

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.

Ilca Maria Ferrari Ghiggi

Doutora em Engenharia Elétrica. ilca@ifsc.edu.br

Érico de Avila Madruga

Mestre em Administração Universitária – erico@ifsc.edu.br

RESUMO

Esta pesquisa tem objetivo geral: o de analisar se a contratação integral (serviços e bens) de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço é uma alternativa viável para o IFSC – Câmpus Chapecó ao invés do contrato de serviço de direção veicular com frota própria. Para desenvolver a pesquisa investigou-se as formas que o governo federal vem utilizando para o transporte de servidores públicos federais e a legislação vigente, para isso acessou-se sites oficiais do governo federal. Ao verificar que muitos órgão já haviam implantado o sistema de TaxiGov para transporte dos servidores públicos federais, surgiu a necessidade de verificar se algum dos Institutos Federais de Educação Ciência e Tecnologia já teria implantado alguma forma diferente da que o Instituto Federal de Santa Catarina – IFSC adota atualmente. Num segundo momento, foi necessário buscar informações, com o câmpus Chapecó, que pudessem trazer subsídios para a investigação que estava sendo feita, dentre as informações mais importantes seriam as referentes aos gastos com o contrato do motorista, os gastos com manutenção veicular e os históricos das viagens e quilometragem realizada. Num terceiro momento foram feitas buscas por formas alternativas de transporte, a fim de gerar um valor médio do quilômetro rodado para poder fazer os cálculos comparativos para análise da viabilidade técnica e econômica. Com as informações necessárias compiladas e organizadas nas seções 1, 2, 3 e 4. Restou fazer as análises comparativas o que permitiu escrever a conclusão sobre a viabilidade. Segundos os dados gerados pelo artigo poderia se ter uma economia de R\$ 20.731,97, ou seja, em torno de 21,82% de economia ao ano, Demonstrando, assim, a viabilidade da contratação integral (serviços e bens) de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço para o IFSC câmpus Chapecó.

Palavras-chave: Gestão de contratos, Terceirização da frota, TaxiGov, Contratação de bens e serviços, Transporte de servidores.

ABSTRACT

This work aims to analyze whether contracting full-time ground transportation of goods and services to the civil servants, employees and collaborators at IFSC – Câmpus Chapecó is a viable alternative to the institution, instead of hiring a driving service at its own fleet. To develop this work, firstly, there was the analysis of the Federal Government patterns applied to the federal civil servants' transportation, according to the current rules available at the Government official website. Since many federal agencies had already implemented the "TaxiGov" service to their servants' transportation, there was the need to ascertain whether other Federal Institutes of Education, Science and Technology had already implemented a different solution from the one used at the Santa Catarina Federal Institute (IFSC) has been currently using. Secondly, there was the data collection at Chapecó campus to subsidize the investigation, involving mainly the information regarding the costs in hiring drivers, vehicle's maintenance costs, and the information about the mileage and the journeys' history. Finally, there were the alternative transportation options analysis, aiming to reach an average mile running cost that enabled comparative calculations to verify the project's technical and economic feasibility. All the information was organized in Sections 1, 2, 3, and 4, then the comparative analysis was performed,

which led to the feasibility conclusion. From the short review above, key findings emerge: it would be possible to save R\$ 20.731,97, around 21,82% of savings per year, therefore, contracting full-time ground transportation of goods and services to the civil servants, employees and collaborators at IFSC – Câmpus Chapecó appears to be a viable alternative.

Key-words: contract management; fleet outsourcing; “TaxiGov”; Contracting goods and services; Servers’ transportation

1 INTRODUÇÃO

No serviço público federal, cada vez mais o gestor público é impelido a fazer uma gestão que tenha como um dos princípios a eficiência. Na constituição federal de 1988 no art. 37, alterado pela Emenda Constitucional nº. 19/1998, há preceitos de observância deste e outros princípios. Com a atuação dos órgãos de controle interno e externo esse princípio e os outros, veem sendo observados com maior atenção nos processos públicos. Outro fator que tem corroborado para que este princípio seja buscado com maior ênfase é a ocorrência contingenciamentos e cortes nos recursos destinados as entidades nos últimos anos devido à crise econômica e fiscal no Estado brasileiro, implicando que os órgãos federais revisassem seus contratos de serviços.

Os argumentos apresentados acima foram os motivadores para a escolha do tema análise da possibilidade de implantação de contrato de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores ao invés do contrato de serviço de direção veicular com frota própria, como ocorre atualmente nos câmpus do IFSC. Desde 2014, o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG, atualmente Ministério da Economia), por meio da Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação lançaram um guia de orientação sobre os aspectos gerais na contratação de serviços de transporte com fornecimento de veículo e mão de obra no âmbito da administração pública federal direta, autárquicas e fundações públicas. De acordo com o Guia (BRASIL, 2014) citado acima, tradicionalmente as instituições públicas, inclui-se aqui o Instituto Federal de Santa Catarina - IFSC, costumam ter suas frotas próprias de veículos sendo contratado apenas o serviço de mão de obra de direção veicular (motoristas terceirizados). Dessa forma, a preocupação com a administração voltada para a eficiência, como princípio da Administração Pública esculpido no art. 37 da CF, levou a elaboração do seguinte problema: A implantação de contrato de transporte terrestre com terceirização da frota de veículos é uma alternativa viável técnica e economicamente para o IFSC – Câmpus Chapecó?

Para responder o problema formulado foi fixado um objetivo geral que norteou a pesquisa: o de Analisar se a contratação integral (serviços e bens) de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço é uma alternativa viável para o IFSC – Câmpus Chapecó ao invés do contrato de serviço de direção veicular com frota própria. Percebe-se que neste objetivo estão intrínsecos vários objetivos específicos que ajudaram na chegada da conclusão e resposta do

problema: Sistematizar os gastos necessários com os veículos do IFSC câmpus Chapecó; Fazer um levantamento da Km/mês feita pelos veículos pequenos e pelo ônibus; Investigar algumas formas alternativas e exitosas que existem de contrato de prestação de serviços de transporte para o serviço público federal. Pesquisar o custo das diferentes possibilidades que existem de contrato de prestação de serviços de transporte para o serviço público federal. Comparar os custos entre das diferentes possibilidades que existem de contrato de prestação de serviços de transporte para o serviço público federal com o modelo adotado atualmente pelo câmpus.

Neste artigo pretende-se apresentar os resultados obtidos, inclusive com a análise da viabilidade da implantação de contrato de transporte terrestre com terceirização da frota de veículos como uma alternativa viável técnica e economicamente para o IFSC – Câmpus Chapecó.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Neste capítulo será apresentado um breve histórico da implantação desse novo formato de transporte de servidores públicos a serviço.

Em 2014 o MPOG em conjunto com a Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação lançaram um guia de orientação sobre os aspectos gerais na contratação de serviços de transporte com fornecimento de veículo e mão de obra no âmbito da administração pública federal direta, autárquicas e fundações públicas o objetivo do lançamento desse guia era de apresentar os principais aspectos da contratação dos serviços de transporte com fornecimento ou não de veículo e/ou mão de obra. O guia relata que o órgão poderá contratar os serviços de direção veicular, de fornecimento apenas do veículo ou, ainda, o órgão contratará os serviços de transporte, que incluirá veículos e motoristas. (BRASIL, 2014)

O referido guia traz também as características gerais dos veículos contratados pelas prestadoras de serviços, chamados “veículos de serviços comuns”, ou seja, veículos destinados ao transporte de servidores a serviço e de materiais, bem como à execução de atividades específicas. Em outras palavras, os veículos podem ser utilizados no transporte de pessoal a serviço, transporte de carga e realização de atividades específicas.

Paralelamente a isso, o Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (atual Ministério da Economia), motivado por pelo fato de que o serviço público precisava conter os gastos como os contratos, realizou um estudo com o objetivo de investigar o esforço necessário para manter a própria frota de veículo, bem como, a sua ociosidade em determinados horários e falta em outros. Abaixo pode-se ver um trecho do resultado da investigação:

Restou claro que a frota própria era um modelo frequente o qual gerava um alto grau de imobilização de recursos e elevado esforço de gestão, envolvendo manutenção dos veículos,

reposição de peças, organização de garagens, administração de seguros e procedimentos de desfazimento. Outro ponto que impactava no custo era a ociosidade dos veículos. Verificou-se que as contratações incorporavam a ociosidade na aferição da demanda, uma vez que os picos de utilização do serviço eram tomados como referência para a contratação. Em geral, estimava-se a demanda de forma a evitar a indisponibilidade de veículos nos momentos em que eles eram mais necessários. Assim, nos demais horários do dia verificava-se a ociosidade de veículos. (BRASIL, 2016)

A conclusão deste estudo, ainda, apontou para:

Aplicados tais critérios, concluiu-se pela estratégia de transporte administrativo de pessoal por meio da contratação do serviço de agenciamento de táxis, ficando demonstrado o maior potencial de economia em detrimento dos modelos nos quais ou há frota própria de veículos (adquiridos) ou contratos de locação. (BRASIL, 2016)

O estudo apontou, também, oportunidades de melhorias na qualidade do serviço e na transparência sobre seu uso, além de ser uma oportunidade de poder inovar com a utilização de novas tecnologias, que tornariam mais fácil e ágil a implementação de monitoramentos e controles, permitindo um serviço melhor. Aqui pode-se aplicar o conceito dado por Schumpeter (1934 apud CAMÕES; SEVERO; CAVALCANTE, 2017) ao inovar o transporte de servidores públicos, estaria se praticando a “destruição Criativa - processo dinâmico de substituição tecnológica”, pois o transporte estaria sendo realizado de maneira diferente e produzindo novos resultados.

Na elaboração do estudo sobre o TáxiGov, segundo Ollaik (2018), a Central de Compras da Secretaria de Gestão do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MPDG, atual Ministério da Economia) propôs em 2014 uma medida inovadora, com vistas à racionalização dos gastos. A proposta inicial de Serviço de Transporte Individual de Passageiros – STIP (como Uber, Cabify e outros similares) feita pela central de compras encontrou dificuldades de implantação devido a legislação. Após avaliação de riscos e de variáveis objetivas de análise de estratégia, o táxi foi a alternativa que se mostrou mais eficiente para a Administração Pública Federal - APF. O que implicou numa mudança no termo de referência para a primeira licitação, realizada no ano de 2016.

Lançou-se então, para o DF, o TáxiGov, novo modelo de sistema de transporte de servidores públicos por meio de agenciamento de táxis, operacionalizado por uma plataforma digital, para atender aos servidores e colaboradores do Executivo Federal em exercício no Distrito Federal que necessitam se deslocar em função de atividades administrativas. (OLLAIK, 2018)

Conta (OLLIK, 2018) que a central de compras passou a fazer uma campanha entre os ministérios para que estes passassem a aderir ao novo modelo. Com o aumento da adesão ao novo modelo e com os contratos em vigor expirando, era necessário disciplinar os parâmetros de implantação e operação do TáxiGov, para isso foi instituída a Instrução Normativa nº 2/2017 do MP, tendo os Termos de Adesão e de Execução Descentralizada (TED) como os instrumentos que selavam a entrada dos ministérios no modelo. Para fundações e autarquias (administração indireta), foi permitido que assinassem seus próprios contratos (em outubro de 2017 já haviam aderido ao TáxiGov: Enap, Ibram, ICMBio e Susep).

Um dado apresentado em por Olliak (2018), que considera-se importante relatar, é quanto aos custos com a frota, segundo o Ministério do Planejamento na APF, os custos com a frota própria, eram de R\$ 5,00 por quilômetro rodado médio, com a frota alugada, gastava R\$ 4,50 por quilômetro rodado médio, porém este modelo teria um problema adicional que seria o fato do veículo ir com passageiro mas voltar vazio, ou vice-versa, gerando um custo de R\$ 10,00 ou R\$ 9,00 por quilômetro rodado, contra o táxi, cujo quilômetro rodado sairia menos de R\$ 4,00.

No balanço do TaxiGov no período de fev/2017 à 14/mai/2018 apresentado por (OLLIK, 2018), o custo médio por Km rodado foi de R\$ 3,45. Comparando o custo do Km rodado médio da frota própria com o custo do Km rodado médio do TaxiGov, tem-se uma economia de R\$ 1,15, ou seja, mais de 30% de economia.

Com essas vantagens, diversos órgãos foram aderindo ao novo sistema. Segundo site de notícias Governo do Brasil (NOTÍCIA DO GOVERNO, 2020), o programa TaxiGov dobrou em 2019, chegando a 52 órgãos e entidades públicas. Segundo este mesmo site, o modelo foi expandido para além do Distrito Federal, chegando aos estados de Rio de Janeiro e em São Paulo. Entre as entidades que já implantaram o TáxiGov tem-se a Agência Nacional de Cinema (Ancine), Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Colégio Pedro II e Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ).

No dia 30 de dezembro de 2019, a Secretaria de Estado de Comunicação do DF, anunciou que os servidores do Governo do Distrito Federal (GDF) que utilizam veículos oficiais para realização de atividades em serviço passariam a se deslocar com o TáxiGov. O serviço é um aplicativo de transporte acionado pelo celular ou computador que foi contratado pela Secretaria de Economia (SEEC), com a implantação o GDF reduzirá em 40% nos gastos com o serviço, que passarão de R\$ 4,81/Km (aluguel) para R\$ 2,90/Km (aplicativo). (AGÊNCIA BRASÍLIA, 2019).

A fim de que sirva de motivação e modelo para o IFSC Câmpus Chapecó, considerou-se conveniente apresentar o estudo preliminar do Instituto Federal do Espírito Santo – IFES - feito pela Equipe de Planejamento da Contratação¹, o estudo elaborado teve o propósito assegurar a viabilidade técnica da contratação de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço da Reitoria do IFES e demais campi, utilizando solução tecnológica para a operação e a gestão do serviço em tempo real, por meio de aplicação web e aplicativo mobile. No estudo eles mostram a necessidade de se adequar aos novos modelos que atendam ao Decreto nº 9.287/2018, que dispõe sobre a utilização de veículos oficiais pela APF, autarquias e fundações federais. Com o objetivo de demonstrar que a nova forma de contratação atende ao princípio de economicidade, apresentaram planilhas com gastos anuais com contrato de motorista, de manutenção veicular, combustível, seguro

¹ Para acessar o documento na íntegra acesse <https://sipac.ifes.edu.br/documentos/> informando seu número:5, ano: 2019, tipo: Estudo Técnico, data de emissão: 10/05/2019 e o código de verificação: 507645adfb

e licenciamento. Em posse dessas informações previram um cenário para os gastos com a contratação a exemplo do TaxiGov, mostrando-se essa mais vantajosa. Com isso, em 10 de maio de 2019, foi publicado um Termo de Referência para abertura de processo de licitação para contratação de empresa para prestar o serviço de transporte dos servidores públicos a serviço do IFES. Realizado o pregão eletrônico de contratação o serviço foi contratado a um valor de R\$ 3,93 o Km rodado², uma economia aproximada de 15% em relação ao modelo anterior.

Percebe-se que tanto o TaxiGov quanto o modelo de transporte implantado no IFES, representam novas formas de transporte de servidores no serviço público, formas de transporte que rompem com o passado, com diziam Osborne e Brown (2005 apud CAMÕES; SEVERO; CAVALCANTE, 2017) seria uma inovação significativa. Ambas tem a inovação como aliada na promoção dos princípios de economicidade, eficiência e a transparência.

É necessário que o campus inove suas formas de contrato, no que se refere a prestação de serviço de mão de obra de motorista, e de transporte de servidores e alunos. Quando se refere a inovação, entenda-se o conceito apresentado pelo manual de Oslo 4 (OECD,2005 apud CAMÕES; SEVERO; CAVALCANTE, 2017), ou seja, que apresente alguma novidade, que seja implementável e que gere melhores resultados em termos de eficiência e satisfação do usuário.

3 CONTEXTUALIZAÇÃO DOS GASTOS DO CAMPUS CHAPECÓ

Neste capítulo são apresentadas dados do Plano Anual de Trabalho (PAT) de 2016, 2017, 2018 e 2019, relativos aos gastos com contratos, gastos com direção veicular, gastos com manutenção veicular, com seguros, com combustível, com impostos, a fim de verificar a viabilidade de adesão à nova forma de transporte de servidores, a exemplo do TaxiGov e do contrato do IFES.

No relatório de acompanhamento fiscal de maio de 2017 (INSTITUIÇÃO FISCAL INDEPENDENTE, 2017, p.3), é possível verificar que a média do contingenciamento final das despesas discricionárias do poder executivo desde 2010 até 2017 é de 18,3%. Esses contingenciamentos motivaram as instituições públicas a reverem seus contratos para que as despesas não fossem lançadas como restos a pagar, implicando no fato do gestor incorrer em improbidade administrativa podendo inclusive descumprir a Lei de Responsabilidade Fiscal.

O Quadro 1 que contém um histórico do Limite orçamentário, dos gastos com manutenção, dos gastos com mão de obra e as análises que recaem sobre estes gastos para os anos 2016, 2017, 2018 e 2019.

² Para acessar o contrato acesse <https://sipac.ifes.edu.br/documentos/informando> o número: 272, ano: 2019, tipo: CONTRATO, data de emissão: 10/09/2019 e o código de verificação: 5f9c4bf5f4.

Quadro 1 – Representação do Limite Orçamentário, Gastos com Manutenção, Gastos com Mão de Obra

Ano	Limite Orçamentário	Custeio - Manutenção da Unidade Gestora (Campus)	Percentual que a manutenção representa em relação ao limite orçamentário	Contratos com Mão de Obra	Percentual que os Contratos com Mão de Obra representam em relação a Manutenção
2016	R\$ 2.389.532	R\$ 2.430.630	101,72%	R\$ 1.354.344	55,72%
2017	R\$ 2.299.220	R\$ 2.082.000	90,55%	R\$ 1.070.000	51,39%
2018	R\$ 2.218.890	R\$ 2.048.290	92,31%	R\$ 1.009.557	49,28%
2019	R\$ 2.358.365	R\$ 2.061.360	87,40%	R\$ 1.062.191	51,52%
Média %			92,995%		51,97%

Fonte: Plano Anual de Trabalho do IFSC – Campus Chapecó – Relação de Projetos por Prioridade; Estimativa da Manutenção da Unidade Gestora.

Observando o Quadro 1 é possível concluir que a média com os gastos com a manutenção do câmpus (custeio anual) nos anos 2016, 2017, 2018 e 2019 perfazem 92,995%, ou seja, é necessário planejar ações com vistas a sanear os gastos com a manutenção e custeio do câmpus (custos administrativos, materiais de consumo, contratos e outros) e gerar economia, podendo com isso realocar recursos em projetos vinculados à atividade-fim: ensino, pesquisa e extensão tais como bolsas em editais de monitorias, editais de pesquisas, editais com fins didáticos, etc.

Dentro do bloco manutenção/custeio as despesas com os contratos de mão de obra perfazem em média 51,9775%. Se fossem comparados os gastos com locação de mão de obra com o limite orçamentário pode-se dizer que a média dos anos de 2016 à 2019 é de 52,46%. Ou seja, mais de 50% do orçamento do campus são com gastos de Contratação de Mão de Obra, inclui-se aqui o contrato de direção veicular, evidenciando a necessidade de investigar formas de contrato que venham a contribuir com a redução desses valores.

De acordo com o art. 37 da Constituição Federal de 1988 (BRASIL), reformulado pela Emenda Constitucional 1998, a administração pública deve obedecer aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

Para AFONSO (2001) a Lei nº 9.784, de 28 de janeiro de 1999 e a Constituição, regulam o processo administrativo mas não definem em que eles consistem.

A Constituição e toda legislação pertinente preceituam a necessidade da observância dos princípios que mencionam, por parte da Administração Pública, mas não definem, propriamente, em que eles consistem, tarefa essa delegada à doutrina e à jurisprudência (AFONSO, 2001, p. 3).

Considerando a relevância quanto ao tema proposto, transcreve-se a definição dos princípios de eficiência, eficácia e economicidade, apresentados por ele na palestra por ocasião do “Curso de Aperfeiçoamento dos Assistentes Jurídicos”:

Eficiência - é mais propriamente a maneira correta e produtiva do agente da Administração agir, na gestão da coisa pública, com vistas à boa qualidade dos serviços prestados.

Eficácia - é não só a capacidade, que deve ter o ato administrativo de estar apto, para produzir todos os seus devidos efeitos jurídicos, como a de dar bons resultados práticos.

Economicidade - é a parcimônia ou modicidade no gastos públicos, evitando-se desperdícios e procurando-se obter bons resultados na atuação da Administração com o menor custo possível, sendo o procedimento licitatório um dos seus instrumentos básicos (AFONSO, 2001, p. 3).

Levando-se em consideração estes princípios e considerando a necessidade de rever os gastos com os contratos de terceirizados no IFSC – Câmpus Chapecó, analisa-se agora alguns aspectos da contratação de serviços de transporte com fornecimento de veículo e mão de obra.

Segundo Vieira Neto (2014) a contratação dos serviços de transporte pode ocorrer de diversas formas, desde o contrato de serviços de mão de obra do condutor do veículo, ou, ainda, o contrato de serviços de transporte, que incluirá veículos e motoristas (BRASIL, 2014).

No IFSC câmpus Chapecó, atualmente há duas formas de contratos: contratos de veículo com mão de obra do motorista através de fretamento, para um determinado número de Km, neste caso somente para transporte coletivo (ônibus e micro-ônibus) e contrato por meio de postos de trabalho de mão de obra de motorista. No câmpus, ainda, não há nem uma forma de contrato que preveja o fornecimento de veículo de serviços comuns para transporte de pessoal e de carga leve com o fornecimento da mão de obra.

Na próxima seção serão apresentados os gastos com transporte veicular do campus, contratação de direção veicular e gastos com fretamento.

3.1 Análise dos gastos com contratação de direção veicular e manutenção de frota

Todos os anos o campus encaminha para o Tribunal de Contas da União os gastos com a frota. Com isso, foi solicitado o acesso as informações do ano de 2019 com o objetivo de subsidiar as análises.

Como o câmpus possui um micro-ônibus, dois veículos para transporte de servidores mais um veículo que pertence a reitoria para transporte dos servidores que prestam serviço regionalizado. A análise foi feita separando os gastos com o micro-ônibus e com os dois veículos utilizados pelos servidores a serviço do câmpus Chapecó.

Quadro 2: Informações a Respeito da Frota de Veículos do Câmpus Chapecó - Ano de 2019

	Depreciação anual em Reais	Km rodados	Gastos com combustível	Gastos com Manutenção	Gastos com Licencia-mento	Gastos com DPVAT	Gastos com Tributos	Gastos com Seguro
--	-----------------------------------	-------------------	-------------------------------	------------------------------	----------------------------------	-------------------------	----------------------------	--------------------------

Meriva Joy	R\$ 1.027,00	2.875	R\$ 1.258,02	R\$ 955,07	R\$ 119,62	R\$ 16,15	R\$ 179,45	R\$ 885,98
Nissan Frontier 4x4	R\$ 414,00	9.578	R\$ 4.077,56	R\$ 1.850,50	R\$ 119,62	R\$ 16,71	R\$ 184,16	
Total	R\$ 1.441,00	12.453	R\$ 5.335,58	R\$ 2.805,57	R\$ 239,24	R\$ 32,86	R\$ 363,61	R\$ 885,98
Gasto Total com os veículos³ R\$ 11.103,84								
Volare W8 ON	R\$ 1.679,00	4.331	R\$ 3.599,86	R\$ 3.624,90	R\$ 119,62	R\$ 24,99	R\$ 320,68	R\$ 3.352,30
Gasto Total com o micro-ônibus⁴ R\$ 12.721,26								

Fonte: Planilha FROTA TCU 2019 – Câmpus Chapecó, Tabela FIPEBRASIL, SIAFI 2019

Como no Quadro 2 constam os custos com depreciação da frota, apresentam-se abaixo Quadro 3 com a frota do câmpus e sua idade.

Quadro 3: Frota Câmpus Chapecó

Marca	Modelo	Ano/Modelo
Chevrolet	Meriva Joy	2007/2007
Marcopolo	Volare W8 ON	2008/2008
Nissan	Nissan Frontier S 4x4	2013/2014

Fonte: planilha preenchida pelo departamento de administração para compor o Relatório 2019 TCU – Câmpus Chapecó

Segundo processo administrativo SIPAC/IFSC nº 23292.014546/2017-61, com termo de apostilamento 02/2019, o valor gasto anualmente no câmpus Chapecó com contrato de direção veicular é de R\$ 71.189,04.

Unindo os gastos do Quadro 2 e o valor gasto com contrato de direção veicular, pode-se concluir que os gastos do campus para manter a frota própria e o contrato de direção veicular é:

Quadro 4: Compilação dos gastos

Descrição dos Gastos	Valor gasto em 2019
Gasto com veículos pequenos	R\$ 11.103,84
Gastos com micro-ônibus	R\$ 12.721,26
Gastos com contrato de motorista	R\$ 71.189,04
Total	R\$ 95.014,14

Fonte: Própria autora.

³ Nestes custos não estão inclusos os custos com o contrato de postos de trabalho de mão de obra de motorista.

⁴ Nestes custos não estão inclusos os custos com o contrato de postos de trabalho de mão de obra de motorista.

Percebe-se aqui que a gestão da frota, ou seja, o controle das manutenções, os abastecimentos, as trocas de pneus, as revisões, as trocas de peças, questões com as documentações dos veículos, etc, são todas feitas por um servidor do câmpus, cujo valor da hora trabalhada para a gestão da frota não foi elencada. Este comportamento está de acordo com o Acórdão nº 7401/2011 do TCU:

“A terceirização do serviço de gerenciamento de frota deve ser vista com reserva, pois o Estado está delegando uma atividade de sua própria responsabilidade, o gerenciamento e o controle de seus bens. Além disso, está fornecendo informações estratégicas do Estado para terceiros, como os dados dos veículos que integram a frota estadual e os dados pessoais de seus motoristas.” (ROSSETI, 2012)

O Acórdão nº 2354/2017-Plenário, tem recomendações sobre boas práticas para o gerenciamento de frotas, ele foi recomendado ao MP para modelos de contratos que envolvam gerenciamento de frota de veículos, abrangendo manutenção preventiva e corretiva, mediante contratação de empresa credenciadora de oficinas automotivas. Este acórdão facilita a gestão da frota por órgãos públicos, permitindo que gastem mais energia com atividades inerentes a sua natureza. Embora haja este acordo o IFSC continua fazendo a gestão de suas frotas, implicando na necessidade de servidores, muitas vezes sem as habilidades necessárias para poder desempenhar de forma eficaz a atividade.

3.2 Gastos com contratação de fretamento para transporte de passageiros com motorista para o IFSC

Como o objetivo deste trabalho é avaliar se a terceirização das atividades de transporte dos servidores e alunos do IFSC é viável, estudou-se o último pregão eletrônico para locação de transporte de passageiros do IFSC PE nº 70/2019, o qual traz a possibilidade de contratação de transporte executivo com motorista, além do fretamento de ônibus, com motorista e fretamento de micro-ônibus com motorista.

Abaixo apresentam-se no Quadro 5 os valores dos contratos de micro-ônibus e ônibus, feitos pelo IFSC – Câmpus Chapecó, além dos valores dos contratos de transporte executivo para outros câmpus que conseguiram fazer este tipo de contrato.

Quadro 5: Valor do Km rodado para o fretamento do transporte de passageiros do IFSC pelo PE 70/2019

Descrição	Câmpus	Valor do Km rodado
Fretamento de ônibus	Chapecó	R\$ 5,90
Fretamento de micro-ônibus	Chapecó	R\$ 4,21
Contratação de transporte executivo	Reitoria	R\$ 2,08
Contratação de transporte executivo	Florianópolis	R\$ 2,17

Contratação de transporte executivo	Itajaí	R\$ 2,36
Contratação de transporte executivo	Urupema	R\$ 2,37

Fonte: SIPAC IFSC - Processo de Compra: 23292.020401/2019-73 Licitação: PE 70/2019 - IFSC Validade da Ata: 24/08/2019 a 23/08/2020

Observe que os valores da contratação do transporte executivo de Urupema, cidade de interior, é superior aos valores das cidades do litoral. Dessa forma, para fins de análise posterior e por analogia, considerar-se-á o valor de R\$ 2,37.

O pregão eletrônico PE 70/2019, descreve os valores das diárias separadamente, ou seja, ao contratar o transporte, há de se considerar ainda o valor da diária do motorista. Com isso, apresentam-se no Quadro 6 os gastos com diárias referentes aos contratos listados no Quadro 5.

Quadro 6: Gastos com diárias de motorista para o PE 70/2019

Descrição	Campus	Valor da diária
Diária motorista de ônibus	Chapecó	R\$ 400,00
Diária motorista de micro-ônibus	Chapecó	R\$ 275,00
Contratação de transporte executivo	Reitoria	R\$ 235,00
Contratação de transporte executivo	Florianópolis	R\$ 235,00
Contratação de transporte executivo	Itajaí	R\$ 238,00
Contratação de transporte executivo	Urupema	R\$ 238,17

Fonte: SIPAC IFSC - Processo de Compra: 23292.020401/2019-73 Licitação: PE 70/2019 - IFSC Validade da Ata: 24/08/2019 a 23/08/2020

Da mesma forma que para o valor do Km rodado para a contratação de transporte executivo, utilizar-se-á o valor do câmpus Urupema de R\$ 238,17.

Abaixo transcreve-se parte do Edital que contém o descritivo de como seriam pagas as diárias do motorista.

O Transporte Executivo visa suprir eventuais ausências de carros oficiais para transporte de servidores e afins, justificado pela frota pequena e não renovada nos últimos anos em decorrência da falta de recursos para a compra de bens permanentes. Em que pese o total do Processo seja de R\$ 3.118.527,35 (Três milhões, cento e dezoito mil, quinhentos e vinte e sete reais e trinta e cinco centavos), o valor é justificável pela composição dos itens em Km/rodados e diárias, sendo esses empenhados de forma não cumulativa. Os serviços serão cobrados por meio de Km rodado e diária, sendo que o veículo que ficar até 6 horas à disposição do IFSC será considerado meia diária. Após 6 horas efetivamente à disposição do IFSC, será cobrado como uma diária, finalizando 24 horas de efetiva disposição. O valor da meia diária corresponderá à metade do valor de uma diária, ou seja, 50%. Nunca haverá pagamento cumulativo de diária/meia-diária e Km rodado no mesmo dia. Será sempre o de MAIOR VALOR. (PE 70/2019)

Levando-se em consideração ao descritivo feito no Edital simulam-se alguns valores que seriam gastos pelo câmpus Chapecó, no caso de ter contratado o transporte executivo. Para isso são necessárias algumas suposições de roteiros diários frequentes utilizados atualmente:

- 1) A distância do campus Chapecó até o centro é de 5 Km;
- 2) A distância até a UFFS é de 18 Km;
- 3) A distância do IFSC até a UDESC é de 5,5 Km

Suponha que seja necessário num mesmo dia se deslocar entre os três locais citados acima, então o motorista ficará a disposição durante 6 h em média, com um deslocamento de 57 Km. Essa informação será utilizada no Quadro 7.

Considerando que servidores do campus necessitam se deslocar para os demais câmpus do Oeste de Santa Catarina, tomando por base os valores da diária e do quilômetro rodado do PE 70/20019 para a cidade de Urupema, construiu-se o Quadro 7.

Para melhor entender o Quadro 7, definem-se algumas variáveis auxiliares.

A = quilometragem realizada; B = total gasto com o deslocamento = $A \times R\$2,37$;

C = valor da diária; D = total dos gastos com a viagem = $B + C$; E = valor médio do Km rodado = $\frac{D}{A}$;

Quadro 7: Gastos com deslocamento na região Oeste utilizando-se transporte executivo com motorista.

Deslocamento com origem em Chapecó	A	B	C	D	E
Cidade de Chapecó	57	R\$ 135,09	R\$ 119,085	R\$ 254,175	R\$ 4,46
Xanxerê	100	R\$ 237,00	R\$ 119,085	R\$ 356,085	R\$ 3,56
São Lourenço do Oeste	228	R\$ 540,36	R\$ 238,17	R\$ 778,53	R\$ 3,42
São Miguel do Oeste	264	R\$ 625,68	R\$ 238,17	R\$ 863,85	R\$ 3,27
São Carlos	108	R\$ 255,96	R\$ 119,085	R\$ 375,05	R\$ 3,48
Valor do Km/rodado médio R\$ 3,64					

Fonte: Própria autora.

4 ESTUDO DE OUTRAS FORMAS DE TRANSPORTE POSSÍVEIS PARA SERVIDORES, PRESTADORES DE SERVIÇO DO CÂMPUS CHAPECÓ

Nesta seção apresentam-se algumas possibilidades de transportes para a região de Chapecó, a fim de que elas sirvam de baliza para os estudos que hora se realizam.

4.1. Preços de contratação de táxi

A subseção pretende apresentar os valores da corrida de táxi em Chapecó, a fim de que se tenham parâmetros de comparação.

Há um site (TÁXI PREÇOS, 2020) que dispõe de uma calculadora para estimar o valor das corridas de táxi em Chapecó, no anúncio há o valor inicial da corrida de R\$ 2,40 e R\$ 1,40 o Km rodado e R\$ 0,20 o custo por minuto de espera.

Utilizando a estimativa feita anteriormente para roteiros curtos diários dentro da cidade de Chapecó de 57 Km e um tempo de 6h. Assim como o deslocamento para os outros campus do IFSC, obtêm-se o Quadro 8.

Para melhor entender o Quadro 8, definem-se algumas variáveis auxiliares.

A = quilometragem realizada; B = tempo com o deslocamento em minutos⁵;

C = total gasto com o deslocamento = Km rodado multiplicado pelo valor do Km rodado adicionada com o valor de partida = $A \times R\$1,40 + R\$2,40$;

D = valor da diária = tempo em minutos multiplicado pelo valor do minuto = $C \times R\$0,20$;

E = total dos gastos com a viagem = $C + D$; F = valor médio do Km rodado = $\frac{E}{A}$;

Quadro 8: Gastos com deslocamento na região Oeste utilizando-se o táxi com início e fim da viagem em Chapecó

Deslocamento	A	B	C	E	F	G
Cidade de Chapecó	57	360	R\$ 82,20	R\$ 72,00	R\$ 154,20	R\$ 2,71
Xanxerê	100	360	R\$ 142,40	R\$ 72,00	R\$ 214,40	R\$ 2,15
São Lourenço do Oeste	228	720	R\$ 321,60	R\$ 140,00	R\$ 461,60	R\$ 2,02
São Miguel do Oeste	264	720	R\$ 369,60	R\$ 140,00	R\$ 509,60	R\$ 1,93
São Carlos	108		R\$ 153,60	R\$ 72,00	R\$ 225,60	R\$ 2,08
Valor do Km/rodado médio R\$ 2,18						

Fonte: Própria autora.

4.2 Transporte rodoviário coletivo

Outra forma de transporte que poderia ser utilizada entre os municípios de Chapecó e São Miguel do Oeste, São Lourenço do Oeste e São Carlos, seria o transporte rodoviário utilizando ônibus coletivo.

Caso fosse utilizado o transporte rodoviário para deslocamento dos servidores, seria necessário efetuar a compra pelo Sistema de Concessão de Diárias e Passagens - SCDP, para compra

⁵ Neste caso foi utilizado o fator de 6 h ou mais de 6 h para poder comparar com o valor do contrato PE 70/2019

de passagem de transporte terrestre. Neste caso, há de se considerar o valor gasto com deslocamento e com diárias. Abaixo apresenta-se o Quadro 9 com os valores necessário para se deslocar entre os campus do Oeste de Santa Catarina.

Quadro 9: Gastos transporte rodoviário para as cidades sedes dos câmpus do IFSC no Oeste de Santa Catarina

Deslocamento	Adicional de deslocamento	Passagem de Ida e Volta	Valor Diária	Valor Total	Valor do Km rodado
Xanxerê	R\$ 95,00	R\$ 42,00	R\$ 00,00	R\$ 137,00	R\$ 1,37
São Lourenço do Oeste	R\$ 95,00	R\$ 92,00	R\$ 275,61	R\$ 462,61	R\$ 2,03
São Miguel do Oeste	R\$ 95,00	R\$ 108,00	R\$ 275,61	R\$ 478,61	R\$ 1,81
São Carlos	R\$ 95,00	R\$ 42,00	R\$ 00,00	R\$ 137,00	R\$ 1,27
Valor do Km/rodado médio R\$ 6,48					

Fonte: Sistema de Compra de Diárias e Passagens do Governo Federal - SCDP.

Com os dados apresentados nas seções 2, 3 e 4 acredita-se que seja possível fazer análises e a respeito das possibilidades de contrato de transporte a ser adotado pelo câmpus Chapecó. As análises são apresentadas na seção de resultados e discussões.

5 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Quando se realiza uma pesquisa o pesquisador escolhe métodos de investigação e coleta de dados para poder chegar aos objetivos. Segundo OTANI (2019) é possível classificar os métodos como dedutivo, indutivo, hipotético-dedutivo, dialético e fenomenológico. Os métodos utilizados para desenvolver a pesquisa foram o método dedutivo e o do metaconhecimento, justamente pelo fato de possuir relação com os dados necessários para a análise e interpretação, e pelo fato de utilizar o raciocínio lógico dedutivo para chegar a conclusão necessária para a resposta do problema formulado.

Conforme objetivos específicos citados na introdução, percebe-se que para realizar a pesquisa foram necessárias análises de documentos do IFSC como, gastos com contrato de direção veicular, relatórios da TCU de 2019. Estes relatórios contém os históricos de viagens realizadas contendo gastos com combustível, quantidade de quilômetros feitos pelos veículos e gastos com manutenção.

Uma pesquisa científica pode ser classificada em função do parâmetro de coleta dos dados, segundo Lakatos e Marconi (2003), conforme citado por Otani (2019), pode-se classificá-la como a utilização de documentação indireta e documentação direta. Para realizar esta pesquisa, foi necessário buscar modelos de contratos que tivesse como escopo o contrato de transporte terrestre de servidores,

bem como, publicações do governo que tratassem desse tema, portanto a pesquisa pode ser classificada como de documentação indireta.

Quanto a natureza a pesquisa pode ser básica e aplicada, conforme Silva e Menezes (2005), referenciados no livro de Otoni (2019). A primeira gera um conhecimento que não é aplicado diretamente e a segunda, tem como objetivo gerar a solução de um problema específico. Olhando para essas definições pode-se dizer que quanto a natureza a pesquisa pode ser classificada como pesquisa aplicada, pois seu objetivo foi a solução de um problema prático relacionada aos contratos de prestação de serviços de transporte. A solução do problema pode indicar a viabilidade da mudança da forma como vem sendo realizadas as contratações desses serviços pelo campus Chapecó.

Otoni (2019) descreve em seu livro que Santos (2000) e Gil (2002), classificam a pesquisa quanto aos objetivos como podendo ser exploratória, descritiva ou explicativa. A exploratória procura se familiarizar com um fato, a descritiva, busca levantar as características de determinado fato a ser investigado e a pesquisa explicativa, busca aprofundar um fato para além das aparências. Dessa forma, como a pesquisa em questão pretende investigar a viabilidade de um fato, pode-se classificá-la como exploratória.

Quanto a abordagem do problema, Silva e Menezes (2005), aparecem no livro de Otoni (2019), com a classificação quantitativa ou qualitativa, embora Otoni (2019), relate que podem ser encontrados casos em que há uma combinação nas duas formas de coleta. Neste caso a pesquisa é qualitativa, pois não são feitos tratamentos estatísticos para análise dos dados coletados.

Santos (2000), a partir de Otoni (2019) considera que as fontes de informação de uma pesquisa podem ser classificadas em: campo, laboratório, e bibliográfico. Para a pesquisa em questão é bibliográfica e de campo, pois foi necessário recorrer ao setor de contratos para levantamento dos dados.

Em Otoni (2019), pode-se encontrar que segundo os procedimentos para a coleta de dados, a pesquisa pode ser classificada de diferentes formas, ele usa a classificação de Gil (2002), como bibliográfica, documental, experimental, ex-post facto, estudo de corte, levantamento, estudo de campo, estudo de caso, pesquisa-ação e pesquisa participante. Pelas definições apresentadas, classificou-se como pesquisa bibliográfica e documental.

A proposta da pesquisa limitou-se a análise quanto a viabilidade apenas no campus Chapecó do Instituto Federal de Santa Catarina, dessa forma, para a análise, foram utilizados os documentos fornecidos pelo câmpus ou acessados nos sistemas institucionais.

6 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Utilizando o estudo apresentado nas seções 2, 3 e 4 procura-se fazer simulações para análise da viabilidade de contratação de nova forma de contrato de transporte de servidores em serviço para o campus Chapecó.

Num primeiro momento faz-se as análises com o contrato de transporte executivo de passageiros. A fim de compilar os gastos utilizam-se os valores referente ao TáxiGov, a modalidade de contrato do IFES, PE 70/2019 do IFSC e serviço de táxi.

Quadro 10: Gastos com TaxiGov ou similar por Km rodado

Local	Valor médio do Km rodado
MP com o TaxiGov	R\$ 3,45
GDF com o TaxiGov	R\$ 2,90
IFES com nova modalidade de contrato de transporte de servidores	R\$ 3,93
Contrato de transporte executivo câmpus Chapecó – Quadro 07	R\$ 3,64
Serviço de Táxi – Quadro 08	R\$ 2,18
Média	R\$ 3,22

Fonte: Própria autor

Segundo Quadro 1, os veículos pequenos do câmpus Chapecó, realizaram 12.453 Km no ano de 2019. Utilizando o valor médio do Km rodado obtido no Quadro 10, o campus Chapecó teria um gasto anual de R\$ 40.098,66, com transporte de servidores e colaboradores em serviço.

Considerando que o contrato de posto de serviço de mão de obra de motorista prevê a direção de veículo de transporte coletivo, no caso micro-ônibus para o transporte dos estudantes em viagens técnicas próximas. Torna-se necessário fazer também esta análise de gastos. Utilizando as informações do sistema de reserva veicular do campus Chapecó no ano de 2019, tem-se que foram feitas 58 reservas com um total de 4.331 Km. As viagens do micro-ônibus são sempre viagens curtas, ou seja, a saída e o retorno são no mesmo dia, tendo um gasto de uma diária.

Utilizando as informações do Quadro 5 e do Quadro 6, obtêm-se o Quadro 11 com a totalização dos gastos com contrato de micro-ônibus com motorista para o ano de 2019.

Quadro 11 : Gasto com contrato de transporte coletivo micro-ônibus PE 70/2019

Micro-ônibus	Valor unitário	Total realizado em 2019	Gasto anual
Diária	R\$ 275,00	58	R\$ 15.950,00
Km rodado	R\$ 4,21	4.331	R\$ 18.233,51
Gasto com transporte de micro-ônibus para o caso de contrato R\$ 34.183,51			

Fonte: Própria autora.

Unindo as informações em um Quadro 12, apresentam-se quais seriam os valores que o campus teria gasto em 2019, para o transporte executivo dos servidores e com o transporte coletivo/micro-ônibus para transporte dos alunos, para o caso da utilização do contrato PE 70/2019:

Quadro 12: Valor que seriam gastos com o contrato PE 70/2019

Tipo de veículo com motorista	Valor estimado para 2019
Transporte executivo de servidores	R\$ 40.098,66
Fretamento de transporte coletivo/micro-ônibus	R\$ 34.183,51
Total	R\$ 74.282,17

Fonte: Própria autora

Se o campus tivesse um contrato igual ao PE 70/2019, o qual prevê a possibilidade de contratação de transporte executivo de servidores e fretamento de micro-ônibus para os alunos, o valor estimado para 2019 seria de R\$ 74.282,17 (Quadro 11) contra os R\$ 95.014,14 (Quadro 4) que foram necessários para manter a frota própria e o contrato do motorista. Ou seja, o campus poderia ter uma economia de R\$ 20.731,97, ou seja, em torno de 21,82% de economia. Valores estes que poderiam ser utilizadas em outras viagens técnicas ou outros projetos.

Considerando essas análises e simulações passa-se à conclusão.

7 CONCLUSÃO

Para responder ao problema formulado no início da pesquisa foi necessário separar o trabalho em seções, para bem encaminhar os trabalhos. Abaixo apresentam-se os resultados obtidos nestas seções.

Conforme apresentado nas seções 1 e 2, já existem legislações que permitem contratação de novas formas de transporte de servidores a serviço, tipo o TáxiGov, inclusive foi apresentada uma instituição no âmbito dos IFs - o IFES, que já tem esse tipo de contrato, com os estudos feitos nestas seções permitiu-se atingir o objetivo de investigar formas alternativas exitosas já implantadas no serviço de transporte para o serviço público federal.

A seção 3 permitiu que se apresentassem os estudos referentes as viagens e aos gastos que o câmpus Chapecó tem com o transporte de seus servidores e alunos. Ou seja, foram sistematizados os gastos necessários e feito levantamento da quilometragem realizada pelos veículos pequenos e pelo ônibus no ano de 2019. Analisou também o contrato vigente PE 70/2019, o qual prevê a possibilidade de contratação de transporte executivo para servidores. Neste contrato há a necessidade de

agendamento prévio da viagem a ser realizada, o que o torna aplicável apenas para os câmpus da região Oeste que tivessem planejamento prévio de viagem. Com isso, atinge-se o objetivo de pesquisar o custo das diferentes possibilidades de contrato de prestação de serviços de transporte para o serviço público federal.

Na seção 4 procurou-se investigar outras alternativas que o câmpus pudesse lançar mão para fazer o deslocamento dos servidores a serviço.

As análises dos dados obtidos nas seções 3 e 4 foram discutidas na seção 5 a fim de responder o objetivo de comparar os custos entre das diferentes possibilidades que existem de contrato de prestação de serviços de transporte para o serviço público federal com o modelo adotado atualmente pelo câmpus.

Além disso, a pesquisa propiciou a possibilidade de perceber que o próprio IFSC já inovou seus contratos de transporte de servidores e alunos, quando permite que seja contratado transporte executivo com motorista. Este contrato, porém, apresenta algumas dificuldades como o agendamento com antecedência do veículo, o valor das diárias serem limitadas a um mínimo de 6h para meia diária, e mais de 6h caracteriza uma diária, implicando que a instituição mantenha um veículo para utilizações emergenciais.

Outra constatação foi o fato do câmpus não utilizar o transporte rodoviário de servidores via SCDP, para os câmpus do Oeste de Santa Catarina, embora seja uma alternativa viável, por ter motorista e veículo a disposição.

Ao observar o Quadro 3, percebe-se que na frota dos veículos do câmpus Chapecó há veículos com mais de 10 anos, o que implica na necessidade de substituição dos veículos, a fim de não pôr em risco a vida dos seus usuários. Para a substituição dos veículos são necessários investimentos, o que é inviável na atual situação dos recursos do câmpus, o qual tem previsão de R\$ 276.455,00 de investimento no PAT 2020.

Foi verificado, ao fazer as buscas por tipos de transporte em Chapecó, a inexistência de empresa que preste serviço semelhante ao TáxiGov, porém, sabendo da quantidade de instituições federais na cidade, e da existência de uma cooperativa de taxistas operando na cidade, montar um processo de pregão eletrônico com o objetivo de contratação de transporte executivo de servidores a serviço, com operação via aplicativo de celular, onde não há necessidade de disponibilidade de motorista e agendamento prévio, seria realmente inovador, o que poderia atrair empresas para concorrer no pregão, ainda mais se o mesmo fosse realizado em conjunto com as demais instituições federais citadas.

O estudo mostrou que se fosse possível montar um processo de pregão para transporte de servidores e alunos (contrato de terceirização da frota) com valor do quilômetro rodado de R\$ 3,22, para carro pequenos a exemplo do TaxiGov, com previsão de 12.453 quilômetros no ano, o campus

Chapecó teria um gasto anual de R\$ 40.098,66. Para o transporte dos alunos um contrato semelhante ao PE 70/2019, que implicaria num gasto de R\$ 34.183,51 ao ano. Implicaria para o campus o valor anual de R\$ 74.282,17. Comparados aos atuais gastos com estes transportes implicariam em uma economia de R\$ 20.731,97, ou seja, em torno de 21,82% de economia.

A implantação de um sistema como o TáxiGov, para transporte de servidores e de fretamento para transporte dos alunos, implicariam em duas vantagens para o câmpus Chapecó. A primeira refere-se ao fato de não ser mais necessário que o campus faça 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. A segunda refere-se a fato de que um sistema semelhante ao TáxiGov, devido o uso de sistemas com geo referência facilitarem o controle das viagens realizadas. Permitindo com isso mais transparência e mais eficácia o uso dos recursos do câmpus.

Ao apresentar estes dados, pode-se responder afirmativamente ao problema formulado “A implantação de contrato de transporte terrestre com terceirização da frota de veículos é uma alternativa viável técnica e economicamente para o IFSC – Câmpus Chapecó?”

Conclui-se, então, que há viabilidade técnica e econômica, com economia em torno de 21% em relação ao atual modelo, para implantação de contrato de terceirização da frota de transporte terrestre ao invés de frota própria e contratação de serviço de direção veicular no IFSC câmpus Chapecó.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASÍLIA. **Servidor usará TáxiGov para se deslocar no trabalho**. Brasília, 2019. Disponível em: <https://agenciabrasilia.df.gov.br/2019/12/30/servidor-usara-taxigov-para-se-deslocar-no-trabalho/>; Acesso 24 jan. 2020.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Caderno de Logística: Prestação de Serviços de Transporte** [Versão 1.0]. Guia Rápido. Brasília: SLTI, Abr-2014. <<https://repositorio.cgu.gov.br/handle/1/38791> > Acesso 20 Jan 2020.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. Presidência da República. **Taxi Gov: Mobilidade de Servidores no Governo Federal**. Brasília: 17 Nov. 2016. <https://repositorio.enap.gov.br/bitstream/1/4154/1/Taxi%20Gov_Mobilidade%20de%20Servidores%20no%20Governo%20Federal.pdf > Acesso 20 Jan 2020.

CAMÕES, Mariuza R. S; SEVERO, Willber; CAVALCANTE, Pedro. **Inovação na gestão pública federal: 20 anos do prêmio de inovação**. Cap 5. Brasília: 2017. Disponível em <<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiJvfT6y97oAhWVlBkGHbOSDoMQFjAAegQIAxAB&url=http%3A%2F%2Frepositorio.ipea.gov.br%2Fbitstream%2F11058%2F8788%2F1%2FInova%25C3%25A7%25C3%25A3o%2520na%2520gest%25C3%25A3o%2520p%25C3%25BABlica%2520federal.pdf&usg=AOvVaw1CMtauYwvxiGYIOakV8lRs>> Acesso 10 abr. 2020.

CRESWELL, John W. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto**. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2010.

CRESWELL, John W. **Investigação qualitativa e projeto de pesquisa: escolhendo entre cinco abordagens**. 3. ed. Porto Alegre: Penso, 2014.

DEMO, Pedro. **Professor & Pesquisa 4 – vícios metodológicos**. [2009]. Disponível em: <http://pedrodemo.blogspot.com.br/2012/04/professor-pesquisa-4-vicios.html?q=professor+e+pesquisa>. Acesso em: 26 jul. 2019.

MARTINS, Gilberto de Andrade; THEÓPHILO, Carlos Renato. **Metodologia de investigação científica para as ciências sociais aplicadas**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

NOTÍCIAS DO GOVERNO. **Número de órgão que utilizam o TáxiGov dobra em 2019**. Brasília, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/noticias/financas-impostos-e-gestao-publica/2020/01/numero-de-orgaos-que-utilizam-o-taxigov-dobra-em-2019>. Acesso em: 23 jan. 2020.

OLLAIK, Leila G. **TÁXIGOV: Inovando no serviço de mobilidade de servidores**. ENAP: Casoteca de gestão pública, 2018. Disponível em: <https://repositorio.enap.gov.br/bitstream/1/3454/4/SEGES%20%20Enap.%20OLLAIK%20Leila.%20T%C3%A1xiGov.%20estudo%20de%20caso.%202018.%20portugu%C3%AAs.pdf> >. Acesso em: 23 jan. 2020.

OTANI, Nilo. **Metodologia de Pesquisa. Curso de Especialização em Gestão Pública na Educação Profissional**. [2018]. Disponível em: <https://moodle.ead.ifsc.edu.br/enrol/index.php?id=1546>. Acesso em: 25 jul. 2019.

ROSSETTI, Suzana. **Gerenciamento de frota: pode a Administração Pública se valer dessa solução de mercado?** 2012. Disponível em <https://www.zenite.blog.br/gerenciamento-de-frota-pode-a-administracao-publica-se-valer-dessa-solucao-de-mercado/> Acesso em 10 de abr. de 2020.

TÁXI PREÇOS. **Preços de táxi em Chapecó**. Chapecó, 2020. Disponível em: <https://ta.pt.aboutlist.org/taxi-precos/br/chapeco-sc>. Acesso em 06 mar. 2020.