o registro de preços foram duas inovações no arcabouço legal e normativo, que conseqüentemente geraram outras inovações relacionadas.

Outra inovação de destaque foi a criação dos portais de compras da *internet*. Por meio do Comprasnet e do sistema eletrônico de apoio às licitações da Administração Pública federal, o alcance do comércio eletrônico na Administração Pública se estendeu aos Estados e municípios (FERNANDES, 2019).

Deu-se também a criação de novos formatos de contratação (cartão corporativo para suprimentos de fundos e contratações centralizadas, por exemplo). Várias etapas do fluxo processual das licitações dentro dos órgãos foram informatizadas. Houve a incorporação de objetivos socioeconômicos a esta área, seja por meio do fomento a micro e pequenas empresas, seja pela introdução de parâmetros de sustentabilidade ambiental para as compras e contratações públicas (FERNANDES, 2019).

Muitos desses avanços ainda permanecem limitados, pois ainda necessitam de capacitação de pessoal, assimilação de metodologias, expertise técnica e implantação de sistemas e ferramentas de gestão. Ademais, tem-se a necessidade de fortalecimento institucional da área, pois muitas são dificuldades e limitações relatadas por aqueles que vivem a realidade cotidiana da gestão pública (FERNANDES, 2019).

Nesse sentido, segundo Almeida et al. (2018), a função de compras se torna mais estratégica em uma organização pública quando cultiva competências relacionadas, em especial, ao desenvolvimento sustentável em seu tripé ambiental, social e econômico, e ainda, ao uso otimizado de contratação eletrônica, aos critérios de seleção dos fornecedores, à indução da inovação e à parceria intraorganizacional.

Por fim, destaca-se que uma das inovações positivas trazidas pelo ditame em comento é a inclusão de vários posicionamentos consolidados do Tribunal de Contas da União (TCU), além da inclusão de alguns atos normativos infralegais, elevando, assim, muitos destes quanto ao *status* legal, sendo de extrema importância, visto que as Leis possuem forte influência nas condutas humanas (SARAI; CABRAL; IWAKURA, 2021).

## **2.4 Centralização das compras públicas no Brasil**

### **2.4.1 Principais perspectivas na literatura especializada**

A estrutura organizacional das atividades de compra e contratação pode assumir diferentes configurações, envolvendo particularidades de centralização e descentralização, com inúmeros fatores intermediários que combinam ambos os atributos. Por um lado, a estrutura centralizada favorece o controle pela redução da discricionariedade e possibilita ganhos de escala nas contratações, mas, por outro lado, limita o atendimento às demandas dos gerentes de linha que, em ambientes complexos – como parece o caso da recente evolução da Administração Pública –, pode se constituir em obstáculo ao bom desempenho (FERNANDES, 2015).

Nesse sentido, conforme destaca Fernandes (2015), têm-se evidências da tentativa de centralização das compras públicas no Brasil, no âmbito da Administração Pública federal, em dois momentos específicos: o primeiro, durante o governo provisório de Getúlio Vargas (1930-1934). E, o segundo, durante o Estado Novo (1937-1945), no contexto da reforma conduzida pelo Departamento Administrativo do Serviço Público (DASP), onde ambos implicavam na implantação de modelos avançados que se baseavam em referências internacionais.

Tais experiências evidenciam um fenômeno que acompanha a trajetória das mudanças na política de compras e contratações públicas no Brasil: a solução parcial, contraditória ou pouco clara de problemas identificados, em meio a outros fatores e circunstâncias limitadores que incentivaram a descontinuidade nas fases subsequentes (FERNANDES, 2015).

Assim, a centralização das compras se viabilizou às custas da redução de escopo das mudanças pretendidas, da camuflagem de conflitos, da preservação de estruturas “antigas” e da ambiguidade das decisões de governo. O sistema não foi efetivamente implantado, pois havia dificuldades de negociação e construção de consensos, bem como resistência à atuação do DASP – o que dificultava a estruturação na Administração Pública brasileira (FERNANDES, 2015).

Nesse contexto, apesar dos desafios e das barreiras encontradas ao longo da história da implementação da centralização de compras na esfera pública federal no Brasil, em 21 de janeiro de 2014, se deu a criação da Central de Compras e Contratações do Governo Federal, com base no Decreto nº 8.189 (BRASIL, 2014),



posteriormente sucedido pelo Decreto nº 8.578, de 26 de novembro de 2015 (BRASIL, 2015), tendo como um de seus objetivos principais centralizar as aquisições e contratações de bens e serviços de uso comum pelos órgãos da Administração Pública federal (MOREIRA; RIBEIRO, 2016).

Voltado para a estruturação interna da Administração Pública federal, o Decreto nº 8.578/2015 criou, dentro do Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão (MPOG), uma Central de Compras (art. 2º, inc. II, alínea d, item 5), conferindo-lhe as seguintes competências, no âmbito do Poder Executivo federal, *in verbis*:

Art. 31 – [...]:

I - desenvolver, propor e implementar modelos, mecanismos, processos e procedimentos para aquisição e contratação centralizadas de bens e serviços de uso em comum pelos órgãos e entidades;

II - planejar, coordenar, controlar e operacionalizar ações que visem à implementação de estratégias e soluções relativas às licitações, aquisições e contratações de bens e serviços de uso em comum;

III - planejar, coordenar, supervisionar e executar atividades para realização de procedimentos licitatórios e de contratação direta, relativos a bens e serviços de uso em comum;

IV - planejar e executar procedimentos licitatórios e de contratação direta necessários ao desenvolvimento de suas atividades finalísticas;

V - firmar e gerenciar as atas de registros de preço relativas a licitações, aquisições e contratações de bens e serviços de uso em comum; e

VI - firmar e gerenciar os contratos relativos a licitações, aquisições e contratações de bens e serviços de uso em comum.

[...] (BRASIL, 2015).

Não obstante, definiu que, *in verbis*:

Art. 31 – [...]:

§ 1º As licitações para aquisição e contratação de bens e serviços de uso em comum pelos órgãos da administração direta do Poder Executivo serão efetuadas prioritariamente por intermédio da Central de Compras.

§ 2º Será facultativa a participação das entidades da administração indireta do Poder Executivo federal nos procedimentos de licitação e de contratação direta realizados pela Central de Compras.

§ 3º Ato do Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão definirá os bens e serviços de uso comum cuja licitação ou procedimentos de contratação direta serão atribuídos exclusivamente à Central de Compras.

§ 4º A centralização das licitações e da instrução dos processos de aquisição e contratação direta será implantada de forma gradual (BRASIL, 2015).

Diante disso, cumpre ressaltar que, segundo o Ministério da Economia (BRASIL, 2022), a centralização de compras e serviços pelo Governo Federal gerou uma economia de mais de R\$ 839.000.000,00 (oitocentos e trinta e nove milhões de reais) aos cofres públicos em 2021 – valor resultante de iniciativas daquela pasta para conduzir compras públicas de forma centralizada e de iniciativas do Centro de

Serviços Compartilhados (CSC) (TáxiGov e Almoxarifado Virtual Nacional – AVN, por exemplo).

Nota-se que a contratação centralizada resulta em inúmeros benefícios, tais como: ganho de escala; não repetição de processos de contratação de itens comuns a todos; padronização dos preços e especificações, entre outros, gerando, assim, maior efetividade na gestão e na fiscalização dos contratos. Em contrapartida, na descentralização tem-se a autonomia orçamentária de diversas unidades, com destaque para a gestão de suprimentos, e maior celeridade nas aquisições, entre outros benefícios (MOREIRA; RIBEIRO, 2016).

Quadro 2 – Vantagens e desvantagens das aquisições públicas.

| <b>Modelos de Compra</b> | <b>Vantagens</b>   | <b>Desvantagens</b>  |
|--------------------------|--|--|
| Centralizada             | Padronização dos preços;<br>Padronização das especificações;<br>Integração das unidades; e<br>Orientação dos órgãos de controle. | Dependência do núcleo central;<br>Processo de compras rígido;<br>Temporalidade das aquisições;<br>e<br>Atendimentos emergenciais.              |
| Descentralizada          | Autonomia administrativa;<br>Autonomia orçamentária;<br>Temporalidade das aquisições;<br>e<br>Atendimentos emergenciais.         | Diversidade de preços;<br>Diversidade de produtos;<br>Integração das unidades;<br>Volume de processos; e<br>Orientação dos órgãos de controle. |

Fonte: Adaptado de Furriel (2021).

Moreira e Ribeiro (2016) asseveram que não existe um modelo absoluto para ser utilizado como padrão em todas as contratações públicas diante de diferentes panoramas, pois, a escolha de qual ferramenta de Direito Administrativo será a melhor opção para cada caso deverá ser ter por base o contexto e a finalidade que se pretende alcançar para ser bem-sucedida em tal propósito. Furriel (2021) corrobora com tal entendimento e acrescenta que, um modelo híbrido, de acordo com a realidade de cada caso concreto, pode contribuir para a otimização dos recursos financeiros e logísticos da instituição.

Afinal, a evolução do processo de compras e contratações públicas demonstrou que a agenda dessa área se diversificou, inovando não somente em relação às

mudanças legais e normativas nas regras de licitação, mas criando formatos de contratação, a partir de um conhecimento melhor da Administração Pública sobre os produtos e serviços no mercado e as suas necessidades e perfil de consumo, enquadrando-se nessa tendência a contratação de serviços compartilhados entre vários órgãos (FERNANDES, 2019).

#### **2.4.2 TáxiGov: estudos e dados**

Não há um padrão na Administração Pública para atender a necessidade de deslocamento dos seus servidores, com órgãos que possuem frota própria e outros que que contratam o serviço de locação de veículos. Assim, a Central de Compras iniciou, em setembro de 2014, uma pesquisa sobre o deslocamento de servidores e suas principais características, que serviria de orientação para um novo modelo (MARCOLINO et al., 2017), conforme destacado na figura 3, a seguir.

Figura 3 – Deslocamento de servidores públicos federais.



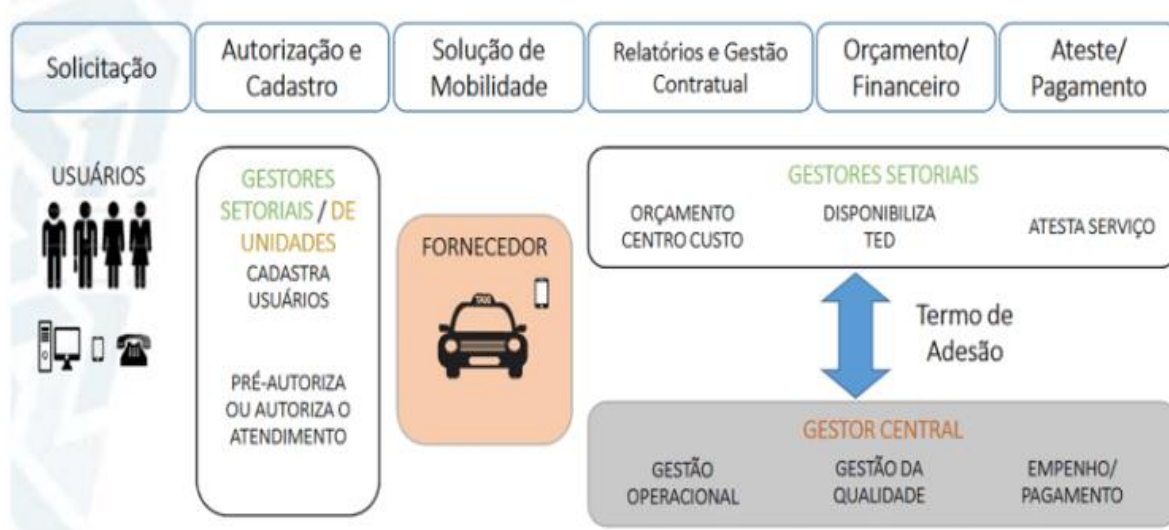
Fonte: Marcolino et al. (2017, p. 6).

Nesse contexto, em 15 de fevereiro de 2018, o Decreto nº 9.287 (BRASIL, 2018) dispôs sobre a utilização de veículos oficiais pela Administração Pública federal direta, autárquica e fundacional, estabelecendo, em seu art. 8º, que fosse adotada a prestação de serviço de transporte que fosse comprovadamente mais vantajosa do que o modelo que estava sendo utilizado à época.

No intuito de focar na eficiência do gasto, na melhor prestação de serviços aos usuários, fazendo uso do Tecnologia da Informação (TI) e buscando maior transparência nas contratações públicas de transporte, foi desenvolvido o TáxiGov, cujo objetivo é substituir as frotas próprias ou alugadas por táxis, pagando-se apenas pela efetiva utilização (MARCOLINO et al., 2017).

Diante disso, cumpre destacar que o TáxiGov é definido como “o serviço de transporte de servidores e colaboradores da Administração Pública Federal em deslocamentos a trabalho com o uso de táxis” (BRASIL, 2023a). Começou a ser implementado em março de 2017, em Brasília, se expandindo para outras localidades brasileiras em 2019 (BRASIL, 2023a). Assim, tal sistema vem substituindo os antigos modelos que prestavam o serviço através de frota própria ou alugada – o que incorria em custos com manutenção, motoristas, depreciação, combustível, seguro etc. (ALMEIDA, 2022).

Figura 4 – Modelo operacional do TáxiGov.



Fonte: Ministério do Planejamento Secretaria de Gestão (2017 *apud* ALMEIDA, 2022).

O modelo é gerenciado pela Central de Compras do Ministério da Economia, com administração descentralizada em Brasília. Quanto aos órgãos e entidades que estão situadas fora de Brasília e utilizam esse sistema, a Central o administra, ao passo que as contratações são realizadas diretamente entre os órgãos e as empresas contratadas.

O Decreto nº 9.287/2018 (BRASIL, 2018) traz, entre outras, as seguintes orientações acerca da utilização do sistema TáxiGov:

- Usos permitidos:
  - Deslocamentos a trabalho (reuniões, entrega de documentos, visitas técnicas, capacitação etc.);
  - Para viagens fora do Estado no qual o servidor é lotado, recomenda-se entrar em contato com o Gestor Setorial da unidade que será realizada a viagem e ajustar o cadastramento do perfil de usuário no TáxiGov correspondente;
- Usos proibidos:
  - Deslocamentos por interesse pessoal e/ou em viagens a passeio ou lazer;
  - Viagens entre residência e local de trabalho, exceto em casos de áreas de difícil acesso ou que não possuam transporte público regular;
  - Uso aos sábados, domingos e feriados, exceto para eventual desempenho de encargos inerentes ao exercício da função pública ou nas hipóteses previstas nos incs. VIII e IX, *caput*, do art. 5; e
  - Deslocamentos para aeroportos, se o servidor receber indenização.

A ferramenta de acesso para os usuários do TáxiGov encontra-se disponível tanto na *web* como por aplicativo para *smartphones*, gerando maior agilidade no atendimento. Além do que se tem a possibilidade de solicitar o serviço através de uma central de atendimento telefônico, que assim como os outros canais, está disponível por 24 horas em todos os dias da semana. O sistema é todo informatizado e detalha os percursos realizados, os horários e os motivos das solicitações, garantindo maior transparência acerca da utilização dos serviços, inclusive, para os gestores de unidade que necessitam de atestá-los (BRASIL, 2023a).

De acordo com dados do Ministério da Economia (2023a), os resultados da implantação do TáxiGov até a data de 13 de dezembro de 2021, foram os que se evidenciam no quadro 3, a seguir.

Quadro 3 – Resultados da implantação do TáxiGov.

| <b>Economia aos Cofres Públicos (R\$)</b> | <b>Viagens realizadas</b> | <b>Km rodados</b> | <b>Contratos reduzidos</b> |
|---|---------------------------|-------------------|----------------------------|
| 33,8 milhões                              | 918 mil                   | 6,2 milhões       | 274                        |

Onde: Km – Quilômetro; e, R\$ – Real.

Fonte: Brasil (2023a).

Além do mais, o Ministério da Economia (BRASIL, 2019) arrecadou R\$ 1.215.830,00 (um milhão, duzentos e quinze mil e oitocentos e trinta reais) com a venda de 86 carros usados. O montante é 49% superior à avaliação dos veículos estimada em R\$ 816.000,00 (oitocentos e dezesseis mil reais). O leilão de venda foi realizado em 16 de maio de 2019, ocorrendo, simultaneamente, de forma presencial e eletrônica, sendo o segundo leilão de veículos realizado após a implantação do TáxiGov. No primeiro, em outubro de 2018, foram vendidos 35 veículos, dos 47 ofertados, cuja arrecadação foi de R\$ 568.000,00 (quinhentos e sessenta e oito mil reais). Os carros colocados à venda eram utilizados por várias pastas governamentais, além da Advocacia-Geral da União (AGU) e do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Além da receita arrecadada à época – R\$ 1.200.000,00 (um milhão e duzentos mil reais) –, o leilão também possibilitou a redução de despesas com manutenção dos carros, compra de combustível, limpeza e manutenção de garagem etc. De fato, o serviço, que substituiu o uso de carros oficiais, diminuiu em 61% os gastos do Governo Federal com transporte.

A empresa Vip Service faz parte da versão TáxiGov 3.0, cujas principais novidades são: a avaliação obrigatória ao final da corrida; o retorno da prestação do serviço mediante táxis (e não mais aplicativo de transporte); o ateste pelos gestores de unidades dentro do sistema de gestão de corridas; e, a possibilidade de solicitação, pelo gestor, de um veículo para um servidor lotado na sua unidade (BRASIL, 2023a).

Corroborando com tais dados, em pesquisa realizada para a implantação de um sistema como o TáxiGov no *campus* Chapecó do Instituto Federal de Santa Catarina (IFSC), foi constatado que o transporte de servidores e de fretamento para o transporte dos alunos implicaria em duas vantagens, a saber: o *campus* não precisará fazer mais a gestão da frota, podendo destinar as horas gastas com esta atividade em outras, uma vez que o número de servidores técnico administrativos está cada vez

mais reduzido, além de adotar um sistema semelhante ao TáxiGov, devido ao uso de sistemas com geo referência facilitariam o controle das viagens realizadas, resultando em mais transparência e mais eficácia no uso dos recursos do campus (GHIGGI; MADRUGA, 2020).

## **2.5 Gestão de transporte e frota**

Uma área de grande relevância para o bom desempenho das instituições públicas é gestão de frotas – serviço essencial para o bom andamento dos demais setores, ao possibilitar que os planejamentos das ações sejam executados de modo satisfatório. Além do mais, a gestão de frotas abrange importantes contratações, tais como: combustíveis, seguro automotivo, motoristas etc.

### **2.5.1 Evolução histórica**

Os impactos da infraestrutura nas condições gerais de eficiência da economia são nítidos, pois uma infraestrutura adequada e acessível corrobora com ganhos de eficiência ao sistema produtivo. Isso ocorre devido ao aumento do produto final, que enquanto fomenta a produtividade, reduz o custo por unidade de insumo, resultando no aumento da remuneração dos fatores, impulsionando, conseqüentemente, o investimento e o emprego (CAIXETA-FILHO; MARTINS, 2001).

Entretanto, quando esses sistemas de infraestrutura não estão adequados, acabam por influenciar negativamente as atividades econômicas, com elevação de custos, reduzindo a concorrência dos produtos de exportação no mercado mundial, além do aumento dos preços no mercado doméstico. Desse modo, a infraestrutura de transporte contribui com diversos fatores benéficos para a sociedade (disponibilidade de bens, extensão dos mercados, concorrência, custos das mercadorias, especialização geográfica e renda da terra, por exemplo) (CAIXETA-FILHO; MARTINS, 2001).

Os transportes proporcionam, segundo Caixeta-Filho e Martins (2001), a elevação da disponibilidade de bens quando promovem o acesso da população a produtos produzidos fora de seus ambientes, ou seja, que não estariam disponíveis se não fosse através destes, ou até poderiam estar, porém, a um preço mais elevado. Nesse ínterim, possuem a função econômica de promover a integração entre as



sociedades que produzem bens diferentes entre si, além de possibilitar a expansão dos mercados.

### **2.5.2 Conceito e importância da gestão de frota**

O termo “gestão de frota” retrata a ação de reger, administrar ou gerenciar um grupo de veículos de uma mesma instituição. Possui uma ampla abrangência e abarca diversos serviços, tais como: dimensionamento, especificação de equipamentos, roteirização, custos, manutenção, renovação de veículos etc. (VALENTE et al., 2016).

A gestão de frota influencia diretamente na economia nacional, uma vez que a deficiência de um sistema de transporte gera uma despesa a ser paga. Uma sociedade próspera tende a ter um sistema eficiente de movimentação de pessoas e cargas. O reflexo disso é que os países mais ricos, onde o Produto Interno Bruto (PIB) é alto, possuem os melhores sistemas de transportes (VALENTE et al., 2016).

Cumprе ressaltar que o sistema rodoviário é o principal autor pelo escoamento das cargas no Brasil, responsável por meados de 60% do total, transportando desde simples encomendas até safras inteiras, abastecendo as cidades e viabilizando o desenvolvimento econômico. Outro destaque é a frota de ônibus, que representa o principal meio de deslocamento dos indivíduos, tanto na área urbana quanto nas rodovias (VALENTE et al., 2016).

Ainda nesse contexto, tem-se a Confederação Nacional do Transporte (CNT), que é a representação máxima do setor no Brasil. A instituição reúne 27 federações, cinco sindicatos nacionais e 21 entidades associadas. São 164 mil empresas, que geram 2,3 milhões de empregos. O Sistema CNT administra também o Serviço Social do Transporte (SEST), o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT) e o Instituto de Transporte e Logística (ITL) (CNT, 2023).

A CNT tem como objetivo representar as empresas de transporte e logística, desenvolvendo ações que fortaleçam a atividade empresarial. Pautado por ideais de inovação, excelência e sustentabilidade, o Sistema CNT defende os interesses do setor, produz informação e conhecimento, além de realizar projetos voltados ao apoio à gestão dos negócios e ao desenvolvimento da atividade transportadora no país. Assim, a Confederação é reconhecida nacionalmente por suas pesquisas, seus estudos e seus manuais, que apresentam as características e necessidades do

transporte brasileiro (CNT, 2023).

De fato, o transporte é um dos pilares da economia de um país, sendo elemento primordial para o seu desenvolvimento e a expansão de sua capacidade produtiva. Quanto mais uma nação produz, maior é a sua *interface* com o transporte e a logística. Nesse viés, as pessoas precisam se locomover e os produtos precisam ser entregues dentro e fora do território nacional. Pesquisas realizadas pela CNT (2023) apontam que o transporte e a logística contribuem diretamente para o desenvolvimento regional, para a geração de emprego e renda e para a melhoria das condições de vida da população da cidade e do campo.

### 2.5.3 Inovações tecnológicas relevantes

Paralela a realização de uma boa gestão de frota, o mercado de serviços de transportes necessita, cada vez mais, que as empresas se modernizem, fazendo uso de tecnologias avançadas e viáveis técnica e economicamente. O departamento de transportes é o pilar para que a economia permaneça estável, sendo extremamente relevante para garantir a competitividade no mercado globalizado (VALENTE et al., 2016).

Para Valente et al. (2016), quando a economia esmorece, é necessário se antecipar em relação a outrem, de modo que se incentive o crescimento dos investimentos tecnológicos no setor, com a aquisição e o desenvolvimento de equipamentos e novos métodos de trabalho, favorecendo a modernização dos transportes no Brasil via:

- Tecnologias de rastreamento e acompanhamento de veículos;
- Incorporação das tecnologias de GPS (*Global Positioning System*) aos *smartphones*;
- Melhoria da tecnologia de transmissão de dados em telefonia móvel;
- Produtos tecnológicos (*softwares* e *hardwares*) para a solução de problemas de roteirização de veículos;
- *Softwares* de controle de frotas e fretes;
- *Softwares* TMS (*Transportation Management System*) (em português, Sistema de Gerenciamento de Transporte);
- Roteirizadores *online*;

- Tecnologias de conexão integral da frota; e
- Cursos e *web* cursos em gestão empresarial.

### **2.5.3.1 *Intelligent Transportation Systems***

Os Sistemas Inteligentes de Transporte (em inglês, *Intelligent Transportation Systems* – ITS) almejam relacionar as tecnologias acessíveis, visando estabelecer um sistema de transporte mais eficiente e seguro, para a movimentação de cargas e passageiros, seja por terra, ar, água ou espaço exterior. No Brasil, tais sistemas se tornaram mais populares desde a introdução da bilhetagem eletrônica nos transportes públicos urbanos e a utilização de sistemas de monitoramento de frotas de transporte de carga (VALENTE et al., 2016).

Em relação a outros países, segundo Valente et al. (2016), os investimentos em ITS ainda são despreziosos no Brasil e não estão associados a nenhuma política pública de desenvolvimento a longo prazo, ao passo que é através do aumento da tecnologia e inteligência, que a qualidade, a segurança e o conforto para os deslocamentos e a busca de resultados econômicos compatíveis com as necessidades de sustentabilidade para o setor de transporte público lograrão atingir suas expectativas.

Segundo a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) (2012), é difícil prever o futuro dos ITS no setor do transporte público, trânsito e mobilidade brasileiro, pois trata-se de uma interação entre segmentos econômicos, em âmbito global, e decisões político-institucionais que se dão a nível local. A ampliação de tecnologias e sua aplicabilidade em diferentes áreas depende da relação entre essas esferas de decisão e ação.

### 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Referente aos métodos e procedimentos adotados na presente pesquisa, cumpre destacar que o estudo aqui apresentado desenvolveu uma reflexão em torno da eficiência do sistema TáxiGov – inovação no serviço de mobilidade dos servidores públicos – em função das especificidades da Universidade de Brasília (UnB). Assim, as linhas que se seguem buscaram apresentar o método empregado na pesquisa empírica, contemplando as seguintes informações: caracterização da instituição objeto da pesquisa; apresentação dos entrevistados colaboradores da pesquisa; instrumentos; procedimentos empregados para a coleta e análise dos dados; e, mecanismos utilizados para a análise das informações.

Desa feita, optou-se por uma abordagem com elementos qualitativos via pesquisa analítica bibliográfica documental, de livros, artigos e teses que discutam o tema central do estudo, contendo informações existentes em documentos, legislações, textos oficiais, relatórios, notas técnicas e trabalhos técnicos.

Vale destacar que tal empreitada se deu nos ambientes digitais periódico CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior), Google Search, SciELO (*Scientific Electronic Library Online*), Scopus, repositórios das universidades públicas, entre outros; mas, por se tratar de uma temática recente, não foram encontrados artigos publicados em nenhuma das duas maiores plataformas de busca: SciELO e Scopus.

Para a análise de dados quantitativos foram utilizados os dados abertos de compras governamentais nos sítios especializados do Governo Federal, bem como a análise de processos das unidades de compras e contratações da UnB, que possuam dados relacionados ao transporte e ao modelo TáxiGov propriamente dito.

Além do mais, foi utilizada a pesquisa descritiva via levantamento dos referidos processos e das rotinas de trabalho relacionadas aos transportes da Instituição, sendo estes registrados, analisados, classificados e interpretados sem interferência do pesquisador, com o uso de técnicas padronizadas de coleta de dados e observação sistemática. Assim, de acordo com Gil (1999), tais pesquisas objetivam, principalmente, a descrição das características de determinado público ou fenômeno ou estabelecimento de relações entre variáveis, ao passo que quem as realiza está preocupado com a atuação prática.

Por fim, a presente pesquisa buscou, através do método de estudo de caso, investigar a aplicabilidade do sistema TáxiGov na gestão de frotas da UnB, buscando compreendê-la em seu contexto, verificando suas causas e propondo soluções, via levantamento dos contratos relacionados à prestação de serviços de transportes naquele ambiente acadêmico, da relação de suas demandas e da percepção dos atores envolvidos diretamente a utilização dos veículos da Universidade. Nesse sentido, Yin (2005) assevera que um estudo de caso é uma observação empírica que investiga um fenômeno atual da realidade, principalmente quando os limites entre o fenômeno e o contexto não estão visivelmente definidos, ou seja, quando propositalmente queira lidar com condições contextuais que possam ser muito relevantes ao fenômeno de estudo. Michel (2015) ainda destaca que a importância do estudo de caso se dá porque essa cria uma referência a ser seguida quando os mesmos elementos se fizerem presentes em situações futuras.

### **3.1 Caracterização da Instituição Federal de Ensino Superior *locus* de estudo**

A UnB foi criada pela Lei nº 3.998, de 15 de dezembro de 1961 (BRASIL, 1961), sendo inaugurada em 21 de abril de 1962. Tendo sua trajetória entrelaçada à história da capital do país, estabeleceu como missão

[...] ser uma universidade inovadora e inclusiva, comprometida com as finalidades essenciais de ensino, pesquisa e extensão, integradas para a formação de cidadãos e cidadãs éticos e qualificados para o exercício profissional e empenhados na busca de soluções democráticas para questões nacionais e internacionais, por meio de atuação de excelência (UnB, 2023b).

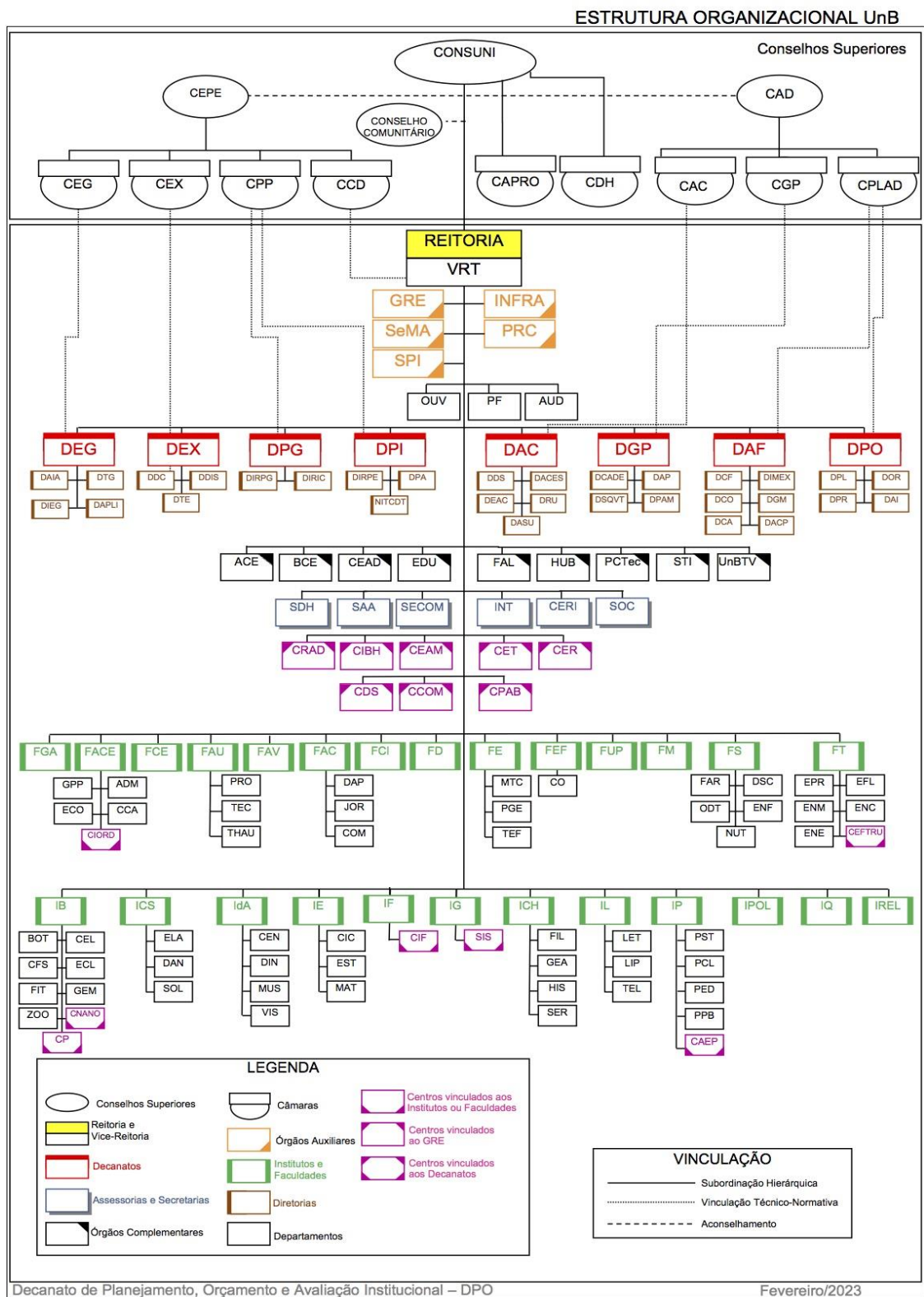
A UnB está localizada em Brasília, possui uma comunidade que soma mais de 54 mil pessoas, entre estudantes de graduação e pós-graduação, docentes e técnicos administrativos, abrangendo os *campi* Darcy Ribeiro (localizado no Plano Piloto), Faculdade UnB Ceilândia (FCE), Faculdade UnB Gama (FGA) e Faculdade UnB Planaltina (FUP).

A Instituição é composta pelos Conselhos Superiores, pela Reitoria, pela Vice-reitoria, por oito Decanatos, 26 Unidades Acadêmicas (institutos e faculdades), por Órgãos Complementares e Centros. As decisões da Universidade são predominantemente tomadas em órgãos colegiados, dos quais participam docentes,

técnicos administrativos e discentes em proporções estabelecidas no Regimento Geral da UnB (UnB, 2023a).

Sua administração, é composta pela Reitoria, Vice-Reitoria e pelos seguintes Decanatos: Administração; Pós-Graduação; Pesquisa e Inovação; Assuntos Comunitários; Extensão; Ensino de Graduação; Gestão de Pessoas; e, Planejamento e Orçamento – responsáveis pela graduação, pesquisa e extensão, formando unidades administrativas ligadas à Reitoria, que coordenam e fiscalizam as atividades universitárias, tendo como função fazer com que os departamentos que formam a universidade funcionem de forma eficaz (UnB, 2023a).

Figura 5 – Estrutura organizacional da Universidade de Brasília.



Fonte: UnB (2023a).

O Decanato de Administração (DAF), por exemplo, é responsável por superintender, coordenar e fiscalizar as atividades relativas à gestão de contratos administrativos, licitações, contabilidade e finanças, gestão de materiais (almoxarifado e patrimônio) e importação e exportação de bens e serviços da UnB. É composto pelas seguintes diretorias: Diretoria de Compras (DCO); Diretoria de Contabilidade e Finanças (DCF); Diretoria de Gestão de Materiais (DGM); Diretoria de Contratos Administrativos (DCA); e, Diretoria de Importação e Exportação (DIMEX).

Assim, além da DCA, que abrange os contratos relacionados a gestão de frota da UnB, a pesquisa também contou com a colaboração da Coordenação de Gestão de Transportes (COTR), que está subordinada a Diretoria de Manutenção, Reparos e Transportes (DIMAT), ambas pertencentes à estrutura da Prefeitura do *Campus* (PRC), que é um dos órgãos auxiliares da UnB.

### **3.2 Procedimentos de coleta e análise dos dados**

De acordo com o referencial proposto e a revisão de literatura empreendida sobre a análise da eficiência do TáxiGov na UnB, procederam-se as coletas e análises com base nas seguintes etapas:

- 1) Análise documental: visou atender o primeiro objetivo específico, o de identificar os contratos relacionados à prestação de serviços de transporte de bens e pessoas da UnB; consistiu no levantamento, na leitura e na análise de processos e documentos institucionais pertinentes; procedeu-se uma análise documental e técnica, que objetivou representar o conteúdo dos documentos, de modo que possibilitasse sua consulta e referência em estudo posterior (BARDIN, 2016).
- 2) Levantamento de dados: buscou levantar a quantidade e a localização dos veículos pertencentes à frota da UnB (segundo objetivo específico), sendo possível através de pesquisa junto à COTR-DIMAT-PRC; procedeu-se a consulta ao Sistema Integrado de Patrimônio, Administração e Contratos (SIPAC), no módulo Portal Administrativo - Patrimônio Móvel - Consultar Bens – Material: veículo; procedeu-se a identificação das demandas relacionadas aos veículos pertencentes à Universidade (terceiro objetivo específico), logrado via contatos telefônicos, envio de *e-mails* para as unidades detentoras dos veículos e visitas em algumas unidades.



- 3) Verificação da utilização do sistema TáxiGov na UnB (terceiro objetivo específico): foram analisados o contrato celebrado entre a empresa Vip Service e a UnB, a planilha de utilização do TáxiGov na UnB, entre outros documentos, em observância ao direcionamento da análise para o constructo em estudo; por se tratar de um tema recente, não foi encontrado nenhum artigo publicado nas bases SciELO e SCOPUS.
- 4) Entrevistas: identificação da percepção de gestores, fiscais e usuários que fazem uso tanto dos serviços prestados via TáxiGov, como os que utilizam frota própria da UnB, para que haja percepções diversificadas dos atores que lidam diariamente com a utilização dos veículos que atendem àquele ambiente acadêmico, a fim de levantar dados e informações pertinentes para a conclusão do presente estudo, inclusive, quanto a proposição de melhorias no sistema de frotas da UnB (quinto objetivo específico); Gil (1999) define a entrevista como o método onde o pesquisador se mostra frente ao investigado e lhe faz perguntas, com a finalidade de obtenção de dados interessantes a sua pesquisa, culminando em uma das técnicas de coleta de dados mais utilizadas na área das Ciências Sociais.

Nesse sentido, a coleta de dados primários foi realizada via entrevistas semiestruturadas (vide Apêndices A e B) no período de 2 a 19 de maio de 2023. Empreenderam-se entrevistas semiestruturadas com um gestor e dois fiscais do contrato TáxiGov, além de cinco usuários que fazem uso do referido sistema e oito usuários que utilizam a frota própria da UnB e/ou os contratos de locação de veículos. Um servidor que atuou como fiscal desse contrato, e que não mais exerce essa função, foi incluído na pesquisa, devido à sua experiência enquanto exercia a referida função. O quadro 4, a seguir, detalha as informações dos 17 entrevistados. Os nomes dos entrevistados foram preservados, com o intuito de não expor a identidade dos mesmos.

Quadro 4 – Ficha técnica dos entrevistados.

| <b>Categoria</b>                       | <b>Entrevistado</b> | <b>Cargo</b>                    | <b>Tempo de Trabalho na UnB</b> | <b>Data</b> |
|--|---------------------|---------------------------------|---------------------------------|-------------|
| Gestores e fiscais do contrato TáxiGov | Ent 1               | Coordenador de Transporte       | 6 anos                          | 03/05/2023  |
|  | Ent 2               | Administrador                   | 12 anos                         | 03/05/2023  |
|  | Ent 3               | Engenheiro                      | 19 anos                         | 03/05/2023  |
|  | Ent 4               | Técnico em Mecânica             | 08 anos                         | 04/05/2023  |
| Usuários do sistema TáxiGov            | Ent 5               | Assistente em Administração     | 09 anos                         | 04/05/2023  |
|  | Ent 6               | Contadora                       | 11 anos                         | 04/05/2023  |
|  | Ent 7               | Contadora                       | 9 anos                          | 04/05/2023  |
|  | Ent 8               | Secretário Executivo            | 11 anos                         | 04/05/2023  |
|  | Ent 9               | Assistente em Administração     | 9 anos                          | 04/05/2023  |
| Usuários da frota própria da UnB       | Ent 10              | Professor IG                    | 23 anos                         | 09/05/2023  |
|  | Ent 11              | Professor IG                    | 29 anos                         | 09/05/2023  |
|  | Ent 12              | Professora Engenharia Florestal | 32 anos                         | 12/05/2023  |
|  | Ent 13              | Assistente em Administração     | 13 anos                         | 15/05/2023  |
|  | Ent 14              | Professor IB                    | 5anos                           | 16/05/2023  |
|  | Ent 15              | Professora FCE                  | 13 anos                         | 16/05/2023  |
|  | Ent 16              | Assistente em Administração     | 8 meses                         | 16/05/2023  |
|  | Ent 17              | Secretária Executiva            | 2 anos                          | 17/05/2023  |

Onde: Ent. – Entrevistado; FCE – Faculdade UnB Ceilândia; IB – Instituto de Ciências Biológicas; IG – Instituto de Geociências; e, UnB – Universidade de Brasília.

Fonte: Elaboração própria.

Das 17 entrevistas, apenas duas foram realizadas de modo remoto, via aplicativo WhatsApp, ao passo que as demais foram realizadas presencialmente no *campus* Darcy Ribeiro. Todos os entrevistados permitiram gravar as entrevistas, que variaram entre 8 a 21 minutos, sendo transcritas posteriormente (vide Apêndice B). Michel (2015) considera a entrevista como um excelente instrumento de investigação social, pois acredita que uma conversação cara a cara leva a captação imediata e corrente da informação desejada.

Foram elaborados três roteiros diferentes, sendo o primeiro para os gestores e fiscais do contrato TáxiGov, o segundo direcionado aos usuários do sistema TáxiGov e, o terceiro, para os usuários de frota própria e/ou contratos de locação (vide Apêndice A), cuja intenção foi captar a percepção dos diferentes usuários e dos responsáveis pela contratação do sistema TáxiGov. Sobre tal ação, Creswell e Creswell (2021, p. 157) atentam que “essas entrevistas são elaboradas por questão não estruturadas, geralmente abertas e em pequena quantidade, com o propósito de suscitar concepções e opiniões dos participantes”. O quadro 5, a seguir, apresenta a estrutura das categorias e das subcategorias das entrevistas aqui empreendidas.

Quadro 5 – Categorias e subcategorias das entrevistas.

| <b>Categoria</b>                       | <b>Subcategoria</b>                                | <b>Número de Entrevistados</b> |
|--|--|--------------------------------|
| Gestores e fiscais do contrato TáxiGov | Avaliação do sistema.                              | 4                              |
|  | <i>Feedback</i> dos usuários (queixas, sugestões). |                                |
|  | Melhorias e desafios.                              |                                |
| Usuários do sistema TáxiGov            | Demanda da unidade/usuário.                        | 5                              |
|  | Acesso ao aplicativo.                              |                                |
|  | Vantagens e desvantagens.                          |                                |
|  | Sugestão de melhorias.                             |                                |
| Usuários da frota própria da UnB       | Demanda da unidade.                                | 8                              |
|  | Veículos pertencentes à unidade.                   |                                |
|  | Motoristas.  |                                |
|  | Vantagens e desvantagens.                          |                                |
|  | Melhorias.   |                                |

Onde: UnB – Universidade de Brasília.

Fonte: Elaboração própria.

O quadro 6, a seguir, evidencia a síntese do método utilizado, esclarecendo que a coleta dos dados para cada objetivo específico proposto se deu, em grande parte, à pesquisa documental e às entrevistas semiestruturadas. Já a análise dos dados foi realizada através de análises de conteúdo, assim definida por Michel (2015, p. 87):

A análise de conteúdo é uma técnica de levantamento de dados que utiliza textos, falas, informações já coletadas, de forma extensiva, ou seja, é uma análise feita a posteriori à coleta. É adequada para analisar personalidades, avaliar textos escritos, intenções de um publicitário, conteúdo das mensagens, propagandas, de campanha, discursos políticos, obras literárias. Descreve tendências, compara, critica e mede clareza de mensagens, meios e padrões de comunicação, identifica estilos e intenções de comunicadores, ideologias dos dispositivos legais e pode ser aplicada até em entrevistas.

Quadro 6 – Síntese do método.

| <b>Objetivo Específico</b>   | <b>Coleta dos Dados</b>                             | <b>Análise dos Dados</b> |
|--|---|--------------------------|
| 1. Identificar as contratações públicas de prestação de serviço de transporte da UnB;            | Pesquisa documental.                                | Análise de conteúdo.     |
| 2. Levantar a existência, a quantidade e a localização dos veículos pertencentes a frota da UnB; | Pesquisa documental.                                | Análise de conteúdo.     |
| 3. Identificar as demandas de transporte da UnB;   | Pesquisa documental e entrevistas semiestruturadas. | Análise de conteúdo.     |
| 4. Verificar a utilização e aplicabilidade do sistema TáxiGov na UnB;                            | Pesquisa documental e entrevistas semiestruturadas. | Análise de conteúdo.     |
| 5. Propor ações de melhoria da gestão de frotas da UnB.  | Entrevistas semiestruturadas.                       | Análise de conteúdo.     |

Onde: UnB – Universidade de Brasília.

Fonte: Elaboração própria.

Por fim, após analisar a pesquisa, a coleta de dados e as informações levantadas, na seção a seguir, tem-se a apresentação e discussão dos resultados obtidos.

## 4 RESULTADOS

A pesquisa em tela teve por objetivo geral analisar a aplicabilidade do sistema TáxiGov como estratégia de inovação na gestão de frotas da UnB. Dessa feita, a seguir, tem-se a apresentação dos resultados do estudo, dividido nas seções que se seguem.

A primeira seção buscou atender ao primeiro objetivo específico, descrevendo a quantidade e a localização dos veículos pertencentes à frota da UnB. A Coordenação de Gestão de Transportes (COTR), que está subordinada a Diretoria de Manutenção, Reparos e Transportes (DIMAT), ambas pertencentes à estrutura da Prefeitura do *Campus* (PRC), possui o controle desses dados. Contudo, por se tratar de uma grande quantidade de veículos que nem sempre estão localizados em suas unidades de origem, a atualização desses dados são um constante desafio para a referida Coordenação.

A segunda seção buscou atender ao segundo objetivo específico: o levantamento e a identificação das demandas relacionadas aos veículos pertencentes à UnB. Tais informações foram coletadas através de contatos telefônicos, visitas presenciais a alguns setores e entrevistas realizadas com servidores da UnB.

A terceira seção buscou atender ao terceiro objetivo específico: identificar os contratos relacionados à prestação de serviços de transporte de bens e pessoas da UnB. Assim, foram levantados junto à COTR-DIMAT-PRC e à Diretoria de Contratos (DCA), os contratos relacionados à frota da Universidade (sete, que tratam desde combustíveis, motoristas, locação de veículos maiores (ônibus e vans), até rastreamento veicular e a contratação do sistema TáxiGov).

A quarta seção buscou atender o quarto objetivo específico: a verificação da utilização do sistema TáxiGov na realidade do dia a dia da UnB, suas limitações, seus benefícios e suas percepções dos atores que o utilizam e gerem o modelo na Universidade.

Por fim, em alinhamento aos resultados das seções anteriores, têm-se o embasamento para a proposição de melhorias no sistema de frota da UnB, atendendo, assim, o quinto objetivo específico.

## **4.1 Gestão de frota da Universidade de Brasília**

Um dos serviços essenciais para o bom funcionamento de uma universidade é o de transporte, seja de cargas ou de pessoas, pois é através deste que muitos dos objetivos de toda a comunidade acadêmica são alcançados. Trata-se de uma estrutura organizacional complexa, que tem como diretriz o ensino, a pesquisa e a extensão, e que necessitam desse serviço para ser efetiva. A tendência é que cada vez mais haja o aumento do quadro de servidores e discentes, acarretando no aumento da demanda para os serviços de transporte, com a necessidade de se buscar mais alternativas para ampliar e melhorar a oferta desse serviço (SANTOS; DANTAS, 2016).

Em conformidade com o Relatório de Gestão de 2021 da UnB (UnB, 2022), tal Instituição a UnB conta com uma frota de 239 veículos, onde foram realizadas, em 2021, 65 manutenções preventivas e corretivas em 57 veículos. Além do mais, a Universidade recebeu oito veículos por doação do Conselho Nacional de Justiça (CNJ) e, apenas em 2022, sete veículos da frota da UnB foram alienados através do 1º Leilão de Bens Móveis e Semoventes de 2022 (UnB, 2023c).

### **4.1.1 Levantamento dos veículos pertencentes à Universidade de Brasília**

Por meio de um minucioso levantamento documental junto à PRC, foram coletadas informações relevantes junto à COTR-DIMAT. Dessa forma, foi possível identificar a ampla variedade de veículos que a UnB possui, bem como o ano de fabricação e a vinculação destes às(aos) diferentes Unidades/Setores da instituição. Ao todo, são 237 veículos distribuídos em diversas categorias, incluindo 91 carros de passeio, 56 caminhonetes, pick-ups e jipes, 31 utilitários do tipo Kombi, Fiorino e Furgão, 13 caminhões, 25 ônibus e micro-ônibus, 19 vans e duas motos. Tal diversidade de veículos permite à Universidade atender as demandas de transporte de modo eficiente e seguro, conforme demonstra o quadro 7, a seguir.

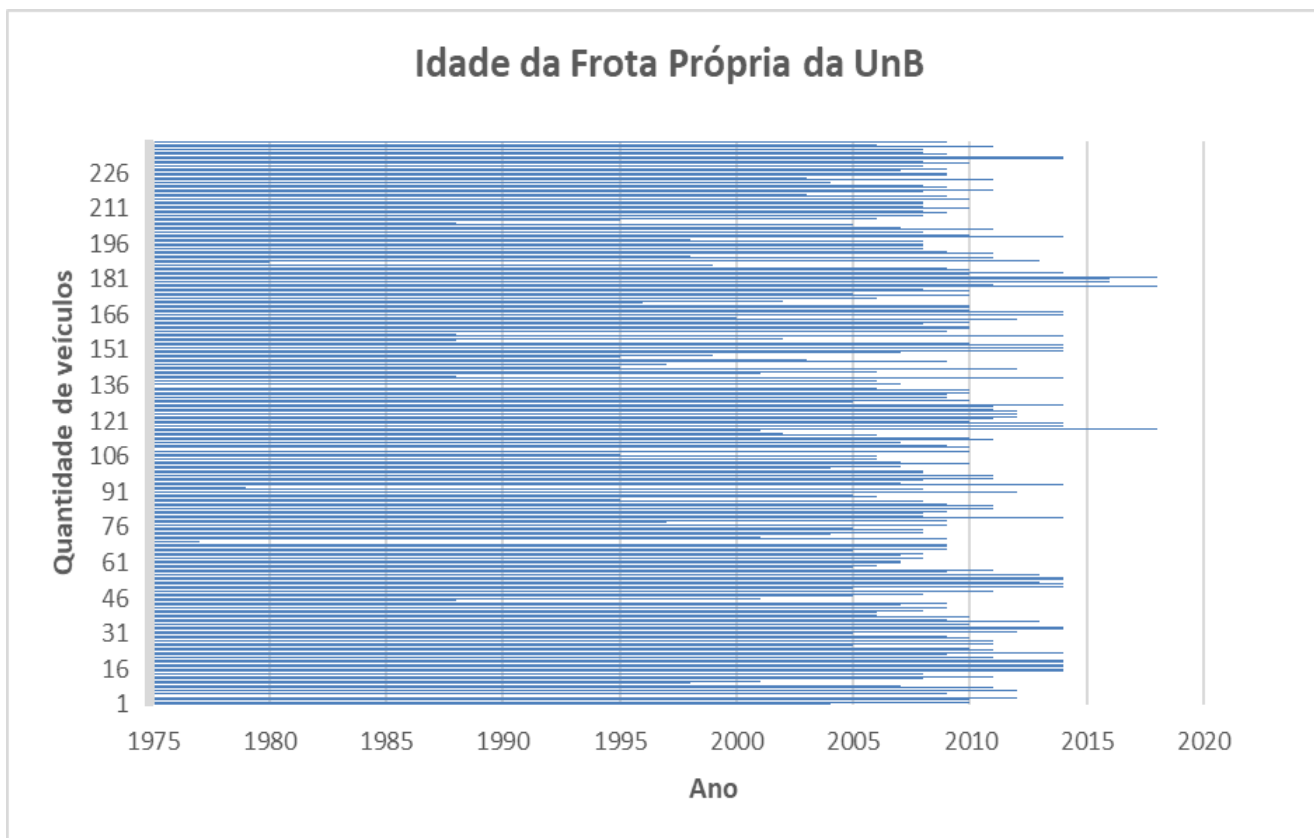
Quadro 7 – Espécies de veículos da Universidade de Brasília.

| <b>Tipo de Veículo</b>                    | <b>Quantidade em Unidade</b> |
|---|------------------------------|
| Carros de passeio (até cinco passageiros) | 91                           |
| Caminhonetes/ Pick-up/Jipe                | 56                           |
| Kombi/Fiorino/Furgão                      | 31                           |
| Caminhão                                  | 13                           |
| Ônibus e micro-ônibus                     | 25                           |
| Van                                       | 19                           |
| Moto                                      | 2                            |

Fonte: Elaboração própria.

Um aspecto crucial a ser considerado é a idade da frota da UnB, composta majoritariamente por veículos antigos fabricados antes de 2010. O veículo mais antigo é uma clássica caminhonete Chevrolet Veraneio de 1975, enquanto os mais recentes são três modelos 4x4: duas Toyotas Hilux e uma Volkswagen Amarok CD – todos do ano de 2018, conforme evidencia o gráfico 1, a seguir.

Gráfico 1 – Idade da frota própria da Universidade de Brasília.



Fonte: Elaboração própria.



Ademais, há uma distribuição dos veículos nos quatro *campi* da UnB, a saber: a Faculdade UnB Planaltina (FUP) possui oito veículos; a Faculdade UnB Ceilândia (FCE) possui nove veículos; a Faculdade UnB Gama (FGA) possui 11 veículos; e, o *campus* Darcy Ribeiro possui 177 veículos. Entretanto, além dos referidos *campi*, cumpre ressaltar que a Universidade possui diversos órgãos auxiliares e centros de pesquisa, sendo relevante destacar que a Fazenda Água Limpa (FAL) possui 30 veículos em suas dependências e o Centro UnB Cerrado possui dois veículos sob sua responsabilidade.

A FCE é especializada em cursos da área de saúde, possuindo quatro edifícios que abrangem salas de aula, laboratórios multidisciplinares e laboratórios de informática, além de nove veículos em sua carga patrimonial, conforme evidenciado no quadro 8, a seguir.

Quadro 8 – Veículos localizados na Faculdade UnB Ceilândia.

| <b>Campus</b> | <b>Modelo</b>               | <b>Ano</b> | <b>Tipo</b>  | <b>Cor</b> |
|---------------|-----------------------------|------------|--------------|------------|
| FCE           | Volkswagen Kombi            | 2009       | Misto        | Branca     |
|               | General Motors Spin 1.8 LTZ | 2014       | Automóvel    | Branca     |
|               | Peugeot Box                 | 2008       | Van          | Branca     |
|               | FIAT Uno                    | 2008       | Automóvel    | Branca     |
|               | Agrale Comil Pia O          | 2009       | Micro-ônibus | Branca     |
|               | Agrale Masca                | 2011       | Micro        | Branca     |
|               | Agrale Masca Gran Mini      | 2011       | Micro        | Branca     |
|               | Mercedes-Benz Masca Gran O  | 2009       | Micro-ônibus | Branca     |
|               | FIAT Ducato                 | 2011       | Micro-ônibus | Branca     |

Onde: FCE – Faculdade UnB Ceilândia.

Fonte: Elaboração própria.

A FGA é especializada em engenharias, abrangendo salas de aulas, auditório, biblioteca, laboratórios, restaurante etc., e possuindo 11 veículos em sua carga patrimonial, de acordo com o quadro 9, a seguir.

Quadro 9 – Veículos localizados na Faculdade UnB Gama.

| <b>Campus</b>      | <b>Modelo</b>                   | <b>Ano</b> | <b>Tipo</b> | <b>Cor</b> |
|--------------------|---------------------------------|------------|-------------|------------|
| Faculdade UnB Gama | FIAT Palio Weekend              | 2005       | Automóvel   | Branca     |
|                    | Volkswagen Kombi                | 2012       | Misto       | Branca     |
|                    | Peugeot Box                     | 2008       | Automóvel   | Branca     |
|                    | Mercedes-Benz 280 S             | 1979       | Automóvel   | Branca     |
|                    | General Motors Spin 1.8 LTZ     | 2014       | Automóvel   | Branca     |
|                    | Renault Megane Expression 16    | 2007       | Automóvel   | Branca     |
|                    | Renault Logan Expression 16     | 2008       | Automóvel   | Branca     |
|                    | FIAT Linea Essence Dual         | 2011       | Automóvel   | Branca     |
|                    | FIAT Linea Essence Dual         | 2011       | Automóvel   | Branca     |
|                    | Renault Megane SD Expression 16 | 2008       | Automóvel   | Branca     |
|                    | Renault Logan Expression 16     | 2008       | Automóvel   | Branca     |

Fonte: Elaboração própria.

O campus de Planaltina atua em áreas relacionadas a ciências naturais e agrárias, é composto por três edifícios e um alojamento que abrangem salas de aulas, laboratórios, biblioteca, auditório etc., possuindo oito veículos em sua carga patrimonial, conforme especificações expostas no quadro 10, a seguir.

Quadro 10 – Veículos localizados na Faculdade UnB Planaltina.

| <b>Campus</b>            | <b>Modelo</b>                 | <b>Ano</b> | <b>Tipo</b>  | <b>Cor</b> |
|--------------------------|-------------------------------|------------|--------------|------------|
| Faculdade UnB Planaltina | General Motors Spin 1.8 LTZ   | 2014       | Automóvel    | Branca     |
|                          | FIAT Uno Mille Fire           | 2005       | Automóvel    | Branca     |
|                          | Mercedes-Benz Mascarelo G     | 2010       | Micro-ônibus | Branca     |
|                          | Volkswagen Comil Versatile I  | 2009       | Ônibus       | Branca     |
|                          | Mercedes-Benz Masca Gran Mini | 2009       | Micro-ônibus | Branca     |
|                          | Iveco Dayly 45S16             | 2010       | Van          | Branca     |
|                          | Volkswagen Kombi              | 2006       | Automóvel    | Branca     |
|                          | FIAT Strada                   | -          | Caminhonete  | -          |

Fonte: Elaboração própria.

O campus Darcy Ribeiro, localizado na Asa Norte, é o maior e mais antigo da UnB, abriga edifícios como o Instituto Central de Ciências (ICC), a Biblioteca Central (BCE) e a Faculdade de Educação (FE) e o histórico Auditório Dois Candangos, além de dezenas de institutos, faculdades, laboratórios, hospitais, restaurante universitário etc. Importante destacar, também, que lá se encontram a Casa do Estudante Universitário, os apartamentos funcionais da Colina e o complexo esportivo do Centro Olímpico. Neste campus estão localizados a maioria dos veículos pertencentes a UnB, conforme evidenciado no quadro 11, a seguir.

Quadro 11 – Veículos localizados no *campus* Darcy Ribeiro.

| <b>Campus</b> | <b>Modelo</b>                 | <b>Ano</b> | <b>Tipo</b>    | <b>Cor</b> |
|---------------|-------------------------------|------------|----------------|------------|
| Darcy Ribeiro | FIAT/DOBLO EX                 | 2004       | Automóvel      | Branca     |
|               | FIAT/DOBLO HLX 1.8 FLEX       | 2010       | Automóvel      | Branca     |
|               | I/FORD RANGER XL              | 2010       | Caminhonete    | Branca     |
|               | FIAT/DOBLO ESSENCE 1.8 FLEX   | 2012       | Automóvel      | Branca     |
|               | HONDA/FIT LXL FLEX            | 2009       | Automóvel      | Preta      |
|               | VW/Gol 1.000                  | 2007       | Automóvel      | Branca     |
|               | Toyota/Bandeirante BJ55LP 2BL | 1998       | Caminhonete    | Branca     |
|               | LR/DEFENDER 130 CD            | 2001       | Misto          | Branca     |
|               | FORD/RANGER XLS               | 2008       | Caminhonete    | Branca     |
|               | RENAULT/ MASTER BUS           | 2014       | Van            | Branca     |
|               | RENAULT/ MASTER BUS           | 2014       | Van            | Branca     |
|               | RENAULT/ MASTER BUS           | 2014       | Van            | Branca     |
|               | GM/SPIN 1.8 LTZ               | 2014       | Automóvel      | Branca     |
|               | GM/SPIN 1.8 LTZ               | 2014       | Automóvel      | Branca     |
|               | AGRALE/MAXIBUS NEW ASTOR      | 2010       | Micro - Ônibus | Branca     |
|               | M.BENZ/MASCARELLO GRAN O      | 2009       | Micro - Ônibus | Branca     |
|               | VOLARE/W8                     | 2005       | Micro          | Branca     |
|               | FIAT/DOBLO FLEX               | 2012       | Automóvel      | Branca     |
|               | GM/MONTANA LS                 | 2014       | Pick - Up      | Branca     |
|               | GM/SPIN 1.8 LTZ               | 2014       | Automóvel      | Branca     |
|               | FORD/CARGO 712                | 2010       | Caminhão       | Branca     |
|               | IVECO/TECTOR 170E             | 2013       | Caminhao       | Branca     |
|               | FORD/CARGO712                 | 2009       | Caminhão       | Branca     |
|               | NISSAN/VERSA                  | 2013       | Automóvel      | Branca     |
|               | FIAT/DOBLO ELX                | 2009       | Automóvel      | Branca     |
|               | FIAT/DOBLO ADV 1.8            | 2009       | Automóvel      | Branca     |
|               | GM/S - 10 2.8 D               | 2001       | Caminhonete    | Branca     |
|               | FIAT/PALIO ELX                | 2004       | Automóvel      | Branca     |
|               | FIAT/UNO MILLE                | 2008       | Automóvel      | Branca     |

(continua)

Quadro 11 – Veículos localizados no *campus* Darcy Ribeiro.

| <b>Campus</b> | <b>Modelo</b>           | <b>Ano</b> | <b>Tipo</b> | <b>Cor</b> |
|---------------|-------------------------|------------|-------------|------------|
| Darcy Ribeiro | GM/TRACKER              | 2008       | Automóvel   | Branca     |
|               | FIAT DOBLÔ ELX          | 2005       | Automóvel   | -          |
|               | FORD RANGER XL 13P      | 2009       | Caminhonete | -          |
|               | VW/Saveiro              | 1997       | Pick - Up   | Branca     |
|               | FIAT/DOBLO              | 2008       | Automóvel   | Branca     |
|               | M.B/L 1618              | 1995       | Caminhao    | Branca     |
|               | M.Benz/ 313CDI          | 2007       | Van         | Branca     |
|               | VW/KOMBI                | 2010       | Misto       | Branca     |
|               | VW/PARATI               | 2007       | Automóvel   | Branca     |
|               | FIAT/PALIO HLX          | 2006       | Automóvel   | Branca     |
|               | FIAT/PALIO HLX          | 2006       | Automóvel   | Branca     |
|               | VW/KOMBI                | 2010       | Misto       | Branca     |
|               | Renault Kwid Zen 1.0    |            | Automóvel   | -          |
|               | IMP/FORD                | 1980       | Misto       | Branca     |
|               | VW/KOMBI                | 2009       | Misto       | Branca     |
|               | VW/Kombi                | 2007       | Misto       | Branca     |
|               | I/FORD RANGER XL        | 2011       | Caminhonete | Branca     |
|               | I/FORD RANGER XL        | 2010       | Caminhonete | Branca     |
|               | FIAT/UNO MILLE          | 2006       | Automóvel   | Branca     |
|               | Fiat/Palio Young        | 2002       | Automóvel   | Branca     |
|               | GM/S 10 2.4 D           | 2001       | Caminhonete | Branca     |
|               | VW AMAROK CD 4X4 SE     | 2018       | Automóvel   | Branca     |
|               | GM/Chevrolet VERANEIO   | 1975       | Caminhonete | -          |
|               | RENAULT/LOGAN EXPR 16 M | 2014       | Automóvel   | Branca     |
|               | RENAULT/LOGAN EXPR 16 M | 2014       | Automóvel   | Branca     |
|               | PEUGEOT/BOX AMB         | 2010       | Micro       | Branca     |
|               | FORD/TRANSIT            | 2011       | Van         | Branca     |
|               | FIAT/DOBLO              | 2012       | Automóvel   | Branca     |
|               | FIAT/DUCATO MC ROTAN    | 2012       | Van         | Branca     |
|               | FIAT/DUCATO MC ROTAN    | 2012       | Van         | Branca     |

(continuação)

Quadro 11 – Veículos localizados no *campus* Darcy Ribeiro.

| <b>Campus</b>   | <b>Modelo</b>            | <b>Ano</b>  | <b>Tipo</b> | <b>Cor</b> |
|-----------------|--------------------------|-------------|-------------|------------|
| Darcy Ribeiro   | FIAT/FIORINO FLEX        | 2011        | Furgão      | Branca     |
|                 | IVECO/DAILY CITY3813     | 2011        | Caminhonete | -          |
|                 | Honda/Civic LXS          | 2007        | Automóvel   | Branca     |
|                 | MMC/L 200                | 2006        | Automóvel   | Branca     |
|                 | GM/S10 LS DD4            | 2014        | Caminhonete | Branca     |
|                 | VW/MASC ROMA             | 2011        | Ônibus      | Branca     |
|                 | Toyota/Bandeirante       | 1988        | Jipe        | Branca     |
|                 | VW/PARATI 1.8            | 2001        | Automóvel   | Branca     |
|                 | FIAT/UNO MILLE           | 2006        | Automóvel   | Branca     |
|                 | MMC/L 200 TRITON         | 2012        | Caminhonete | Branca     |
|                 | VW/Kombi                 | 1995        | Van         | Branca     |
|                 | IMP/NISSAN D 21 DC 4X4   | 1997        | Caminhonete | Branca     |
|                 | VW/KOMBI                 | 2009        | Misto       | Branca     |
|                 | MMC/L200 4X4 GL          | 2003        | Caminhonete | Branca     |
|                 | VW/Kombi                 | 1995        | Misto       | Branca     |
|                 | GM/S - 10 2.2 D          | 1999        | Caminhonete | Branca     |
|                 | VW/Kombi                 | 2007        | Misto       | Branca     |
|                 | TOYOTA/HILUX             | 2014        | Caminhonete | Branca     |
|                 | FIAT/PALIO WK            | 2014        | Automóvel   | Branca     |
|                 | FIAT/PALIO WK ADV        | 2014        | Automóvel   | Branca     |
|                 | VW/KOMBI                 | 2010        | Misto       | Branca     |
|                 | Toyota/Bandeirante       | 1988        | Jipe        | Branca     |
|                 | MMC/L 200 4x4 GL         | 2002        | Caminhonete | Branca     |
|                 | GM/SPIN 1.8 LTZ          | 2014        | Automóvel   | Branca     |
|                 | Toyota/Bandeirante       | 1988        | Jipe        | Branca     |
|                 | MB SPRINTER 313 CDI      | 2009        | Van         | Branca     |
|                 | VW/MASCA VIAMIDI 17230 O | 2010        | Ônibus      | Branca     |
|                 | VW/COMIL VERSATILE I     | 2010        | Ônibus      | Branca     |
|                 | VW/KOMBI                 | 2008        | Misto       | Branca     |
|                 | MMC/L200 4X4 GL          | 2010        | Caminhonete | Branca     |
| MMC/L200 TRITON | 2012                     | Caminhonete | Branca      |            |

(continuação)

Quadro 11 – Veículos localizados no *campus* Darcy Ribeiro.

| <b>Campus</b>           | <b>Modelo</b>               | <b>Ano</b> | <b>Tipo</b> | <b>Cor</b> |
|-------------------------|-----------------------------|------------|-------------|------------|
| Darcy Ribeiro           | M. Benz 312 D Sprinter M    | 2000       | Van         | Branca     |
|                         | M/VOLARE                    | 2014       | MicroÔnibus | Branca     |
|                         | M/VOLARE                    | 2014       | MicroÔnibus | Branca     |
|                         | MMC/L200 4X4 GL             | 2010       | Caminhonete | Branca     |
|                         | MMC/L200 4X4 GL             | 2010       | Caminhonete | Branca     |
|                         | MMC/L200 4X4 GL             | 2010       | Caminhonete | Branca     |
|                         | VW/Kombi                    | 1996       | Automóvel   | Branca     |
|                         | Fiat/Fiorino IE             | 2002       | Furgão      | Branca     |
|                         | MMC/L 200 4x4 GL            | 2006       | Caminhonete | Branca     |
|                         | FIAT/UNO MILLE ECONOMY      | 2010       | Automóvel   | Branca     |
|                         | Fiat/Uno mille Flex         | 2005       | Automóvel   | Branca     |
|                         | Mitsubishi L200 4X4 GL      | 2010       | Caminhonete | Branca     |
|                         | MMC/L200 OUTDOOR            | 2008       | Caminhonete | Branca     |
|                         | TOYOTA HILUX CS DSL 4x4     | 2018       | Automóvel   | Branca     |
|                         | MITSUBISHI L200 2.5D MT GLS | 2011       | Automóvel   | Branca     |
|                         | NISSAN FRONTIER XE-4X4      | 2016       | Automóvel   | Branca     |
|                         | MITSUBISHI L200 TRITON      | 2016       | Automóvel   | Branca     |
|                         | TOYOTA HILUX CHLSTM4FD      | 2018       | Caminhonete | Branca     |
|                         | MMC/L200 4X4 GL             | 2010       | Caminhonete | Branca     |
|                         | GM/S10 LS DD4               | 2014       | Caminhonete | Branca     |
|                         | I/TOYOTA HILUX              | 2009       | Caminhonete | Branca     |
|                         | FORD/RANGER XLT             | 2009       | Caminhonete | Branca     |
|                         | FIAT/DOBLO ELX 1.8 FLEX     | 2008       | Automóvel   | Branca     |
| FIAT/DUCATO             | 2011                        | Van        | Branca      |            |
| HONDA/CIVIC LXS FLEX    | 2006                        | Automóvel  | Branca      |            |
| FIAT LINEA ESSENCE DUAL | 2011                        | Automóvel  | Branca      |            |

(conclusão)

Fonte: Elaboração própria.

A Prefeitura é um dos órgãos auxiliares da Reitoria na UnB, sendo responsável por administrar as edificações acadêmicas e administrativas e áreas de uso comum; fazer a gestão do transporte e da segurança da Instituição; realizar serviços de manutenção predial básica, de equipamentos, de mobiliário e de veículos; e realizar serviços gerais e de zeladoria, de paisagismo e de jardinagem da Universidade. A PRC possui cerca de 61 veículos em sua carga patrimonial, cabendo, assim, destacá-la das demais.

Quadro 12 – Veículos localizados na Prefeitura do *campus* Darcy Ribeiro.

| <b>Campus</b>          | <b>Modelo</b>          | <b>Ano</b> | <b>Tipo</b> | <b>Cor</b> |
|------------------------|------------------------|------------|-------------|------------|
| PRC                    | HYUNDAI/ HR            | 2011       | Caminhonete | Branca     |
|                        | VW/KOMBI               | 2009       | Misto       | Branca     |
|                        | VW/KOMBI               | 2008       | Misto       | Branca     |
|                        | VW/KOMBI               | 2008       | Misto       | Branca     |
|                        | VW/KOMBI               | 2008       | Misto       | Branca     |
|                        | FIAT/UNO MILLE ECONOMY | 2008       | Automóvel   | Branca     |
|                        | GM/SUBURBAN            | 1998       | Misto       | Branca     |
|                        | GM/CLASSIC LS          | 2014       | Automóvel   | Branca     |
|                        | MASCARELLO GRAN MINI   | 2010       | Micro       | Branca     |
|                        | RENAULT/LOGAN AUT 16   | 2008       | Automóvel   | Branca     |
|                        | FIAT/UNO MILLE ECONOMY | 2011       | Automóvel   | Branca     |
|                        | M.Benz/ 313CDI         | 2007       | Van         | Branca     |
|                        | Fiat/Doblo Adventure   | 2005       | Automóvel   | Branca     |
|                        | SCANIA/K 114           | 1988       | Ônibus      | Branca     |
|                        | VW/Kombi Furgão        | 1995       | Misto       | Branca     |
|                        | VW/GoI 1.6             | 2006       | Automóvel   | Branca     |
|                        | VW/KOMBI               | 2008       | Misto       | Branca     |
|                        | FORD/CARGO 1317        | 2009       | Caminhão    | Branca     |
|                        | FORD/CARGO712          | 2008       | Caminhão    | Branca     |
|                        | FIAT/DUCATO            | 2010       | Van         | Branca     |
| FIAT/UNO MILLE ECONOMY | 2008                   | Automóvel  | Branca      |            |

(continua)



Quadro 12 – Veículos localizados na Prefeitura do *campus* Darcy Ribeiro.

| <b>Campus</b>     | <b>Modelo</b>           | <b>Ano</b> | <b>Tipo</b>    | <b>Cor</b> |
|-------------------|-------------------------|------------|----------------|------------|
| PRC               | FIAT/UNO MILLE ECONOMY  | 2008       | Automóvel      | Branca     |
|                   | FIAT/UNO MILLE ECONOMY  | 2008       | Automóvel      | Branca     |
|                   | VW/PARATI 1.6           | 2010       | Automóvel      | Branca     |
|                   | FIAT/UNO MILLE ECONOMY  | 2011       | Automóvel      | Branca     |
|                   | AGRALE/COMIL, PIA       | 2009       | Micro - Ônibus | Branca     |
|                   | RENAULT/ MASTER BUS     | 2014       | Van            | Branca     |
|                   | FIAT/DOBLO HLX 1.8 FLEX | 2010       | Automóvel      | Branca     |
|                   | MARCOPOLO/VOLARE 6      | 2005       | MicrÔnibus     | Branca     |
|                   | FIAT/LINEA ESSENCE DUAL | 2011       | Automóvel      | Preta      |
|                   | MASCARELLO GRAN MINI    | 2011       | Micro          | Branca     |
|                   | Renaut Logan            | 2008       | Automóvel      | Branca     |
|                   | GM/CLASSIC LS           | 2014       | Automóvel      | Branca     |
|                   | IVECO/DAYLY 70 C 16     | 2009       | Caminhão       | Branca     |
|                   | Fiat/Uno Mille Fire     | 2003       | Automóvel      | Branca     |
|                   | FIAT/DOBLO              | 2008       | Automóvel      | Branca     |
|                   | FIAT/FIORINO FLEX       | 2011       | Furgão         | Branca     |
|                   | VW/SAVEIRO 1.6          | 2010       | Automóvel      | Branca     |
|                   | HONDA/FIT LXL FLEX      | 2009       | Automóvel      | Preta      |
|                   | VW/KOMBI                | 2009       | Misto          | Branca     |
|                   | VW/Polo Sedan 1.6       | 2007       | Automóvel      | Branca     |
|                   | AGRALE/13000 CAÇAMBA    | 2009       | Caminhão       | Branca     |
|                   | FIAT/UNO MILLE ECONOMY  | 2008       | Automóvel      | Branca     |
|                   | VW/KOMBI                | 2010       | Misto          | Branca     |
|                   | FIAT/UNO MILLE ECONOMY  | 2008       | Automóvel      | Branca     |
|                   | GM/CLASSIC LS           | 2014       | Automóvel      | Branca     |
|                   | GM/SPIN 1.8 LTZ         | 2014       | Automóvel      | Branca     |
| VW/9-150E CUMMINS | 2009                    | Caminhão   | Branca         |            |

(continuação)

Quadro 12 – Veículos localizados na Prefeitura do *campus* Darcy Ribeiro.

| <b>Campus</b> | <b>Modelo</b>               | <b>Ano</b> | <b>Tipo</b> | <b>Cor</b> |
|---------------|-----------------------------|------------|-------------|------------|
| PRC           | VW/Kombi                    | 1999       | Misto       | Branca     |
|               | IMP/Ásia Topic              | 1998       | Van         | Branca     |
|               | VW/PARATI                   | 2008       | Automóvel   | Branca     |
|               | FIAT/PALIO WEK ELX FLEX 1.4 | 2006       | Automóvel   | Branca     |
|               | FIAT/PALIO WEK ELX FLEX 1.4 | 2006       | Automóvel   | Branca     |
|               | FIAT/DOBLO ELX 1.8 FLEX     | 2008       | Automóvel   | Branca     |
|               | GM/Corsa Flexpower Joy      | 2006       | Automóvel   | Branca     |
|               | FIAT/UNO MILLE              | 2010       | Automóvel   | Branca     |
|               | HONDA/FIT LXL FLEX          | 2009       | Automóvel   | Preta      |
|               | FIAT/UNO MILLE ECONOMY      | 2008       | Automóvel   | Branca     |
|               | HONDA CG 150 JOB            | 2004       | Moto        | Branca     |
|               | FORD/RANGER XL              | 2011       | Caminhonete | Branca     |
|               | FIAT/DOBLO ELX 1.8 FLEX     | 2003       | Automóvel   | Branca     |

(conclusão)

Onde: PRC – Prefeitura do *Campus*.

Fonte: Elaboração própria.

A FAL é um dos órgãos complementares da reitoria, o qual compete exercer atividades de apoio necessárias ao desenvolvimento do ensino, da pesquisa e da extensão. Possui uma área de 4.500 hectares e faz parte da área de Proteção Ambiental das Bacias do Gama e Cabeça de Veado. Diferentes setores da UnB possuem atividades na fazenda, por exemplo: o IB, FAV, EFL, IG, entre outros. A FAL possui 30 veículos em sua carga patrimonial, conforme evidenciado no quadro 13, a seguir.

Quadro 13 – Veículos localizados na Fazenda Água Limpa.

| <b>Campus</b>        | <b>Modelo</b>         | <b>Ano</b>  | <b>Tipo</b>    | <b>Cor</b> |
|----------------------|-----------------------|-------------|----------------|------------|
| FAL                  | Honda/Pop 100         | 2007        | Moto           | Branca     |
|                      | VOLARE W8             | 2009        | Micro - Ônibus | Branca     |
|                      | Toyota/Bandeirante    | 1988        | Jipe           | Branca     |
|                      | FIAT/UNO MILLE FIRE   | 2001        | Automóvel      | Branca     |
|                      | FIAT/PALIO ELX        | 2005        | Automóvel      | Branca     |
|                      | VW/KOMBI              | 2008        | Misto          | Branca     |
|                      | IVECO/DAYLY 45S16     | 2011        | Caminhao       | Branca     |
|                      | FIAT/Uno Mille Fire   | 2005        | Automóvel      | Branca     |
|                      | GM/S10 LS DD4         | 2014        | Caminhonete    | Branca     |
|                      | RENAULT/ MASTER BUS   | 2014        | Van            | Branca     |
|                      | IVECO/VERTIS 90V18    | 2013        | Caminhão       | Branca     |
|                      | GM/MONTANA LS         | 2014        | Pick - Up      | Branca     |
|                      | GM/MONTANA LS         | 2014        | Pick - Up      | Branca     |
|                      | IVECO/TECTOR 240E22   | 2013        | Caminhao       | Branca     |
|                      | VW/KOMBI              | 2009        | Misto          | Branca     |
|                      | FORD/F 350            | 2011        | Automóvel      | Branca     |
|                      | Fiat/Strada Fire Flex | 2005        | Pick - Up      | Branca     |
|                      | VW/Gol 1.6            | 2006        | Automóvel      | Branca     |
|                      | NISSAN/XTERRA 2.8 SE  | 2007        | Caminhonete    | -          |
|                      | NISSAN/XTERRA 2.8 SE  | 2007        | Caminhonete    | -          |
| FIAT/DUCATO MINIBUS  | 2008                  | Caminhonete | -              |            |
| NISSAN/XTERRA 2.8 SE | 2007                  | MicrÔnibus  | -              |            |
| FIAT/DUCATO MINIBUS  | 2008                  | MicrÔnibus  | -              |            |
| FIAT DOBLÔ ELX       | 2005                  | Automóvel   | -              |            |
| FORD RANGER XL 13P   | 2009                  | Caminhonete | -              |            |

(continua)

Quadro 13 – Veículos localizados na Fazenda Água Limpa.

| <b>Campus</b> | <b>Modelo</b>          | <b>Ano</b> | <b>Tipo</b> | <b>Cor</b> |
|---------------|------------------------|------------|-------------|------------|
| FAL           | FORD RANGER<br>XL 13P  | 2009       | Caminhonete | -          |
|               | FORD RANGER<br>XL 13P  | 2009       | Caminhonete | -          |
|               | M.B/L 1.313<br>caçamba | 1977       | Caminhão    | -          |
|               | VW/KOMBI               | 2004       | Misto       | Branca     |
|               | VW/Kombi               | 1995       | Misto       | Branca     |

(conclusão)

Onde: FAL – Fazenda Água Limpa.

Fonte: Elaboração própria.

O Centro UnB Cerrado é um centro de natureza multidisciplinar da UnB, vinculado a Reitoria. É destinado a ações de pesquisas e extensão na região da Chapada dos Veadeiros, situado na cidade de Alto Paraíso. Atualmente conta com dois veículos em sua detenção, conforme evidenciado no quadro 14, a seguir.

Quadro 14 – Veículos localizados no Centro UnB Cerrado.

| <b>Campus</b> | <b>Modelo</b>                  | <b>Ano</b> | <b>Tipo</b> | <b>Cor</b> |
|---------------|--------------------------------|------------|-------------|------------|
| UnB Cerrado   | Mitsubishi L200<br>TRITON 3.2D | 2012       | Caminhonete | Branca     |
|               | VW/VOYAGE 1.6                  | 2011       | Automóvel   | Branca     |

Fonte: Elaboração própria.

## 4.2 Demandas específicas da Universidade de Brasília

A UnB possui uma estrutura acadêmica composta por quatro campi, doze institutos, quatorze faculdades, 53 departamentos e 16 centros, além de dezenas de núcleos e laboratórios destinados a práticas de ensino e pesquisa<sup>2</sup>. Comparada a uma cidade, a UnB conta com uma população aproximada de 55.583 pessoas, sendo 2.605 docentes, 3.188 técnicos, 1.132 trabalhadores terceirizados, 39.750 discentes e 8.908 da pós-graduação ativos na instituição (GOMES, 2021). Diante disso, as demandas

<sup>2</sup> Dados retirados do sítio da Universidade de Brasília. Disponível em: <https://www.unb.br/estrutura-academica> Acesso em: 17 maio 2023.

da universidade, que necessitam de transporte e locomoção, são as mais variadas possíveis, conforme exemplos descritos no quadro 15, a seguir.

Quadro 15 – Demandas diversas da Universidade de Brasília.

| <b>Localização</b> | <b>Demanda da Unidade</b>   |
|--------------------|---|
| DAF/DCA            | Percurso do aeroporto para viajar e cumprir decisões judiciais;<br>Dentro do DF, para ir ao arquivo e demais localidades e necessidades que a aplicação de provas do CESPE exige, por exemplo;<br>Comparecerem em ações trabalhistas, como preposto da união nos contratos administrativos da UnB, etc.                                     |
| UNB CERRADO        | Pesquisas de campo na Chapada dos Veadeiros (camionete);<br>Percurso Brasília - Alto Paraíso de Goiás - UnB Cerrado (carro passeio)   |
| DAF/DIMEX          | Ida até o aeroporto para tramitarem algum documento ou para buscar alguma carga que seja mais simples, mais fácil de carregar e que possa vir no carro do TáxiGov.  |
| PRC/COTR           | Demandas relacionadas aos transportes acadêmicos de todo tipo, transportes administrativos recorrentes, veículos para transportes de animais de pequenos e grande porte.  |
| SECOM              | Atividades nos campi e áreas externas ao Darcy Ribeiro. Possuem alta demanda, sendo o carro utilizado quase todos os dias por fotógrafos, jornalistas, etc.   |
| DAF/DGM            | Transporte de carga e pessoas   |
| FAL                | Movimentação de pessoal para as diversas áreas experimentais localizadas na fazenda, perfazendo aproximadamente 250km de estradas vicinais (de terra); trata-se de 4.300 hectares de laboratórios a céu aberto no Cerrado, sendo necessário que os veículos fiquem disponíveis para o deslocamento dos pesquisadores nas áreas de pesquisa; |
| FAV                | Movimentação de pessoal nas diversas áreas experimentais localizadas na fazenda.  |
| FCE                | Atividades práticas com os alunos dentro das disciplinas da área de saúde como para reuniões relacionadas, por exemplo: estágio supervisionado.   |
| FGA                | Aulas no curso de engenharia de automotiva, além do deslocamento de pessoal;  |
| FT/EFL             | Aulas práticas de campo, para transportar os alunos para pesquisas, além de atender as demandas da FAL, geralmente ir até as áreas de pesquisas.  |
| FUP                | Utiliza tanto para demandas em área urbana, como para áreas rurais e de estradas de terra para pesquisas (Cavalcante - área quilombola); Escola Zona Rural;   |

(continua)

Quadro 15 – Demandas diversas da Universidade de Brasília.

| Localização | Demanda da Unidade   |
|-------------|--|
| GRE         | Locomoção da Reitora em eventos externos inerentes ao cargo, bem como para atender a chefia e assessoria de gabinete e a coordenação de cerimonial que transporta materiais como: bandeiras, púlpito, becas, prisma etc.           |
| IB          | Transporte de professores e alunos para a realização de atividades didáticas e de pesquisa de campo.   |
| IG          | Locomoção de professores e alunos para trabalhos de campo de graduação, principalmente, pós-graduação e pesquisa. Por ex: Mapeamento Geológico em Brasília-DF-Bezerra-GO e outros estados.   |
| PRC/DIMEQ   | Técnicos utilizam para visitar os setores, fazerem atendimentos, consertos e vistoria nos equipamentos.  |
| PRC/DISEG   | Utilizados para as rondas de segurança na universidade.  |
| UNBTV/CPCE  | Realização de gravações de programas e entrevistas, visitas técnicas e reuniões de trabalho dentro e fora da universidade. Realizam algumas viagens, transportando a equipe e os equipamentos em torno do DF, a depender da pauta. |

(conclusão)

Fonte: Elaboração própria.

Nota-se que a UnB possui as mais diversificadas demandas, que variam desde saídas para pesquisas em campo, que muitas vezes percorrem por estradas de terra e ultrapassam os limites do Distrito Federal, como curtos percursos dentro do próprio campus Darcy Ribeiro. Entretanto, de modo geral, observa-se que as principais demandas acadêmicas de transporte da UnB estão relacionadas a saída com alunos para pesquisas de campo, que ocorrem geralmente na FAL ou fora da área do DF.

Quanto as saídas administrativas, devido à grande variedade, é difícil estabelecer algo mais usual, porém a maioria trata da locomoção de pessoas e cargas. Muitos veículos são utilizados para levar os técnicos até os locais necessários para manutenção e a realização de serviços gerais, por exemplo, mas também temos situações em que as unidades utilizam seus veículos como meio principal de realização do trabalho, é o caso da UnBTV e da SECOM, que para conseguir matérias e fotos constantemente necessitam transitar por vários locais externos ao campus Darcy Ribeiro todos os dias.

Para que toda a logística de transporte da universidade seja possível são necessárias algumas contratações imprescindíveis, que serão detalhadas na próxima seção.

### **4.3 Contratos relacionados ao transporte da Universidade de Brasília**

Devido à grande diversidade de demandas advindas da universidade, além da utilização do sistema TáxiGov, para os propósitos de cunho administrativo, têm-se contratos de locação e uma frota própria que requer algumas contratações indispensáveis para que se possa atender as necessidades de seus usuários. Conforme descrição abaixo:

Quadro 16 – Contratos relacionados a gestão de frota da Universidade de Brasília.

| <b>Número do Contrato</b> | <b>Empresa</b>  | <b>Objeto do Contrato</b>   | <b>Vigência</b>            | <b>Processo SEI-UnB</b> | <b>Valor (R\$)</b> |
|---------------------------|---|---|----------------------------|-------------------------|--------------------|
| 036/2020                  | VIP SERVICE CLUB<br>LOCADORA E<br>SERVIÇOS LTDA<br>(TÁXIGOV)  | Prestação de serviço de transporte terrestre ou agenciamento/intermediação de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço da UnB. (TÁXIGOV)   | 13/03/2023 a<br>13/03/2024 | 23106.010532/2020-24    | 1.553.809,92       |
| 1222/2022                 | TICKET LOG –<br>TICKET SOLUÇÕES<br>HDFGT S/A<br>(COMBUSTÍVEL) | Serviço de gerenciamento, controle e implementação e operação de sistema informatizado e integrado com tecnologia e utilização de cartão magnético ou cartão eletrônico tipo smart com chip, disponibilizado em rede credenciada no fornecimento de combustível para abastecimento da frota de veículos da UnB. | 05/09/2022 a<br>05/09/2023 | 23106.116807/2021-13    | 2.461.575,03       |
| 601/2022                  | WR TECNOLOGIA ME<br>(16.995.360/0001-00)                      | Prestação de serviços de RASTREAMENTO VEICULAR (GPS/GPRS)   | 03/02/2023 a<br>03/02/2024 | 23106.105351/2018-61    | 161.785,87         |
| 604/2022                  | TRANSMONICI<br>TRANSPORTE E<br>TURISMO LTDA                   | Locação de veículos com motorista, combustível e seguro, por demanda de forma continuada (ÔNIBUS EXECUTIVO).  | 09/02/2023 a<br>09/02/2024 | 23106.000890/2021-18    | 1.858.000,00       |

(continua)



Quadro 16 – Contratos relacionados a gestão de frota da Universidade de Brasília.

| <b>Número do Contrato</b> | <b>Empresa</b>                   | <b>Objeto do Contrato</b>  | <b>Vigência</b>         | <b>Processo SEI-UnB</b> | <b>Valor (R\$)</b> |
|---------------------------|----------------------------------|--|-------------------------|-------------------------|--------------------|
| 1221/2022                 | CARLETTO GESTÃO DE SERVIÇOS LTDA | Serviços de gestão de manutenção preventiva e corretiva de veículos automotores a ser realizado com auxílio de sistema de gestão e informação web fornecido pela empresa prestadora do serviço com rede credenciada. | 24/08/2022 a 24/08/2023 | 23106.086243/2022-68    | 5.428.471,70       |
| 001/2023                  | G&E SERVICOS TERCEIRIZADOS LTDA  | Prestação de serviços continuados de MOTORISTA   | 24/01/2023 a 24/09/2024 | 23106.038810/2022-70    | R\$ 4.189.291,01   |
| 1225/2022                 | EXPRESSO JK TRANSPORTES LTDA     | Locação de veículos, com motorista, combustível e seguro, por demanda e de forma continuada (VAN, MICROÔNIBUS, ÔNIBUS URBANO)  | 21/09/2022 a 21/09/2023 | 23106.003446/2022-27    | R\$ 2.647.400,00   |

(conclusão)

Fonte: Elaboração própria.

O contrato n. 036/2020 foi celebrado entre a empresa Vip Service Club Locadora e Serviços e a UnB, em 13/03/2020, e tem como objeto a 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 Distrito Federal – DF (TáxiGov). Este contrato visa aliviar a frota própria da UnB, abrangendo as saídas administrativas e liberando os veículos de frota própria para as demais demandas. Este contrato está vigente e foi prorrogado através do seu 3º Termo de Aditamento, assinado em 13/03/2023.

O contrato n. 1222/2022 foi celebrado entre a empresa Ticket Log – Ticket Soluções HDFGT S/A e a UnB, em 24/08/2022, e tem como objeto a contratação de empresa especializada em serviços de gerenciamento de frota, a ser realizado com auxílio de sistema de gestão e informação web, fornecido pela empresa prestadora do serviço, para atender às necessidades da Universidade de Brasília - UnB, de forma continuada e por demanda. A empresa disponibiliza cartões, para abastecimento de combustível, que ficam com os responsáveis pelos veículos em seus respectivos setores, também atende demais equipamentos que necessitam de abastecimento (geradores, máquinas, tratores e implementos agrícolas). Este contrato está vigente e ainda não atingiu o seu período de prorrogação e/ou reajuste.

O contrato n. 601/2022 foi celebrado entre a empresa WR Tecnologia ME e a UnB, em 03/02/2022, e tem como objeto a contratação de serviços de monitoramento por GPS/GPRS com sistema de gestão pela web. Este serviço está sendo utilizado por apenas quatro carros da UnB, porém, conforme informação da Diretoria de Manutenção, Reparos e Transportes (DIMAT), a intenção é que todos os veículos da universidade possuam esse serviço de monitoramento para que haja um melhor controle dos veículos da UnB. Este contrato está vigente, e foi prorrogado e reajustado através do seu 2º Termo de Aditamento, assinado em 02/02/2023.

O contrato n. 604/2022 foi celebrado entre a empresa Transmonici Transporte e Turismo LTDA e a UnB, em 08/02/2022, e tem como objeto a contratação de empresa especializada na prestação de serviços de locação de veículos, com motorista, combustível e seguro, de forma continuada e por demanda. Este contrato está vigente e foi prorrogado e reajustado através do seu 1º Termo de Aditamento, assinado em 03/02/2023.

O contrato n. 1221/2022 foi celebrado entre a empresa Carletto Gestão de Serviços LTDA e a UnB, em 24/08/2022, e tem como objeto a contratação de empresa especializada em serviços de gestão de manutenção preventiva e corretiva de veículos automotores a ser realizado com auxílio de sistema de gestão e informação web, fornecido pela empresa prestadora do serviço, para atender às necessidades da Universidade de Brasília - UnB, de forma continuada e por demanda. Abrange tratores, máquinas e implementos agrícolas, de propriedade da contratante nas modalidades: fornecimento de peças, in loco ou delivery (com serviço de retirada e entrega). Este contrato está vigente e ainda não atingiu o seu período de prorrogação e/ou reajuste.

O contrato n. 001/2023 foi celebrado entre a empresa G&E Serviços Terceirizados LTDA e a UnB, em 11/01/2023, e tem como objeto a contratação de serviços continuados de motorista, com disponibilização de mão de obra em regime de dedicação exclusiva, e pagamento de diárias quando necessário. Este contrato está vigente e ainda não atingiu o seu período de prorrogação e/ou reajuste.

O contrato n. 1225/2022 foi celebrado entre a empresa Expresso JK Transportes LTDA e a UnB, em 21/09/2022, e tem como objeto a contratação de empresa especializada na prestação de serviços de locação de veículos, com motorista, combustível e seguro, de forma continuada e por demanda (van, micro-ônibus e ônibus urbano). Cumpre ressaltar que esses veículos podem ser demandados em estrada de terra, atendendo assim uma grande demanda de muitas unidades acadêmicas que necessitam realizar pesquisas de campo em locais que possuem estradas de terra em seu percurso. Este contrato está vigente e ainda não atingiu o seu período de prorrogação e/ou reajuste.

Com exceção da contratação realizada com a empresa G&E Serviços Terceirizados Ltda, que se encontra sob a gestão administrativa da Coordenação de Contratação de Serviços por Postos de Trabalho com Dedicação Exclusiva (CDE/DCA/DAF), todos os demais contratos estão sob a gestão administrativa da Coordenação de Contratos de Serviços sob Demanda (CDS/DCA/DAF).

#### **4.4 O TáxiGov na Universidade de Brasília**

A Universidade de Brasília é um dos órgãos que participaram da Ata de Registro de Preços nº 02/2019 da Central de Compras do Ministério da Economia, resultando no contrato n. 036/2020, celebrado entre a empresa Vip Service Club Locadora e Serviços e a Universidade de Brasília, em 13/03/2020, cujo objeto é a 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 (TáxiGov).

Na UnB, o valor total contratado foi de R\$ 1.425.964,80 (um milhão, quatrocentos e vinte e cinco mil, novecentos e sessenta e quatro reais e oitenta centavos), com o estabelecido de que os recursos do presente contrato se esgotem com a utilização total da quantidade de quilômetros definida ou com o consumo total do valor alocado, o que ocorrer primeiro. Ressaltando que, a contratação tem como unidade de medida o quilômetro rodado e que cada centro de custo arca com suas saídas, mediante atesto do gestor de unidade de cada setor.

Atualmente, o referido contrato encontra-se vigente e no 3º Termo de Aditamento com o valor de R\$ 1.553.809,92 (um milhão, quinhentos e cinquenta e três mil, oitocentos e nove reais e noventa e dois centavos), devido a um reajuste previsto em contrato.

Apesar do alto valor estimado, de acordo com o Relatório de Gestão da UnB, em 2021, devido ao trabalho preferencialmente remoto por causa da pandemia do Coronavírus, ocorreram apenas 43 deslocamentos com o uso desse tipo de transporte. Entretanto, no ano de 2022, com o retorno ao trabalho presencial, a utilização do serviço de transporte via TáxiGov foi crescendo gradualmente, atingindo o total de 1022 viagens realizadas, conforme explícito no quadro 17, a seguir.

Quadro 17 – Total anual gasto por Unidade Administrativa da Universidade de Brasília – ano 2022.

| Unidade Administrativa | Valor (R\$)          |
|------------------------|----------------------|
| DAF/ DIMEX/UNB         | R\$ 1.618,74         |
| DIMEQ/UNB              | R\$ 958,03           |
| DEX/DDC                | R\$ 1.291,35         |
| SAA/UNB                | R\$ 599,35           |
| DEX/DDIS               | R\$ 1.261,34         |
| CPD/UNB                | R\$ 3.122,45         |
| ACE                    | R\$ 821,01           |
| IH                     | R\$ 5.354,69         |
| DAF/UNB                | R\$ 1.342,20         |
| CPAB                   | R\$ 1.990,17         |
| DGP/DSQVT              | R\$ 2.655,15         |
| DASU                   | R\$ 4.960,92         |
| DIMAP                  | R\$ 4.742,57         |
| SPI                    | R\$ 3.281,88         |
| INT/UNB                | R\$ 127,28           |
| DPI                    | R\$ 3.472,87         |
| DIRAD/UNB              | R\$ 260,80           |
| DAF/DCA                | R\$ 2.001,09         |
| DGP/GAB                | R\$ 192,89           |
| DEX/UNB                | R\$ 453,18           |
| CEAD/UNB               | R\$ 958,52           |
| DEX/DTE                | R\$ 874,50           |
| FEF                    | R\$ 70,30            |
| DPG                    | R\$ 421,78           |
| FM                     | R\$ 97,58            |
| CTR                    | R\$ 27,43            |
| FCE/UNB                | R\$ 482,32           |
| DAC/UNB                | R\$ 954,68           |
| FT/UNB                 | R\$ 357,13           |
| IQD/UNB                | R\$ 25,28            |
| <b>Total</b>           | <b>R\$ 44.777,48</b> |

Fonte: PRC/DIMAT/COTR (2023).

Percebe-se que as unidades que mais utilizaram o serviço de locomoção via TáxiGov, em 2022, foram: o Instituto de Ciências Humanas (IH), o Decanato de Pesquisa e Inovação (DPI), a Secretaria de Patrimônio Imobiliário (SPI), a Diretoria de

Atenção à saúde da Comunidade Universitária (DASU), a Diretoria de Contratos Administrativos (DCA), entre outras. Destaca-se, ainda, que em agosto de 2022 ocorreu o maior número de saídas via TáxiGov, perfazendo um total de 2868,20 quilômetros rodados, o que resultou no valor médio de R\$ 58,80 (cinquenta e oito reais e oitenta centavos) pago por cada saída, conforme explicito na tabela 1, a seguir.

Tabela 1 – Controle de saídas via TáxiGov na Universidade de Brasília – ano 2022.

| Itens                            | Mês    |        |          |          |          |          |          |          |          |          |          |          | Total     |
|----------------------------------|--------|--------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
|                                  | Jan.   | Fev.   | Mar.     | Abr.     | Mai.     | Jun.     | Jul.     | Ago.     | Set.     | Out.     | Nov.     | Dez.     |           |
| Valor (R\$)                      | 122,25 | 398,36 | 1.651,11 | 4.241,12 | 3.507,88 | 3.305,87 | 7.346,91 | 9.173,99 | 5.944,52 | 3.156,47 | 4.159,40 | 1.769,60 | 44.777,48 |
| Km rodados                       | 40,88  | 131,24 | 545,78   | 1309,00  | 1078,10  | 1003,59  | 2279,56  | 2868,20  | 1859     | 984,86   | 1288,75  | 548,71   | 13937,67  |
| Quantidade de viagens realizadas | 2      | 6      | 30       | 114      | 95       | 132      | 154      | 156      | 134      | 92       | 74       | 33       | 1022      |

Fonte: PRC/DIMAT/COTR (2023).

Por fim, diante dos dados que demonstram as demandas dos serviços de transporte na UnB, entende-se também, ser relevante a análise da percepção dos usuários, tanto dos que utilizam frota própria quanto dos adeptos a utilização do meio de transporte via TáxiGov, bem como dos gestores e fiscais do contrato celebrado entre a UnB e a empresa Vip Service, empresa que presta os serviços de locomoção via TáxiGov. Assim, a partir disso e com o consentimento de todos, adiante têm-se as percepções dos entrevistados.

#### **4.5 A percepção dos gestores e fiscais do contrato TáxiGov na Universidade de Brasília**

Apesar da atividade-meio poder ser prestada por fornecedores privados especializados, estes, por realizarem serviço público, devem estar regulados e controlados por normas de direito público, de acordo com a previsão do Regime Geral de Licitações e Contratos – regulamentado pela Lei nº 8.666/93. Dessa forma, mais precisamente no art. 58, III, há a necessidade de fiscalização da execução do contrato, bem como apresenta-se no art. 67 da mesma lei a necessidade de indicação de um representante da administração especialmente designado para o acompanhamento e fiscalização da execução do contrato (BRASIL, 1993).

Diante disso, é de praxe que todos os contratos sejam geridos e fiscalizados por servidores e/ou colaboradores designados para tais fins. A UnB, além da legislação pertinente – Instruções Normativas n. 05/2017-SEGES/MPDG e n.10/2018-SEGES/MPDG - se embasa na Instrução Normativa da Câmara de Planejamento e Administração n. 01/2021, a qual estabelece sobre as competências e atribuições do Gestor da Execução, Gestor Setorial, Gestor da Unidade, Fiscal Técnico, Fiscal Setorial e Fiscal Administrativo dos Contratos Administrativos, conforme destaque abaixo.



Quadro 18 – Competências e atribuições dos gestores e fiscais dos contratos administrativos.

| Função                               | Atribuição  |
|--------------------------------------|---|
| Gestor da Execução                   | É o responsável por coordenar as atividades relacionadas à fiscalização técnica, administrativa e setorial e ao público usuário, bem como os atos preparatórios à instrução processual e o encaminhamento da documentação pertinente à Diretoria de Contratos Administrativos - DCA, para formalização dos procedimentos quanto aos aspectos que envolvam a prorrogação, alteração e extinção contratual, reequilíbrio financeiro, pagamentos, aplicação de sanções, dentre outros.   |
| Fiscal Técnico                       | Deverá ser, de preferência, servidor da área demandante do serviço que tenha participado do planejamento da contratação, que se encarregará de avaliar a execução do objeto nos moldes contratados e, quando for o caso, aferir se a quantidade, qualidade, tempo e modo da prestação dos serviços estão compatíveis com os indicadores de níveis mínimos de desempenho estipulados no ato convocatório.  |
| Fiscal Setorial                      | É o servidor indicado pelo Fiscal Técnico e/ou pelo dirigente máximo da área requisitante do serviço ou da área atendida pelo contrato, a fim de auxiliar na fiscalização técnica, quando a prestação dos serviços ocorrer concomitantemente em setores distintos ou em várias unidades da UnB.   |
| Fiscal Administrativo                | É o servidor que coordena as atividades de apoio à formalização, à instrução processual dos contratos, aditivos, termos de apostilamento e instrumentos similares relativos aos contratos administrativos firmados pela UnB, bem como a fiscalização das obrigações previdenciárias, fiscais e trabalhistas das contratadas na modalidade de serviços por postos de trabalho com Dedicção Exclusiva ou prestação de serviços sob Demanda, adotando as providências tempestivas nos casos de inadimplemento e abstendo-se de tomar decisões que ultrapassem sua área de competência. |
| Gestor Setorial do sistema TáxiGov   | São operadores do sistema. É o responsável pela visualização e exportação de relatórios, cadastramento, alteração, bloqueio, inativação de Usuários, solicitação de carro e ateste, contestação ou acompanhamento dos atestes das unidades e dos usuários da UnB.   |
| Gestor de unidade do sistema TáxiGov | São operadores do sistema. É o responsável pela visualização e exportação de relatórios, cadastramento, alteração, bloqueio, inativação de usuários, solicitação de carro e ateste, contestação ou acompanhamento dos atestes dos Usuários vinculados à sua Unidade.  |

Fonte: UnB (2021).

Nesse sentido, é relevante trazer à baila a visão dos gestores e fiscais acerca da contratação dos serviços de transporte via TáxiGov.

Segundo o Entrevistado 1 (fiscal), o contrato TáxiGov, por se tratar de adesão a uma ata, não abarca as especificidades de demandas da universidade, e mesmo quando se trata de saídas administrativas, que é o seu objetivo fim, uma queixa é que este não atende de forma total, visto que “para transitar dentro do Campus da Asa Norte, por exemplo, muitas vezes o percurso é pequeno e os motoristas acabam se desinteressando e dando um jeito de não atenderem essa demanda, cancelando as corridas, a menos que estejam por perto, o que muitas vezes leva os usuários a pegarem seus carros particulares para transitarem pelo Campus e agilizarem as demandas de suas unidades”.

O Ent. 1 ainda assevera que está a apenas um mês na função de fiscal do referido contrato e que é indispensável que todas as reclamações sejam formalizadas para que se tenha o real *feedback* da qualidade de atendimento deste contrato.

O Entrevistado 2 (antigo fiscal), também se refere a adesão de ata como um modelo de padrão que não atende todas as demandas da universidade, mas reconhece que o sistema “desafogou” muito algumas demandas administrativas da UnB. Explica que os carros podem ser tanto táxis como modelos de luxo e que se limitam a rodar no perímetro do DF. A despesa das corridas é paga pelos centros de custo de seus usuários e dependem do planejamento desses para que possam custear todas as corridas. Contudo, quando este planejamento é falho os usuários tendem a recorrer aos carros da frota própria da UnB.

O Ent. 2 sugere como melhoria que os Departamentos executem um planejamento orçamentário adequado para que não fiquem sem margem de recurso para pagar suas corridas e locações, porque daí tendem a querer migrar para a frota própria, por essas já possuem contratos contínuos de motorista, abastecimento, motorista, etc. Cumpre ressaltar que, muitas vezes, a frota solicitada nem existe mais por ter sido leiloada, o que conseqüentemente sobrecarrega os outros contratos de locação de veículos, visto que existem muitas demandas acadêmicas para dentro e fora de Brasília.

O Ent. 2 alega que uma das queixas recorrentes ocorrem em razão do aplicativo, que em sua opinião, poderia ser aperfeiçoado, se inspirando no modelo do Uber, por exemplo. No próprio aplicativo tem como reportar sobre alguma ocorrência da viagem.

Durante a entrevista com o coordenador em exercício na época de adesão à ata (Ent. 3), foi destacado o papel fundamental do TáxiGov em atender às demandas administrativas de maneira completa e eficiente. Ele afirma que antes da implementação desse serviço, era comum que um único servidor utilizasse um carro da frota da UnB para comparecer a uma reunião, deixando outras tarefas pendentes enquanto o veículo ficava à disposição. Com o TáxiGov, essa questão foi resolvida de forma profissional e inteligente.

Os gestores e fiscais possuem acesso aos dados e intercorrências, caso existam, das viagens administrativas (velocidade, trajeto, tempo, etc).

A frota da UnB estava bem envelhecida/sucateada, manutenção precária, combustível, recursos cada vez mais escassos, etc. “Pela redução de frota própria houve maior apelo ao TáxiGov, a redução de recursos afetou as manutenções e alguns outros contratos relacionados a locomoção dentro da UnB, como o dos motoristas, por exemplo” – Ent. 3.

Entrevistado 4 (gestor) – Em sua opinião o contrato TáxiGov é super viável para as demandas administrativas, porém inviáveis para os técnicos, por exemplo. Ele relata que “alguns usuários por vezes preferem solicitar um carro da frota própria por acharem mais prático e que ele, a depender da demanda, sugere que o usuário solicite um carro através do sistema TáxiGov”. Não é frequente receberem queixas sobre o sistema TáxiGov, o que ocorre é que as vezes o motorista não tem familiaridade com o Campus da universidade e acabam se perdendo dentro do Campus, o que consequentemente acaba por atrasar a corrida, contudo não é frequente de acontecer. Para a área técnica é mais difícil, contudo se for a ida a uma reunião, por exemplo, fica viável a utilização do sistema TáxiGov.

Os gestores das unidades (geralmente chefes das unidades) conferem as viagens e atestam as notas, liberando para o pagamento. Segundo o Ent. 4, “uma situação inusitada é a de que tem professores que conseguem recursos por conta de projetos específicos e compram carros com tal recurso, agindo como se os carros fossem particulares, contudo, após o término do projeto, esses carros, geralmente, são doados à UnB e passam a fazer parte do patrimônio desta, passando a utilizar os contratos de manutenção e combustível da universidade, porém, os professores continuam agindo como se o veículo fosse de sua propriedade particular, havendo aí uma confusão entre o patrimônio público e privado, o que dificulta muito o controle.

Há inclusive, um projeto em andamento para que o combustível seja cobrado por usuário, com o intuito de que haja uma consciência maior por parte destes usuários”.

De acordo com o Ent. 4, existe um grande desafio de se manter uma planilha atualizada acerca dos veículos da UnB, pois muitos carros são tombados em unidades distintas das que se encontram atualmente, vez que como a Universidade abarca diferentes demandas, umas unidades vão tentando suprir as necessidades das outras, quando estas demandas não entram em conflito.

De modo geral, os gestores e fiscais concordam que a partir da utilização do sistema TáxiGov as demandas administrativas da instituição deram uma boa aliviada e que o sistema atende bem ao que propõe – saídas administrativas. Todavia, também é consenso entre esses que a pluralidade de demanda existente na Universidade não será suprida apenas com o sistema TáxiGov, por ter limitações indispensáveis as necessidades da universidade, como por exemplo: não percorrer estradas de terra e nem sair do perímetro do DF.

#### **4.6 A percepção dos usuários do sistema TáxiGov na Universidade de Brasília**

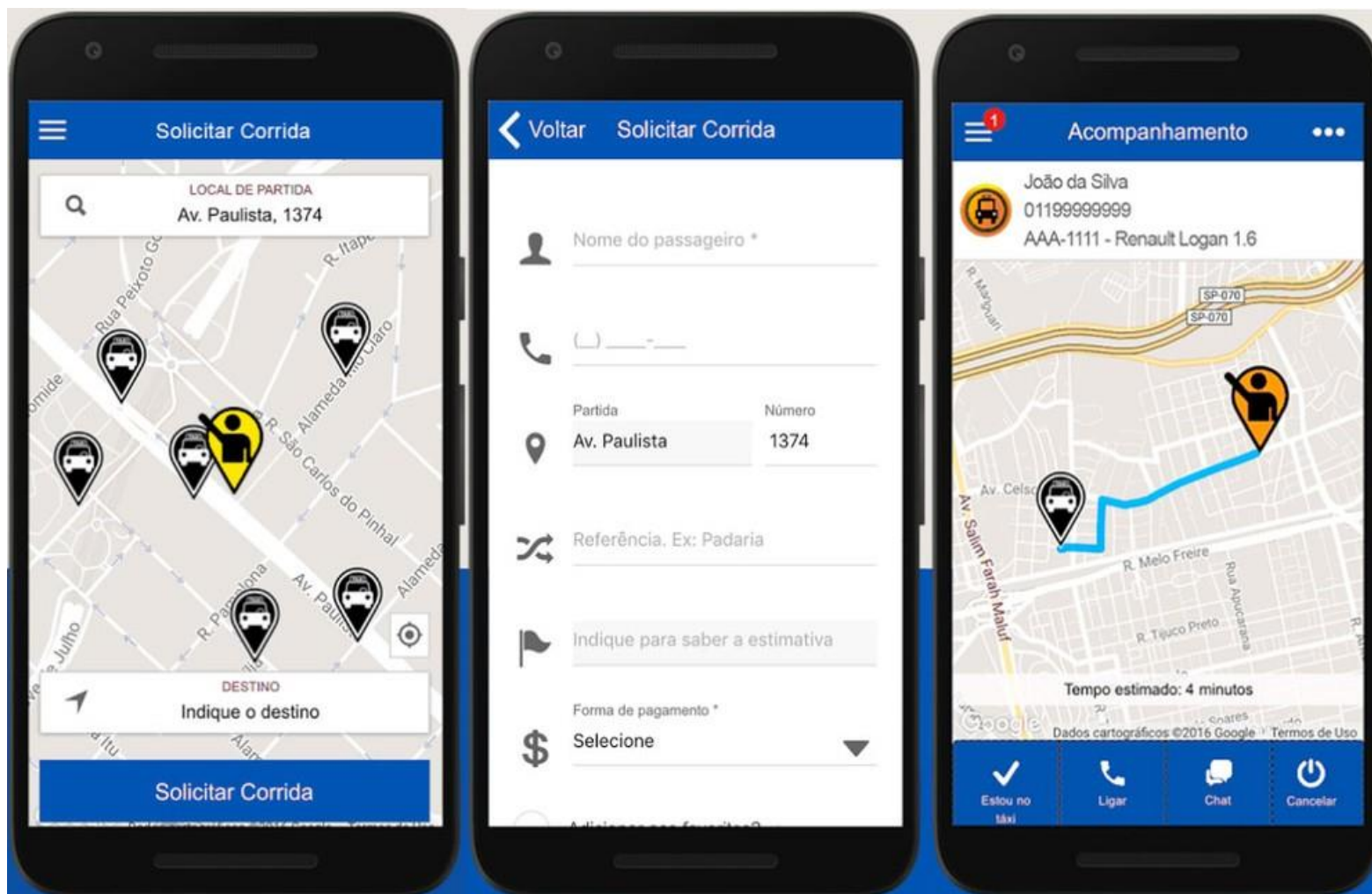
Como visto na tabela 1, no ano de 2022 a utilização dos serviços de transporte via TáxiGov aumentaram consideravelmente, o que, segundo os gestores e fiscais do contrato, aliviou bastante as demandas de cunho administrativo da gestão de frota própria da UnB. Dessa forma, considera-se importante entender como o serviço vem sendo prestado sob a visão dos usuários que o utilizam, com o intuito de se levantar informações peculiares da prática de seu uso no dia a dia e dessa forma caminhar em busca de eventuais melhorias necessárias para que esse serviço seja prestado cada vez mais de forma eficiente e eficaz.

Na UnB as demandas são as mais variadas possíveis, conforme exemplificado no quadro 15. Assim, foram entrevistados alguns servidores que utilizam o sistema TáxiGov, tanto no percurso aeroporto/casa/aeroporto, para atenderem as demandas de decisões judiciais em outros estados (Ent. 5, 6, e 7), como percursos dentro do perímetro do DF, seja para o comparecimento em audiências de ações trabalhistas, como preposto da união (Ent. 8), seja para irem ao aeroporto tramitarem algum documento ou buscar alguma carga mais simples (Ent. 9) etc.

Nesse contexto, os entrevistados pontuaram algumas vantagens e desvantagens na utilização da locomoção via TáxiGov. Dentre as vantagens, o Ent. 5 explica que “o serviço está disponível a qualquer momento, de forma geral atende bem, o serviço prestado é satisfatório, os veículos são novos e o atendimento pelos motoristas é bom”. Os demais entrevistados também corroboram com essa opinião, salientando que é um serviço rápido, prático e que evita outras contratações como combustível, motorista, locação de veículo, etc, além do que, o Ent. 9 ressalta que “tem mais autonomia e agilidade na ida ao aeroporto para assinar documentos e retirar as cargas, o que é importante porque a cada dia que a carga fica retida a UnB pagará por isso”.

A maioria dos entrevistados não apontaram desvantagens, porém, o Ent. 6 assevera que uma das desvantagens é que as saídas se restringem ao DF, enquanto o Ent. 9, ressaltou, que “apesar do sistema agilizar muito o serviço dele, não serve para transportar todos os tipos de cargas que eles necessitam transportar”. Um ponto fraco apontado pelos entrevistados é em relação ao aplicativo de acesso ao sistema TáxiGov. De modo geral eles acham que o aplicativo é de fácil acesso, prático e intuitivo, contudo, reclamam que quando estão conectados à rede da UnB não conseguem solicitar viagens, o que vem a ser um problema caso o usuário não possua internet privada. Outra queixa diz respeito as suas funcionalidades, pois faltam algumas ferramentas importantes, sendo interessante “aprimorar o aplicativo, apesar de ser tranquilo o seu acesso, ele necessita de um chat direto com o motorista, por exemplo”, assevera o Ent. 7. O usuário solicita a corrida através de um aplicativo próprio, conforme evidenciado na figura 6, a seguir.

Figura 6 – Aplicativo para chamar táxi do Governo Federal.



Fonte: Brasil (2023a).

Em relação a substituição da utilização de frota própria pelo modelo TáxiGov, os entrevistados 5, 6, 7, 8 e 9 são unânimes em dizer o quanto estão mais satisfeitos ao utilizarem o novo modelo, pois conforme afirma o Ent. 6, “antes do sistema TáxiGov utilizávamos os carros da frota própria, que muitas vezes estavam sem condições de rodar, sem manutenção adequada e nos sentíamos inseguros, em relação a isso o TáxiGov é um avanço, pois até hoje só andei em carrão, são carros novos”.

No geral, nota-se que os usuários estão satisfeitos com o sistema TáxiGov e que este atende bem no que se propõe, ou seja, realizar saídas administrativas. O tempo de espera após a solicitação da corrida é curto, inclusive com sanção prevista em contrato no caso de atraso, os carros são novos e podem ser táxis ou carros de passeio novos, o aplicativo poderia ser aperfeiçoado, mas é de fácil acesso e intuitivo.

#### **4.7 A percepção dos usuários de frota própria da Universidade de Brasília**

Vimos que a UnB possui uma média de 237 veículos em sua carga patrimonial e que estes são utilizados para atender a uma diversidade de demandas da instituição. Assim, para um melhor entendimento acerca da gestão de frotas da UnB, cumpre destacar a percepção de alguns dos usuários de frota própria da universidade.

As necessidades dos entrevistados são diversas e abrangem desde saídas para pesquisas de campo até atender às demandas da FAL. Além disso, incluem a cobertura de matérias com o deslocamento de toda a equipe, o acompanhamento da Reitora em eventos externos, o transporte de materiais do cerimonial e compromissos administrativos inerentes ao cargo. Também são necessárias reuniões de trabalho, deslocamento de equipe para gravação de programas e entrevistas, visitas técnicas, viagens para transportar a equipe e equipamentos em torno do DF, entre outras atividades. Tudo isso demanda deslocamento e disponibilidade dos veículos para garantir o sucesso de cada missão.

Com a descrição dos veículos pertencentes a cada Unidade outrora apresentada, percebeu-se que as maiores unidades detentoras de veículos da frota da UnB são: a PRC, com um total de 61 veículos, seguida da FAL, com 30 veículos e do IB, com 28 veículos, o que ensejou que houvesse pelo menos um entrevistado representando cada uma dessas unidades.

Quanto aos motoristas, alguns ficam à disposição nas unidades de maior demanda, enquanto a maioria fica na garagem aguardando a solicitação sob demanda

das unidades. Alguns servidores possuem credenciamento para dirigir os veículos que estão sob a responsabilidade de sua unidade, desde que possuam carteira de motorista que os habilite para a categoria exigida para dirigir o veículo, o que tem ajudado muito, pois as vezes acontece de não ter motoristas disponíveis para todas as demandas do momento.

No IG, por exemplo, de acordo com o Ent. 11, “possuem dois motoristas terceirizados e um do quadro, que está perto de se aposentar, que ficam à disposição do instituto, mesmo assim ainda utilizam muitos veículos dos contratos de locação e motoristas terceirizados, além de terem alguns professores que são devidamente habilitados e credenciados que dirigem os veículos, tudo em prol de tentarem suprir as demandas de saídas e viagens para pesquisas de campo.” Outro aspecto destacado pelo Ent. 11 é que quando os motoristas ficam à disposição da unidade os usuários se sentem mais seguros por já conhecerem os motoristas, há economia de combustível, já que o motorista não terá que retornar para buscá-los, além deles possuírem experiência quanto aos percursos.

Já na SECOM, o Ent. 13 ressalta que “a algum tempo atrás a Secom possuía um motorista dedicado as nossas atividades, mas com as mudanças realizadas nos contratos, foi necessário se adequar para a utilização de motoristas disponíveis na garagem. Nenhum técnico da unidade dirige o veículo”. As demandas da SECOM são imprevisíveis, surgem sem que haja possibilidade de se ter um planejamento prévio, então ter um carro e um motorista disponível é fundamental para não prejudicar o tempo da informação, explica o Ent. 13.

No IB, por exemplo, “a kombi geralmente é dirigida por docentes e técnicos que são credenciados para dirigi-la, entretanto, as vezes solicitamos motoristas terceirizados e ao final de cada viagem os servidores assinam um termo com as especificações das viagens realizadas”, esclarece o Ent. 11.

Na FCE, o motorista precisa ser solicitado com 48 horas de antecedência à unidade responsável pelos veículos da FCE, os motoristas são terceirizados e ao final de cada saída os servidores assinam um termo atestando que o serviço foi prestado. A Ent. 15, explica ainda, que existe um setor de patrimônio específico que cuida dos veículos e tudo o que é relacionado a eles na FCE. Já a UnBTV, conforme ressalta a Ent. 17, possui um motorista à sua disposição, além de alguns servidores credenciados que podem conduzir o veículo menor, uma dobrô.



A maioria dos entrevistados destacam mais vantagens do que desvantagens em se poder utilizar a frota própria da UnB, conforme demonstrado no quadro 19, a seguir.

Quadro 19 – Vantagens e desvantagens da utilização da frota própria da Universidade de Brasília na percepção dos entrevistados.

| Entrevistado | Vantagens  | Desvantagens   |
|--------------|--|--|
| Ent. 10      | Andam muito em estradas carroçáveis e trabalham muito aos fins de semana em trabalhos de campo, podem ter autonomia quanto ao horário e viagens. Fazem viagens mais longas;<br><br>Tem lugares que só podem ir com determinados veículos devido ao acesso, nas estradas de terra, por exemplo. | Frota muito antiga e muito gasto e burocracia com manutenção.  |
| Ent. 11      | Maior autonomia quanto aos horários e locais das viagens; Acesso as estradas de terra, pois os contratos de locação e os veículos TáxiGov possuem limitação contratual quanto a estradas de terra.   | Frota muito antiga e muito gasto e burocracia com manutenção; cada centro de custo custeia os seus gastos com os veículos, como manutenção, combustível, etc.  |
| Ent. 12      | Maior autonomia.   | Manutenção: as vezes tira dinheiro do próprio bolso; muita burocracia para se resolver algo simples, como um pneu furado, por exemplo.   |
| Ent. 13      | Ter o carro e o motorista disponíveis é fundamental para não prejudicar o tempo da informação. Esse modelo pode ser mais econômico do que o modelo de TáxiGov para as demandas dessa unidade; com as alterações contratuais, a responsabilidade do carro hoje é toda administrada pela PRC.    | Como não possuem mais um motorista exclusivo à disposição da unidade, estão mais suscetíveis a falha no transporte, em função do motorista ser compartilhado e a unidade ter de concorrer com as outras demandas da UnB. |

(continua)

Quadro 19 – Vantagens e desvantagens da utilização da frota própria da Universidade de Brasília na percepção dos entrevistados.

| <b>Entrevistado</b> | <b>Vantagens</b>   | <b>Desvantagens</b>   |
|---------------------|--|---|
| Ent. 14             | Só vê vantagens, como: agilidade, autonomia.   | Quando precisam solicitar o carro à PRC tem que ser com antecedência pois é difícil conseguirem de imediato ocorrendo vezes em que utilizam o próprio carro particular para resolver as demandas mais urgentes.   |
| Ent. 15             | Maior autonomia e acesso a estradas de terra.  | Manutenção cara e demorada, além da falta de segurança do carro que é velho, uma Kombi. Problemas da PRC: as vezes não tem carro ou não tem motoristas disponíveis. As vezes fazem vaquinha para consertar o carro e agilizar o seu conserto. A PRC não consegue atender algumas demandas de pesquisas que ocorrem em horários fora do comercial; |
| Ent. 16             | Os professores não precisam “gastar do bolso” com o deslocamento que muitas vezes é longo, por exemplo as idas da Ceilândia até Brazlândia ou Paranoá. Além da autonomia, segurança com motoristas conhecidos e experientes. | Os veículos são antigos e muitas vezes estão em condições ruins para realizar os trajetos, principalmente os ônibus. Há poucos veículos disponíveis para uma grande demanda.  |
| Ent. 17             | Autonomia de se ter veículos a disposição.   | Não visualiza desvantagens.   |

(conclusão)

Fonte: Elaboração própria.

Como se pode observar as maiores vantagens estão relacionadas a agilidade, autonomia e acesso a locais e estradas que são limitadas pelos contratos de locação de veículos e pelo TáxiGov. Muitas demandas são dinâmicas e não podem esperar por agendamento prévio ou por disponibilidade dos carros e motoristas que são compartilhados para atender a todas as demandas da universidade. Quanto as desvantagens, muitos reclamaram da burocracia e do alto custo de manutenção, devido a frota ser muito antiga e necessitar de manutenções frequentes. Outro ponto de destaque seria a grande demanda da universidade para a quantidade de veículos e motoristas disponíveis.

#### **4.8 As ações de melhoria da gestão de frotas da Universidade de Brasília**

Diante dos dados coletados e das entrevistas realizadas, cumpre trazer algumas sugestões de melhorias que foram identificadas ao longo desse estudo.

A princípio, cumpre destacar que os gestores e fiscais do contrato chamam a atenção para a adesão de uma ata para a contratação da empresa Vip Service, a qual presta os serviços de TáxiGov a essa universidade, ressaltando que, uma ata geralmente traz um objeto padronizado e comum a todos os seus partícipes, ou seja, objetos que possam ser aproveitados às necessidades de cada órgão. Todavia, apesar da UnB possuir muitas demandas administrativas e que são abarcadas pelo modelo TáxiGov essa também possui demandas muito peculiares e que necessitam de um levantamento e estudo detalhado prévio.

Assim, uma das melhorias seria um estudo mais detalhado e o levantamento de todas as demandas da UnB que necessitam de veículos, com o fim de se obter a real quantidade e espécie de veículos que atenderiam satisfatoriamente a universidade como um todo, conforme afirma o Ent. 4 “adesões a atas por vezes não é a melhor solução pois padroniza o objeto, o que muitas vezes, acaba não atendendo as especificidades da universidade. Exemplo: os motoristas necessitam viajar para fora de Brasília”.

Muitos entrevistados se queixaram das condições dos veículos, alegando que a frota da UnB está muito velha e precisa ser renovada, pois os gastos são altos com manutenções recorrentes, além do processo ser muito burocrático e demorado para o serviço de manutenção ser prestado. A Ent. 12 assevera que “a última manutenção do carro ficou em torno de R\$18.000,00 (dezoito mil reais), custeado pela FT. Muitas coisas e custos foram descentralizados para as unidades, contudo o recurso não aumentou”. Além do que, ainda se tem a questão da falta de segurança que os veículos velhos e sucateados geram aos usuários.

Outra melhoria se refere ao aumento da frota própria da UnB, com veículos que supram as diferentes necessidades, pois como ressalta a Ent. 16 “precisamos de veículos mais novos e em maior quantidade, que atenda as demandas, para que melhore a questão da gestão e do choque de demandas”. Ademais, tem-se a questão do acesso as estradas de terra, que são essenciais para muitos cursos que necessitam fazer pesquisa de campo em locais cujo acesso precisa de veículos mais específicos.

Sabe-se que a universidade vem sofrendo cortes em seu orçamento ao longo dos últimos anos, o que influencia diretamente nas suas contratações, entretanto, o planejamento e a quantidade de motoristas e veículos de grande porte dos contratos de locação devem ser revistos, para que o quantitativo seja suficiente para o atendimento das demandas. O cargo de motorista foi extinto a algum tempo dos concursos públicos de ingresso na FUB, assim, os pouquíssimos que restam estão prestes a se aposentarem, o que é ruim, pois por serem do quadro, são conhecidos, experientes nas estradas e transmitem mais segurança aos usuários que os acompanham.

Outra ação de melhoria importante seria a ampla divulgação e incentivo da utilização do sistema TáxiGov. Através das entrevistas, percebeu-se que algumas demandas que ainda utilizam frota própria da UnB poderiam perfeitamente serem substituídas pelo modelo TáxiGov, contudo, as pessoas o desconhecem, não sabem de sua praticidade e agilidade nas demandas administrativas, ficando à mercê das filas de espera para aguardar a disponibilidade dos carros próprios da UnB.

Quadro 20 – Ações de melhorias da gestão de frotas da Universidade de Brasília.

| <b>Ações de Melhorias</b>   |
|---|
| <p>Renovação da frota, o que acarretaria menos gastos com manutenção e mais segurança para os seus usuários.</p> <p>Aumento da frota, de forma que a quantidade e espécie de veículos supram as demandas da UnB, especialmente quanto ao acesso a estradas de terra.</p> <p>Melhor planejamento e maior contratação de locação de veículos grandes (ônibus, microônibus, van, etc.) que possam acessar estradas de terras e trafegar fora do perímetro do DF.</p> <p>Melhor planejamento e maior contratação de motoristas terceirizados, ou até a abertura de vagas, nos próximos concursos da UnB, para o cargo de motorista.</p> <p>Maior agilidade e menos burocracia nos processos de manutenção dos veículos.</p> <p>Manutenções preventivas e regulares.</p> <p>Maior publicidade e incentivo quanto a utilização do sistema TáxiGov para as demandas administrativas da universidade, com palestras e capacitações para que se quebrem barreiras culturais como a resistência de servidores habituados as rotinas anteriores ou que temam a perda de autonomia.</p> |

Fonte: Elaboração própria.

Diante de toda a pesquisa, essas foram as ações de melhorias levantadas e sugeridas para a gestão de frotas da UnB.

## 5 DISCUSSÃO

É consenso entre diversos autores que a inovação tecnológica é um instrumento fundamental para o aumento da produtividade e competitividade das instituições, além de estimular o crescimento econômico mundial. Não seria diferente quanto a UnB.

Nesse sentido, Serafim (2011) assevera que a inovação ocorre quando algum recurso com certo grau de novidade é introduzido, resultando na criação de valor econômico, mas não apenas isso, há também a responsabilidade socioambiental, que foi sendo incorporada ao longo dos anos. Assim, segundo o mesmo autor a “inovação nasce com a ideia criativa, que se transforma pelo conhecimento em projeto, patente, registro ou fórmula, e finalmente é implementada com disciplina, para criar valor e gerar retorno aos envolvidos no processo”.

Cumprido ressaltar que na Administração Pública, além da observação quanto a legalidade, deve-se ater ao fato de o recurso ser público e, sobretudo, que a inovação, é meio e não fim, e tem por objetivo saciar uma demanda real da sociedade, ou seja, ela deve ser a solução para um problema concreto. Rauen (2022, p. 25) corrobora com esse entendimento quando afirma que “se o controle para políticas de inovação é desafiador, o controle para compras públicas para inovação é ainda mais, uma vez que envolve a relação público-privada em um ambiente de risco e incerteza”.

Nesse Contexto, Oliveira (2015) destaca que as compras públicas são aquisições de bens e serviços para suprir demandas do estado e representam grande parte dos gastos da Administração Pública. No Brasil, estas são realizadas por meio de processo de licitação, que está previsto nas Leis n. 8.666/93, vigente até o dia 30 de dezembro de 2023, e na Nova Lei de Licitações e Contratos n. 14.133/2021, vigente desde abril de 2021.

Assim, a evolução do processo de compras e contratações públicas criou formatos de contratação, como serviços compartilhados entre vários órgãos. Em 2014, ocorreu a criação oficial da Central de Compras e Contratações do Governo Federal, tendo como um de seus objetivos principais centralizar as aquisições e contratações de bens e serviços de uso comum pelos órgãos da Administração Pública Federal (MOREIRA; RIBEIRO, 2016). A centralização das compras e contratações públicas do governo federal, geridos pela Central de Compras do Ministério da Economia (ME), proporcionaram uma economia de R\$ 839 milhões de

reais<sup>3</sup> aos cofres públicos em 2021, devido a iniciativas tanto do ME como do Centro de Serviços Compartilhados (CSC) que incluem modelos como o TáxiGov e o Almoarifado Virtual Nacional.

Diante da divulgação dos dados do ME, acredita-se que a economia centralizada tem se mostrado eficiente, gerando ganho de escala, evitando a repetição de processos de contratação de itens comuns a todos, gerando maior autonomia orçamentária, celeridade nas aquisições e permitindo, ainda, a padronização de requisitos, o que gera maior efetividade na gestão e na fiscalização dos contratos. Observa-se que não há um modelo absoluto para contratações públicas, mas um modelo híbrido pode otimizar recursos financeiros e logísticos.

Perante isso e com a constante pressão dos cidadãos por uma utilização mais consciente e eficiente dos recursos públicos, os modelos de serviços compartilhados passaram a ser considerados grandes inovações para a Administração Pública. O sistema TáxiGov é um desses modelos e já foi implantado em 26 capitais brasileiras<sup>11</sup>, gerando resultados impressionantes, como a economia de R\$33,8 milhões de reais aos cofres públicos.

Nesse contexto, Abreu Júnior (2020) deu início à pesquisa de implementação do modelo TáxiGov na UnB, apostando que com a implementação desse sistema, haveria um melhor aproveitamento dos servidores para outras unidades técnicas e administrativas da Universidade, vez que, o gerenciamento de frota de veículos possui um alto esforço gerencial, necessitando de inúmeros servidores do quadro da instituição.

Apesar do sistema TáxiGov ser considerado uma inovação radical para a Administração Pública, pois conforme ratifica Tigre (2006), houve um salto descontínuo na tecnologia desses serviços, rompendo as trajetórias existentes, ele não chega a ser uma inovação disruptiva na UnB, pois apesar da grande melhora quanto ao atendimento das demandas administrativas, devido ao caráter plurifacetado da universidade, essa ainda conta com um grande percentual de frota própria que é utilizada diariamente para suprir as suas mais variadas necessidades.

---

<sup>3</sup> Dados retirados do sítio Ministério da Economia: <https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2022/janeiro/centralizacao-de-compras-e-servicos-do-governo-federal-proporciona-economia-de-r-839-milhoes-em-2021> acesso em 17 junho 2023.

Dessa forma, na UnB, o modelo TáxiGov pode ser considerado como uma inovação incremental, o qual, segundo Tigre (2006), abrange melhorias, aperfeiçoamentos, novos arranjos logísticos e organizacionais em produtos ou processos, pois de fato ocorreu uma significativa melhora no gargalo das demandas administrativas da universidade. Contudo, ainda necessita contar com inúmeros servidores do quadro da instituição, não ocorrendo diferença significativa quanto ao esforço gerencial de antes da implementação do modelo TáxiGov.

Outra constatação, de acordo com Aarão (2016), é que um dos pontos essenciais no planejamento de transporte e sua logística é a observação de qual sistema, dos que se encontram disponíveis, se enquadra e atende melhor as demandas específicas de cada instituição, com bases consistentes em prol da sustentabilidade visando o princípio da economicidade. Segundo ele, essa é a base para que se tenha sucesso nas fases posteriores, pois a exigência de cada serviço demanda tipos específicos de esforços envolvidos.

É assim que a UnB deve ser avaliada, pois mesmo reconhecendo a importância e a eficiência da utilização do modelo TáxiGov na instituição, este não é capaz de solucionar todo o problema da sua gestão de frotas, pois devido a sua diversidade de demandas, ter uma frota própria disponível é indispensável para o fiel cumprimento de sua missão quanto ao ensino, pesquisa e extensão de excelência e com compromisso social.

O Ent. 11 ratifica este entendimento quando afirma que “no Instituto de Geociências, as próprias Diretorias Curriculares Nacionais (DCN), exigem que 20% do tempo do curso seja em campo, então do primeiro ao último semestre os alunos têm aula prática em campo”. Ele ainda chama a atenção para a utilização de veículos locados, pois devido à alta demanda de pesquisa de campo e ao baixo número de motoristas e veículos próprios disponíveis, ainda é necessário utilizar os veículos dos contratos de locação da UnB, porque fazem viagens para outros estados e permanecem por alguns dias em determinados locais de pesquisa, sem falar que necessitam do auxílio de carros de apoio que transportam ferramentas e mantimentos.

Percebe-se que as peculiaridades da UnB devem ser tratadas com a singularidade que o caso requer, pois é fato que as inovações são sempre bem-vindas, há de se reconhecer que o modelo TáxiGov foi um grande avanço para a Administração Pública e certamente contribuiu muito para aliviar um dos grandes problemas da UnB, melhorar a sua gestão de frotas. Todavia, está longe de ser o

suficiente para resolver o problema em questão, pois não é aplicável a toda a realidade da universidade.

A atual situação da gestão de transporte da UnB ainda apresenta diversos desafios a serem solucionados, pois apesar de contar com o modelo TáxiGov e com os contratos de locação, motoristas terceirizados, combustível, etc., a frota própria é antiga e carece de manutenções frequentes, que acabam sendo extremamente onerosas e burocráticas. Além disso, a demanda é grande e variada, se chocando por diversas vezes e a maioria não conseguindo ser suprida de maneira satisfatória, prejudicando assim o desenvolvimento da vida administrativa e acadêmica da instituição.

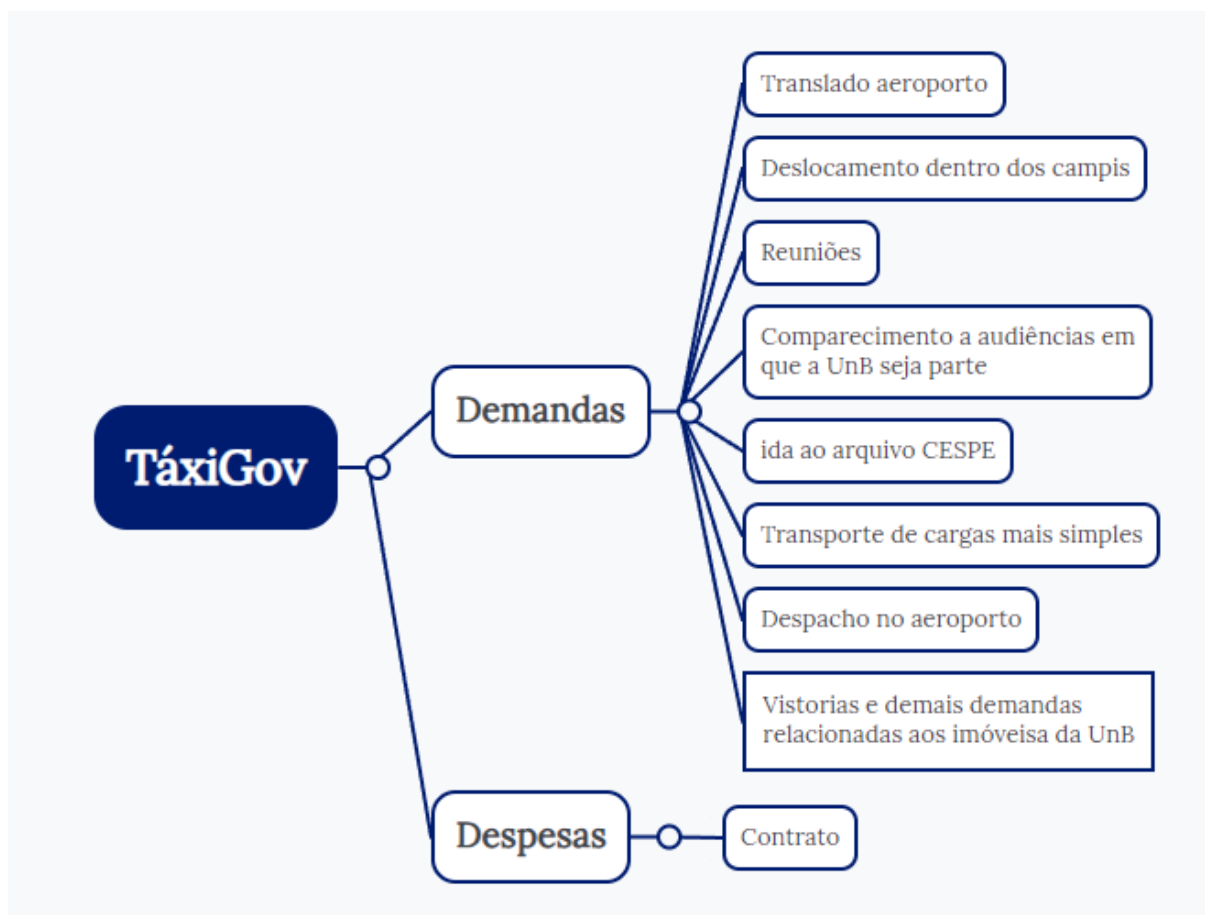
Desse modo, o levantamento das necessidades de locomoção da instituição deve ser realizado de maneira minuciosa, para que haja um planejamento adequado e que se consiga estabelecer um equilíbrio entre a sustentabilidade, economicidade e efetividade, com um número exato de veículos que atendam as necessidades básicas acadêmicas e administrativas da universidade.

Porém, não se trata apenas de um levantamento preciso, visto que as restrições orçamentárias estão cada vez mais frequentes no âmbito da educação, o que pode ser verificado com a publicação em 30/09/2022 do Decreto n. 11.216, o qual dispõe sobre a programação orçamentária e financeira e estabelece o cronograma de execução mensal de desembolso do Poder Executivo federal para o exercício de 2022, que previu novo contingenciamento no orçamento do Ministério da Educação, no percentual de 5,8%<sup>12</sup>, do orçamento que havia sido aprovado para este ano.

Como se vê, a gestão de frotas da UnB ainda é um grande desafio para os seus gestores públicos e apesar da melhora após a implementação do TáxiGov, este não abarca todas as necessidades da universidade e boa parte de suas demandas necessitam de frota especializada própria ou oriunda dos contratos de locação. A dificuldade está em lidar com os cortes orçamentários cada vez mais frequentes, o aumento das demandas acadêmicas e a ociosidade dos veículos, que em sua maioria são antigos e se tornam cada vez menos seguros aos seus usuários.

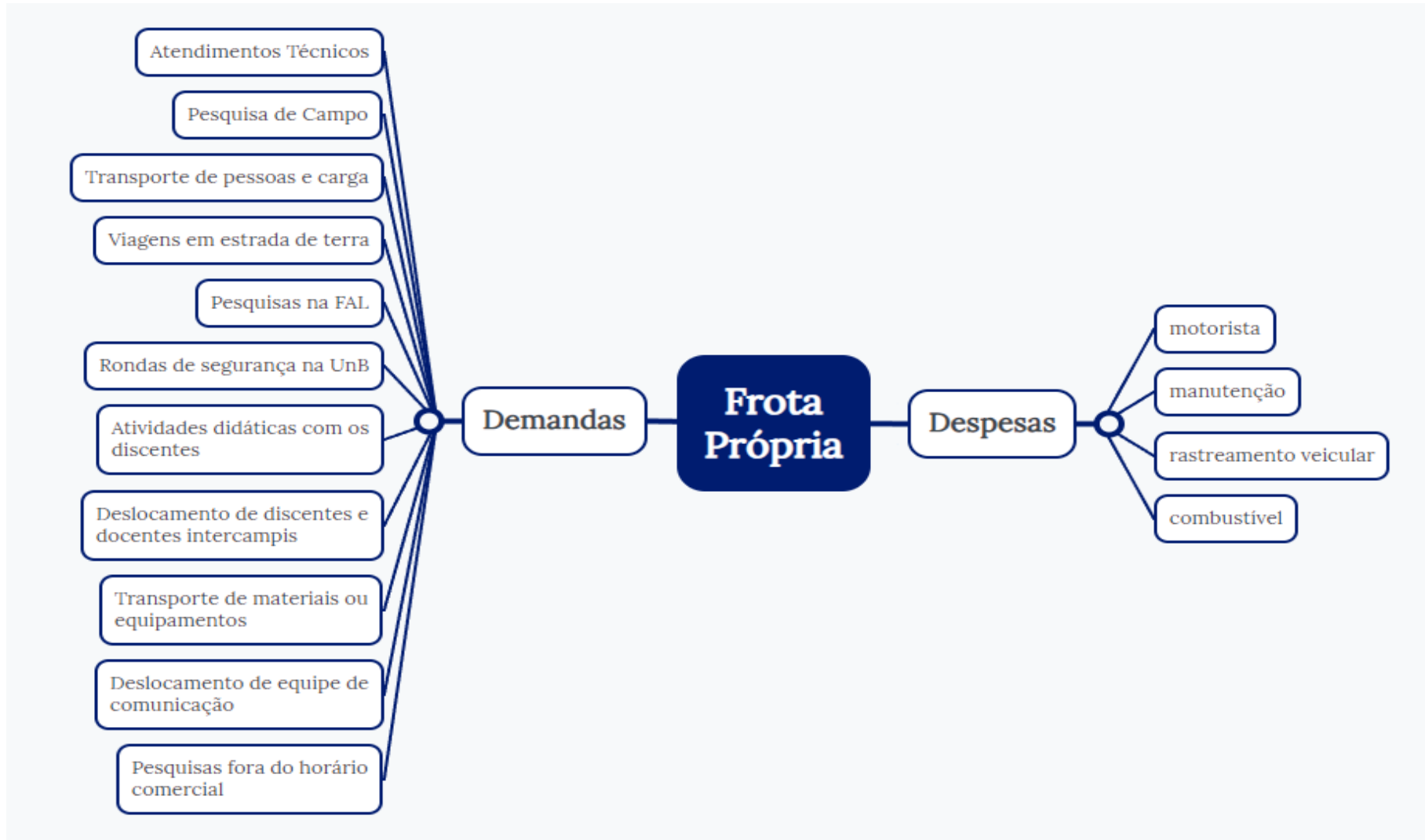


Figura 7 – Síntese demandas e despesas – modelo TáxiGov.



Fonte: Elaboração própria.

Figura 8 – Síntese demandas e despesas – frota própria da Universidade de Brasília.



Fonte: Elaboração própria.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa em tela teve como objetivo geral analisar a aplicabilidade do sistema TáxiGov como estratégia de inovação na gestão de frotas da UnB. Para tanto, o referencial teórico abordou conceitos da Administração Pública que respaldassem o objeto de estudo, relacionados à Gestão da Inovação, as inovações tecnológicas e ao desenvolvimento econômico nas Instituições Federais de Ensino Superior (IFESs), à Nova Gestão Pública (NGP), às compras públicas no Brasil e à sua centralização, com destaque para o modelo TáxiGov. Por fim, tratou sobre a gestão de transporte e frota.

Em prol do objetivo geral, foram delineados cinco objetivos específicos, quais sejam:

- 1) Levantar a quantidade e a localização dos veículos pertencentes à frota da UnB;
- 2) Identificar as demandas de transporte e locomoção da UnB;
- 3) Identificar as contratações públicas de prestação de serviço de transporte da UnB;
- 4) Verificar a utilização e aplicabilidade do sistema TáxiGov na UnB; e
- 5) Propor ações de melhorias na gestão de frota da UnB.

Observou-se que o sistema TáxiGov abarca apenas as demandas administrativas e que nem todas as demandas consideradas administrativas estão sendo realizadas com base nesse modelo, seja por comodidade, seja por falta de conhecimento do serviço ali prestado.

Na percepção dos gestores e fiscais do contrato, o sistema TáxiGov atende bem ao que se propõe – saídas administrativas –, acarretando melhoria considerável quanto ao alívio da utilização de frota própria para a resolução de todas as demandas de cunho administrativo. Embora ainda existam algumas resistências quanto a utilização do sistema, atualmente, grande parte das demandas administrativas da UnB são realizadas via modelo TáxiGov, quase não havendo reclamação quanto a prestação desse serviço. Todavia, é consenso entre estes que a referida IFES possui uma pluralidade de demandas e que, em sua maioria, não podem ser atendidas pelo modelo em questão, pois este possui limitações indispensáveis às necessidades da universidade.

Na percepção dos usuários TáxiGov, de modo geral, notou-se que todos estão satisfeitos com o modelo, corroborando com a agilidade e eficiência ali proporcionada. A única observação mais evidente se referiu ao seu aplicativo, onde grande parte concorda que este poderia ser aperfeiçoado, tendo como modelo o aplicativo do Uber – que dispõe de mais funcionalidades –, embora ele já seja de fácil acesso e intuitivo. Já na percepção dos usuários de frota própria, grande parte destaca a autonomia e a agilidade como as maiores vantagens de se utilizar frota própria, não havendo limitações de perímetro ou de tipos de estradas acessíveis, ao passo que em relação às desvantagens, mostra-se evidente que a questão da frota ser muito antiga e com necessidade de manutenções frequentes é o maior desafio enfrentados, sem falar no grande choque de demandas e na falta de veículos e motoristas suficientes para atender a toda a comunidade da Universidade.

Acredita-se que, ao tomar conhecimento sobre as necessidades específicas da UnB em relação às demandas que envolvem a frota de veículos e às barreiras identificadas, a Instituição passará a ter o diagnóstico necessário para empreender mudanças institucionais adequadas, a fim de dimensionar suas ações de planejamento e operacionalização. Ademais, a pesquisa propôs algumas ações de melhorias, com base nos dados levantados e nos relatos dos entrevistados. Uma das principais ações seria o aumento e a renovação da frota da UnB – o que acarretaria menos gastos com manutenções e mais segurança aos usuários.

Outro ponto importante seria ofertar maior publicidade e incentivo quanto a utilização do sistema TáxiGov para as demandas administrativas da Universidade, com palestras e capacitações, para que se quebrem barreiras culturais (a resistência de servidores habituados às rotinas anteriores ou que temam a perda de autonomia, por exemplo).

No que se refere às limitações do presente estudo, têm-se as seguintes questões: a escolha dos entrevistados se restringiu a alguns usuários do modelo TáxiGov, aos gestores e aos fiscais responsáveis pela gestão do contrato que presta os serviços TáxiGov na UnB, além de alguns servidores das Unidades que mais utilizam a frota própria da UnB. Logo, como limitação metodológica, vale destacar que o número de participantes foi restrito, bem como não foram verificadas suas funções atuais, apenas averiguando-se o cargo de origem de ingresso na UnB. Tal limitação é também justificada pela grande quantidade e diversidade de demandas e usuários

que utilizam a frota própria da UnB, o contrato TáxiGov e os veículos de locação, e que nem sempre estiveram disponíveis para o agendamento de entrevistas.

Outras limitações de destaque foram:

- O Contrato que viabiliza a utilização do modelo TáxiGov na UnB foi celebrado em 2020 – ano de início da pandemia do novo Coronavírus, onde o trabalho passou a ser integralmente remoto, acarretando a quase não utilização dos serviços via TáxiGov e dificultando, assim, a obtenção de dados e métricas comparativas no período 2020-2021; e
- A dificuldade de se materializar a quantidade de veículos atualmente pertencentes à UnB; apesar da Coordenação de Gestão de Transportes (COTR) possuir um controle e tentar se manter ao máximo atualizada, muitos veículos estão com a carga patrimonial diversa de onde se encontram fisicamente; e ainda, muitos veículos são advindos de doação (tanto de projetos executados por professores como de outros órgãos), alguns veículos estão ociosos na garagem aguardando por leilão ou doação, alguns veículos se encontram nos *campi* fora do *campus* Darcy Ribeiro, entre outras condições dificultadoras específicas.

Observa-se que a pesquisa em tela é um ponto de partida para estudos futuros, recomendando-se a continuidade do presente através de algumas percepções. Em primeiro lugar, novos estudos poderiam analisar as particularidades das demandas das Unidades Acadêmicas da UnB, levantando a quantidade e os tipos de veículos necessários para o desenvolvimento regular dos cursos. Por conseguinte, novos estudos poderiam explorar uma forma de renovar e aumentar a frota atual da Universidade, estudando novas formas de se gerar uma renda que seja voltada para que as aquisições sejam viabilizadas devido ao contingenciamento recorrente do orçamento.

Perspectivas futuras podem se dedicar à pesquisa e ao desenvolvimento de soluções que atendam às demandas específicas das Universidades Federais (UFs). Uma opção seria a implementação de um sistema semelhante ao TáxiGov, mas adaptado às necessidades acadêmicas, com veículos de grande porte e condutores especializados. Dessa forma, seria possível otimizar o transporte interno e ofertar um serviço de qualidade para toda a comunidade acadêmica. Por fim, sugere-se um estudo quantitativo longitudinal, que faça uma análise temporal da eficiência do

TáxiGov em relação à frota própria da UnB, tendo em vista que a presente pesquisa não obteve dados referente ao período da pandemia do novo Coronavírus devido ao trabalho remoto.

Diante dos resultados obtidos com a pesquisa em tela, tem-se que o modelo TáxiGov é uma iniciativa inovadora que representa a quebra de paradigma na prestação de serviços de locomoção na Administração Pública federal e que, de fato, trouxe inúmeros benefícios aos órgãos que o aderiram, mas que está longe de resolver o problema da gestão de frotas da IFES em comento.

Todavia, a compreensão do contexto e das diferentes demandas da gestão de frota da UnB permite esclarecer que o modelo híbrido existente na Universidade é o que melhor a atende atualmente, uma vez que o modelo TáxiGov abrange apenas as saídas administrativas, ao passo que a UnB possui uma diversidade de demandas que variam entre acadêmicas e administrativas. Nesse sentido, mesmo com a contratação TáxiGov, tal IFES ainda conta com contratos de locação, motorista, combustível, rastreamento e manutenção, que propiciam as saídas específicas e com acessos às estradas de terra e que, muitas vezes, ocorrem fora do perímetro do Distrito Federal – requisitos não abrangidos pelo sistema TáxiGov.

Diante do exposto, tem-se que a implementação de mudanças não é algo simples, principalmente em organizações públicas que contam com rigidez burocrática e com orçamentos cada vez mais escassos. Assim, a presente pesquisa constatou que a gestão de frota da UnB é deficiente para atender sua comunidade acadêmica – o que além de implicar em diversos outros serviços correlatos, pode ser uma oportunidade para o avanço na estratégia de inovação na gestão de frotas da UnB. Renová-la e combiná-la aos contratos de locação e à modelos como, o TáxiGov, por exemplo, com a participação da percepção de seus usuários em seu planejamento e entrega, se mostra difícil, porém, factível, sendo possível torná-la mais eficaz ao que se propõe: o atendimento dos anseios da comunidade acadêmica, dos gestores, dos docentes, dos discentes e dos técnicos administrativos.

## REFERÊNCIAS

- AARÃO, Lucas Resende. **Terceirização versus frota própria**: uma análise da função transporte em uma Instituição Federal de Ensino. 2016. 82 f. Dissertação (Mestrado) – Programa de PósGraduação em Administração Pública em Rede Nacional, Universidade Federal de Viçosa, Florestal, MG, 2016. Disponível em: <https://profiap.ufv.br/wp-content/uploads/2016/09/LUCAS-RESENDE-AARAO.pdf>. Acesso em: 28 jul. 2022.
- ABREU JÚNIOR, Fernando Souza. **Economia compartilhada**: implementação do TáxiGov na Universidade de Brasília. 2020. 108 p. Dissertação (Mestrado em Gestão Pública) – Programa de Pós-Graduação em Gestão Pública, Faculdade UnB Planaltina, Universidade de Brasília, Brasília, 2020. Disponível em: [https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/38770/1/2020\\_FernandoSouzaAbreuJ%c3%banior.pdf](https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/38770/1/2020_FernandoSouzaAbreuJ%c3%banior.pdf). Acesso em: 29 jul. 2022.
- ALMEIDA, Cristiany Caliri de. Vantagens do TáxiGov para a gestão pública. **Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento**, [s. l.], a. 7, ed. 10, v. 5, out. 2022. Disponível em: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/administracao/vantagens-do-taxigov>. Acesso em: 20 mar. 2023.
- ALMEIDA, Walisson Alan Correia; GUARNIERI, Patrícia; GOULART, Luciana; DUARTE, Raoni Fonseca; DEMO, Gisela. Compras estratégicas no setor público: uma revisão sistemática da produção nacional. **Revista Gestão.Org**, [s. l.], v. 16, n. 2, p. 117-131, 2018.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Sistema Inteligentes de Transportes**. [S. l.]: ANTP: The World Bank, 2012. v. 8. (Série Cadernos Técnicos)
- BARCHET, Gustavo. **Licitações**: Lei nº 8.666/93: teoria e questões. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012. 205 p.
- BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. Tradução: Luís Antero Reto e Augusto Pinheiro. São Paulo: Edições 70, 2016.
- BEHN, Robert B. O novo paradigma da gestão pública e a busca da *accountability* democrática. **Revista do Serviço Público**, [s. l.], a. 49, n. 4, p. 5-45, out./dez. 1998. Disponível em: <https://revista.enap.gov.br/index.php/RSP/article/view/399/524>. Acesso em: 17 fev. 2023.
- BRASIL. Ministério da Economia. Centralização de compras e serviços do governo federal proporciona economia de R\$ 839 milhões em 2021: valor inclui as contratações e serviços compartilhados geridos pela Central de Compras do Ministério da Economia. **Ministério da Economia**, Brasília, 3 jan. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2022/janeiro/centralizacao-de-compras-e-servicos-do-governo-federal-proporciona-economia-de-r-839-milhoes-em-2021>. Acesso em: 28 jul. 2022.

BRASIL. Ministério da Economia. Governo arrecada R\$1,2 milhão com venda de carros usados: valor superou 49% do estabelecido e todos os veículos foram arrematados. **Ministério da Economia**, Brasília, 17 maio 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2019/05/governo-arrecada-r-1-2-milhao-com-venda-de-carros-usados>. Acesso em: 30 jul. 2022.

BRASIL. Ministério da Economia. **O que é o TáxiGov?** Brasília, 2023a. Disponível em: <https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/gestao/central-de-compras/taxigov>. Acesso em: 30 jul. 2022.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Secretaria Especial para Assuntos Jurídicos. **Medida Provisória nº 1.167, de 31 de março de 2023**. Altera a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, para prorrogar a possibilidade de uso da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, da Lei nº 10.520, de 17 de julho de 2002, e dos art. 1º a art. 47-A da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011. Brasília, 2023b. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2023-2026/2023/mpv/mpv1167.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/mpv/mpv1167.htm). Acesso em: 1º abr. 2023.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, 1988. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 30 jul. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Decreto nº 5.563, de 11 de outubro de 2005**. Regulamenta a Lei nº 10.973, de 2 de dezembro de 2004, que dispõe sobre incentivos à inovação e à pesquisa científica e tecnológica no ambiente produtivo, e dá outras providências. Brasília, 2005. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2005/decreto/d5563.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/decreto/d5563.htm). Acesso em: 30 jul. 2022.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Decreto nº 8.189, de 21 de janeiro de 2014**. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e remaneja cargos em comissão e funções comissionadas técnicas. Brasília, 2014. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2014/decreto/d8189.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/decreto/d8189.htm). Acesso em: 30 jul. 2022.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei nº 3.998, de 15 de dezembro de 1961**. Autoriza o Poder Executivo a instituir a Fundação Universidade de Brasília, e dá outras providências. Brasília, 1961. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1950-1969/l3998.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/l3998.htm). Acesso em: 30 jul. 2022.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993**. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Brasília, 1993. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8666cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8666cons.htm). Acesso em: 30 jul. 2020.



BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei nº 10.520, de 17 de julho de 2002.** Institui, no âmbito da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos do art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, modalidade de licitação denominada pregão, para aquisição de bens e serviços comuns, e dá outras providências. Brasília, 2002. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/l10520.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10520.htm). Acesso em: 30 jul. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.** Institui o Regime Diferenciado de Contratações Públicas – RDC; altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e a legislação da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO); cria a Secretaria de Aviação Civil, cargos de Ministro de Estado, cargos em comissão e cargos de Controlador de Tráfego Aéreo; autoriza a contratação de controladores de tráfego aéreo temporários; altera as Leis nºs 11.182, de 27 de setembro de 2005, 5.862, de 12 de dezembro de 1972, 8.399, de 7 de janeiro de 1992, 11.526, de 4 de outubro de 2007, 11.458, de 19 de março de 2007, e 12.350, de 20 de dezembro de 2010, e a Medida Provisória nº 2.185-35, de 24 de agosto de 2001; e revoga dispositivos da Lei nº 9.649, de 27 de maio de 1998. Brasília, 2011. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2011/lei/l12462.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12462.htm). Acesso em: 30 jul. 2022.

BRASIL. Presidência da República. Secretaria-Geral. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Decreto nº 8.578, de 26 de novembro de 2015.** Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e dispõe sobre a criação da Comissão de Transição e Inventariança da Extinta Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República. Brasília, 2015. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/decreto/d8578.htm#:~:text=Decreto%20n%C2%BA%208578&text=Aprova%20a%20Estrutura%20Regimental%20e,Estrat%C3%A9gicos%20da%20Presid%C3%Aancia%20da%20Rep%C3%ABlica%20](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/decreto/d8578.htm#:~:text=Decreto%20n%C2%BA%208578&text=Aprova%20a%20Estrutura%20Regimental%20e,Estrat%C3%A9gicos%20da%20Presid%C3%Aancia%20da%20Rep%C3%ABlica%20). Acesso em: 30 jul. 2022.

BRASIL. Presidência da República. Secretaria-Geral. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei nº 10.973, de 2 de dezembro de 2004.** Dispõe sobre incentivos à inovação e à pesquisa científica e tecnológica no ambiente produtivo e dá outras providências. Brasília, 2004. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/lei/l10.973.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/l10.973.htm). Acesso em: 30 jul. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Secretaria-Geral. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei nº 13.243, de 11 de janeiro de 2016.** Dispõe sobre estímulos ao desenvolvimento científico, à pesquisa, à capacitação científica e tecnológica e à inovação e altera a Lei nº 10.973, de 2 de dezembro de 2004, a Lei nº 6.815, de 19 de agosto de 1980, a Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, a Lei nº 8.745, de 9 de dezembro de 1993, a Lei nº 8.958, de 20 de dezembro de 1994, a Lei nº 8.010, de 29 de março de 1990, a Lei nº 8.032, de 12 de abril de 1990, e a Lei nº 12.772, de 28 de dezembro de 2012, nos termos da Emenda Constitucional nº 85, de 26 de fevereiro de 2015. Brasília, 2016. Disponível

em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2016/Lei/L13243.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2016/Lei/L13243.htm). Acesso em: 30 jul. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Secretaria-Geral. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021**. Lei de Licitações e Contratos Administrativos. Brasília, 2021. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2021/lei/l14133.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/lei/l14133.htm). Acesso em: 30 jul. 2022.

BRASIL. Presidência da República. Secretaria-Geral. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Decreto nº 9.287, de 15 de fevereiro de 2018**. Dispõe sobre a utilização de veículos oficiais pela administração pública federal direta, autárquica e fundacional. Brasília, 2018. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/decreto/D9287.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/decreto/D9287.htm). Acesso em: 30 jul. 2022.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. **Licitações e contratos**: orientações e jurisprudência do TCU. 4. ed. rev., atual. e ampl. Brasília: TCU, Secretaria-Geral da Presidência: Senado Federal, Secretaria Especial de Editoração e Publicações, 2010. 910 p.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. O modelo estrutural de gerência pública. **RAP**, Rio de Janeiro, v. 42, n. 2, p. 391-410, mar./abr. 2008. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rap/a/yGxNGHd7GvFptzTPbD4fzDD/?lang=pt&format=pdf>. Acesso em: 25 fev. 2023.

CAIXETA-FILHO, José Vicente; MARTINS, Ricardo Silveira (Orgs.). **Gestão logística do transporte de cargas**. São Paulo: Atlas, 2001. 298 p.

CARNEIRO, Ricardo; MENICUCCI, Telma Maria Gonçalves. Gestão pública no século XXI: as reformas pendentes. **Textos para Discussão**, IPEA, Brasília, n. 1686, dez. 2011.

CARVALHO, Hélio Gomes de; REIS, Dálcio Roberto dos; CAVALCANTE, Márcia Beatriz. **Gestão da Inovação**. Curitiba: Aymar, 2011.

CAVALCANTE, Pedro; CAMÕES, Marizaura; CUNHA, Bruno; SEVERO, Willber (Orgs.). **Inovação no setor público**: teoria, tendências e casos no Brasil. Brasília: ENAP: IPEA, 2017. 266 p.

CHAUÍ, Marilena. A universidade pública sob nova perspectiva. **Revista Brasileira de Educação**, [s. l.], n. 24, p. 5-15, set./dez. 2003. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbedu/a/n5nc4mHY9N9vQpn4tM5hXzj/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 12 jun. 2023.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **O transporte move o Brasil**. Brasília, 2023. Disponível em: <https://cnt.org.br/propostas-cnt-transporte>. Acesso em: 12 jun. 2023.

COSTA, Ângela Lobo. **Servidores públicos federais no contexto da Nova Gestão**

**Pública:** atuação dos técnicos de nível superior da UFRN. 2014. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Gestão Pública, Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2014. CRESWELL, John W.; CRESWELL, J. David. **Projeto de pesquisa:** métodos qualitativo, quantitativo e misto. Tradução: Sandra Maria Mallmann da Rosa. Rev. técnica: Dirceu da Silva. 5. ed. Porto Alegre: Penso, 2021.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo.** 29. ed. rev. atual e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2016.

ENGELMANN, Wilson; WILLIG, Junior Roberto. **Inovação no Brasil:** entre os riscos e o marco regulatório. São Paulo: Paco Editorial, 2016.

FENILI, Reato. **Boas práticas administrativas em compras e contratações públicas.** Niterói, RJ: Impetus, 2016. 174 p.

FERNANDES, Ciro Campos Christo. A centralização das compras na Administração Federal: lições da história. In: VIII Congresso CONSAD de Gestão Pública, Brasília, 26-28 maio 2015. **Anais...** Brasília, 2015.

FERNANDES, Ciro Campos Christo. Compras públicas no Brasil: vertentes de inovação, avanços e dificuldades no período recente. **Administração Pública e Gestão Social**, [s. l.], v. 4, n. 11, p. 1-19, set./dez. 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufv.br/apgs/article/view/7262/pdf>. Acesso em: 30 maio 2022.

FURRIEL, Thiago Fidélis de Sousa. **Os modelos centralizado e descentralizado das aquisições de materiais de consumo no âmbito da Fundação Oswaldo Cruz.** 2021. 76 f. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) – Programa de Pós-Graduação em Saúde Pública, Escola Nacional de Saúde Pública Sergio Arouca, Fundação Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro, 2021.

GHIGGI, Ilca Maria Ferrari; MADRUGA, Érico de Avila. **Análise da viabilidade técnica e econômica para implantação de contrato de terceirização da frota de transporte terrestre ao invés da gestão de frota própria com contratação de serviço de direção veicular no IFSC Campus Chapecó.** 2020. Trabalho de Conclusão (Especialização em Gestão Pública na EPT) – Instituto Federal de Santa Catarina, [s. l.], 2020. Disponível em: [https://repositorio.ifsc.edu.br/bitstream/handle/123456789/1470/TCC\\_POSGPEPT\\_II\\_caGhiggi.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ifsc.edu.br/bitstream/handle/123456789/1470/TCC_POSGPEPT_II_caGhiggi.pdf?sequence=1&isAllowed=y). Acesso em: 29 jul. 2022.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 5. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GOMES, Raio. UnB completa 59 anos gerando impacto dentro e fora dos ambientes de ensino: Inovadora desde a concepção, instituição mantém princípios de seus criadores na valorização da diversidade e da ciência. **UnB Notícias**, Brasília, 19 abr. 2021. Disponível em: <https://noticias.unb.br/76-institucional/4911-unb-completa-59-anos-gerando-impacto-dentro-e-fora-dos-ambientes-de-ensino>. Acesso em: 27 maio 2023.

MARCOLINO, Daniel Mol; REZENDE, Juliano Flávio dos Reis; MONTEIRO, Luís Felipe Salin; LOPES, Virgínia Bracarense; AGUIAR, Wolmar Vieira de. Táxigov: inovação no serviço de mobilidade de servidores como modelo de centro de serviços compartilhados no Governo Federal. In: X Congresso CONSAD de Gestão Pública, Brasília, 5-7 jul. 2017. **Anais...** Brasília, 2017. Disponível em: [https://consad.org.br/wp-content/uploads/2017/05/Painel-48\\_01.pdf](https://consad.org.br/wp-content/uploads/2017/05/Painel-48_01.pdf). Acesso em: 27 maio 2023.

MAZZUCATO, Mariana. **O Estado empreendedor**: desmascarando o mito do setor público vs. setor privado. Tradução: Elvira Serapicos. São Paulo: Portfólio-Penguin, 2014.

MICHEL, Maria Helena. **Metodologia e pesquisa científica em Ciências Sociais**: um guia prático para acompanhamento da disciplina e elaboração de trabalhos monográficos. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2015.

MOREIRA, Egon Bockmann; RIBEIRO, Leonardo Coelho. Centralização de compras públicas no Brasil. **Revista de Direito Público da Economia – RDPE**, Belo Horizonte, a. 14, n. 56, p. 57-74, out./dez. 2016.

OLIVEIRA, Isaac Gezer de Oliveira. Análise de correspondência aplicada a preposições sobre a eficiência e eficácia do processo de compras públicas a partir da percepção de diferentes atores envolvidos. **Revista Ciências Administrativas**, v. 21, n. 1, p. 131-162, 2015.

ORGANIZAÇÃO PARA COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO (OCDE). Gabinete Estatístico das Comunidades Europeias. **Manual de Oslo**: diretrizes para a coleta e interpretação de dados sobre inovação. Tradução: Flávia Gouveia. 3. ed. Paris: OCDE, 2005.

POSSAS, Mário L. Concorrência shumpeteriana. In: KUPFER, David; HASENCLEVER, Lia (Orgs.). **Economia industrial**: fundamentos teóricos e práticos no Brasil. 2 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

RAUEN, André Tortato (Org.). **Compras públicas para inovação no Brasil**: novas possibilidades legais. Brasília: IPEA, 2022. 531 p.

REYNOLDS, Elisabeth B.; SCHNEIDER, Bem Ross; ZYLBERBERG, Ezequiel. **Inovando no Brasil**. Tradução: Daniel Vieira. São Paulo: Atlas, 2020.

SANTOS, Geovane Santana dos; DANTAS, Lucas Oliveira. Custo no setor público: construção de um modelo de controle e gestão no serviço de transporte em universidades públicas (UFRB). In: XVI Coloquio Internacional de Gestión Universitária – CIGU, Arequipa, 23-25 nov. 2016. **Anais...** Arequipa, 2016. Disponível em: [https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/172068/OK%20-%20101\\_00473%20OKK.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/172068/OK%20-%20101_00473%20OKK.pdf?sequence=1&isAllowed=y). Acesso em: 15 maio 2023.

SARAI, Leandro; CABRAL, Flávio Garcia; IWAKURA, Cristiane Rodrigues. O controle das contratações públicas e a nova lei de licitações: o que há de novo? **Revista Brasileira de Políticas Públicas**, Brasília, v. 11, n. 3, p. 182-204, 2021. Disponível em: <https://www.rel.uniceub.br/RBPP/article/view/7980/pdf>. Acesso em: 27 maio 2023.

SERAFIM, Luiz. **O poder da inovação**: como alavancar a inovação na sua empresa. São Paulo: Saraiva Uni, 2011. 240 p.

SIGNOR, Regis; MARCHIORI, Fernanda Fernandes; RAUPP, Alexandre Bacellar; MAGRO, Rafael Rubin; LOPES, Alan de Oliveira. A nova Lei de Licitações como promotora da maldição do vencedor. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 56, n. 1, p. 176-190, jan./fev. 2022. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rap/article/view/85333/80611>. Acesso em: 25 fev. 2023.

TENÓRIO, Fernando Guilherme; FIGUEIREDO, Paulo N.; BICALHO, Eduardo Barbuto; REIS, Giane Cristina dos; ALMEIDA, Gisele Avena de; TEIXEIRA, Vanessa Siqueira A.; MAGALHÃES, Carla Marisa; DUTRA, José Luís. Implicações das mudanças tecnológicas para a Administração Pública brasileira: o caso Ministério da Fazenda. **Cadernos EBAPE.BR**, [s. l.], v. II, n. 2, p. 1-73, jul. 2004.

TIGRE, Paulo Bastos. **Gestão da inovação**: a economia da tecnologia do Brasil. Rio de Janeiro: Elsevier, 2006. 282 p.

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA (UnB). **Estatuto e regimento geral**. Brasília: UnB, 2023a.

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA (UnB). **Instrução Normativa da Câmara de Planejamento e Administração n. 01, de 2021**. Brasília, 2021.

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA (UnB). **Missão**. Brasília, 2023b. Disponível em: <https://unb.br/a-unb/missao>. Acesso em: 25 maio 2023.

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA (UnB). **Relatório de Gestão 2018**. Brasília: UnB, 2019.

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA (UnB). **Relatório de Gestão 2021**. Brasília: UnB, 2022.

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA (UnB). **Relatório de Gestão 2022**. Brasília: UnB, 2023c.

VALENTE, Amir Mattar; NOVAES, Antônio Galvão; PASSAGLIA, Eunice; VIEIRA, Heitor. **Gerenciamento de transporte e frotas**. 3. ed. rev. São Paulo: Cengage Learning, 2016.

VIEIRA, Vanessa. Conheça os desafios orçamentários da instituição: administração superior detalha situação orçamentária à comunidade interna e externa. Dados revelam onde incidem os cortes e o contingenciamento de recursos. **UnB Notícias**, Brasília, 5 jun. 2019. Disponível em: <https://noticias.unb.br/76-institucional/2956-conheca-os-desafios-orcamentarios-da-instituicao>. Acesso em: 25 out. 2020.

YIN. Robert K. **Estudo de caso**: planejamento e métodos. Tradução: Daniel Grassi. 3. ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.

## APÊNDICES

## APÊNDICE A – Roteiro das entrevistas semiestruturadas

### Roteiro de Entrevista Semiestruturada

**Mestranda:** Rafaella Bitencourt

*E-mail:* rafaellab@unb.br

**Orientadora:** Emília de Oliveira Faria

**Objetivo geral da pesquisa:** Analisar a aplicabilidade do sistema TáxiGov na gestão de frotas da Universidade Federal de Brasília.

#### Dados de Identificação

- 1) Nome:
- 2) Instituição/empresa:
- 3) Cargo:
- 4) Tempo de trabalho na organização:

#### Questões de Pesquisa

##### Parte I – Gestores e Fiscais do contrato TáxiGov

- 1) Diante da diversidade de demandas da UnB, como você avalia o uso do sistema TáxiGov?
- 2) Quais são as principais características do contrato TáxiGov?
- 3) Vocês recebem queixas de usuários relacionadas à utilização e ao acesso ao sistema TáxiGov? Se sim, quais?
- 4) Na sua opinião, como o sistema TáxiGov pode ser melhorado?

##### Parte II – Frota própria da Universidade de Brasília

- 1) Qual a demanda de transporte da sua unidade/cargo?
- 2) Quais os veículos pertencem à unidade?



- 3) Quem dirige os veículos? Ao sair com o veículo, assinam algum termo ou controle de responsabilidade pelo veículo?
- 4) Em sua opinião, quais as vantagens e desvantagens de se utilizar frota própria?
- 5) Em caso de algum problema com os veículos, qual o procedimento adotado?
- 6) Você considera a forma de locomoção oferecida pela UnB como satisfatória? O que poderia ser melhor na utilização de frota própria?
- 7) Gostaria de fazer algum comentário ou sugestão que considere importante sobre a utilização de frota própria?
- 8) Agradecimento pela participação e encerramento.

### **Parte III – Usuários do sistema TáxiGov**

- 1) Qual a demanda de transporte da sua unidade/cargo?
- 2) Como é o acesso ao aplicativo? (fácil, prático, intuitivo, etc.)
- 3) Qual a média do tempo de espera?
- 4) Em sua opinião, quais as vantagens e desvantagens de se utilizar o TáxiGov?
- 5) A forma de locomoção oferecida através do TáxiGov é satisfatória? O que poderia melhorar?
- 6) Você era usuário da frota própria da UnB antes da implementação do TáxiGov? Se sim, como você avalia a mudança?
- 7) Gostaria de fazer algum comentário ou sugestão que considere importante sobre o sistema TáxiGov?
- 8) Agradecimento pela participação e encerramento.

## **APÊNDICE B – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido**

### **Termo de Consentimento Livre e Esclarecido**

Convidamos o (a) Sr. (a) para participar de uma pesquisa necessária para o desenvolvimento da pesquisa de mestrado, que está sendo desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em Economia da Universidade de Brasília (PPGECO) pela mestranda Rafaella Bitencourt, sob orientação da Prof. Emília de Oliveira Faria. Essa pesquisa tem como objetivo geral analisar a aplicabilidade do sistema TáxiGov na gestão de frotas da Universidade Federal de Brasília.

Informamos que sua participação é voluntária e caso aceite colaborar com a produção desse estudo, você participará de uma entrevista individual que durará aproximadamente 30 minutos, para a coleta de dados, por meio de gravação em áudio. Em relação a confidencialidade, os arquivos gerados serão ouvidos por mim e por minha orientadora e serão marcados com um número de identificação durante a gravação e seu nome não será utilizado. Vale reforçar que nenhuma publicação produzida a partir dessas entrevistas revelará os nomes de quaisquer participantes da pesquisa.

Caso você perceba que determinadas perguntas o façam sentir-se incomodado, você poderá escolher não as responder. Mesmo depois de consentir em sua participação o (a) Sr. (a) poderá desistir de continuar participando. Desta forma, tem o direito e a liberdade de retirar seu consentimento em qualquer fase da pesquisa, seja antes ou depois da coleta dos dados, independente do motivo e sem nenhum prejuízo a sua pessoa. Embora o (a) Sr. (a) não tenha nenhuma despesa e também não receberá nenhuma remuneração, fazendo parte deste estudo você estará contribuindo para a melhoria da gestão de frotas da UnB. Além disso, a dissertação produzida a partir dessa pesquisa poderá ser utilizada por você e outros profissionais de sua organização.

Em caso de dúvidas e reclamações a pesquisadora estará disponível por meio do e-mail: rafaellab@unb.br, além do telefone: (61) 99925-9001. Informamos também que você terá uma via deste Termo de Consentimento Livre e Esclarecido para guardar com você.

Eu, \_\_\_\_\_, após a leitura (ou a escuta da leitura) deste documento e ter tido a oportunidade de conversar com a pesquisadora responsável, para esclarecer todas as minhas dúvidas, acredito estar suficientemente informado, ficando claro para mim que minha participação é voluntária e que posso retirar este consentimento a qualquer momento sem penalidades ou perda de qualquer benefício. Estou ciente também dos objetivos da pesquisa, dos procedimentos aos quais serei submetido, dos possíveis danos ou riscos deles provenientes e da garantia de confidencialidade e esclarecimentos sempre que desejar. Diante do exposto expresso minha concordância de espontânea vontade em participar deste estudo.

Assinatura do (a) voluntário (a)

Declaro que obtive de forma apropriada e voluntária o Consentimento Livre e Esclarecido deste voluntário para a participação neste estudo.

Assinatura da pesquisadora responsável

Brasília - DF, \_\_\_\_\_ de maio de 2023.