

Introdução

Este documento explica os fundamentos da implantação de um modelo de frota híbrida no Governo do Estado do Rio de Janeiro. Esse processo se dará com a agregação de serviços de transporte remunerado privado individual, a exemplo de Taxi, Cabify ou Uber, ao conjunto de soluções de transportes do governo, visando extrair o maior retorno econômico sobre os custos de cada modal. Essa iniciativa, denominada RJ Mobi, está presente no Plano de Iniciativas Prioritárias para os primeiros 100 dias de governo.

Além de trazer uma grande economia, o RJ Mobi permitirá o atendimento integral de todas as demandas funcionais de transporte, uma vez que não haverá dependência da disponibilidade de veículos, nem o comprometimento de frotas operacionais ou de veículos dedicados a tarefas especiais como: vans, picapes, caminhões basculantes, caminhões-baú e outros.

A explicação se divide em seis partes: a) como funcionará o RJ Mobi? b) *benchmarking* e preços; c) preço por quilômetro e eficiência; d) análise da frota estadual; e) resultados; f) conclusões e próximos passos.

Como funcionará o RJ Mobi?

O RJ Mobi funcionará exatamente como as soluções observadas no mercado. Os servidores, previamente cadastrados e autorizados, indicarão o destino, solicitarão o transporte e serão atendidos pelos veículos e motoristas cadastrados junto à empresa contratada, pagando um valor fixo de R\$/KM percorridos. Só haverá cobrança quando o serviço for utilizado. Além disso, está prevista a possibilidade de compartilhamento de viagens entre servidores de diferentes órgãos que possuam rotas e destinos semelhantes, reduzindo o custo de viagens desnecessárias.

Conceitualmente, a utilização do RJ Mobi envolve um efeito simbólico relevante uma vez que os funcionários do Estado passarão a utilizar um meio de transporte disponível para os demais cidadãos. Tal efeito reveste-se de particular importância, principalmente, quando se considera o atual contexto econômico do Estado.

Benchmarking e Preços

Para identificar a prática atual da Administração Pública no que diz respeito a soluções de transporte individual de servidores, foi realizada uma pesquisa de *benchmarking* junto a outros governos. Concluiu-se que houve experiências bem sucedidas que resultaram na contratação de empresas bem consolidadas no mercado privado. O Quadro 1 – *Benchmarking* traz um resumo dos principais achados:

Quadro 1 - Benchmarking				
Ente	Tipo	Proposta Vencedora	Empresa Vencedora	Data da Homologação
Governo Federal (TáxiGov 2.0)	Menor Preço/Km	R\$ 1,77	Meia Bandeirada	Setembro/2018
Governo do Estado do Paraná	Menor Preço/Km	R\$ 3,70	Associação Mega Taxi Brasil	Setembro/2018
Prefeitura de São Bernardo do Campo	Menor Preço/Km	R\$ 2,70	99 Taxis	Julho/2018
TCE/ES	Menor Preço/Km	R\$2,50	Vix Logística S/A.	Julho/2018
TRE-DF	Menor Preço/Km	R\$ 3,67	Shalom Taxi	Junho/2018
Governo do Estado de São Paulo (TáxiGovSP)	Menor preço/Km	R\$ 2,45	Cabify	Novembro/2017
Prefeitura de São Paulo	Menor Preço/Km	R\$ 2,46	99 Taxis	Julho/2017

Preço por Quilômetro e Eficiência

A mera demonstração de que há outros entes adotando serviços de transporte remunerado privado individual não é garantia de que existe aproveitamento econômico ao se adotar a mesma solução. No entanto, ao avaliarmos os fundamentos do modelo de

frota híbrida conforme estudo realizado por Abreu e Batista (2017)¹, percebe-se que haverá ganhos na adoção do serviço, em substituição a um veículo locado, a depender da quilometragem que se pretende percorrer por mês.

De acordo com os autores, o modelo de locação de veículos possui um elevado custo fixo, pois paga-se o valor da locação e do motorista independente do uso, enquanto que o modelo de serviços de transporte remunerado privado individual estabelece um custo variável fixo, sendo o preço total dependente da quantidade de quilômetros percorridos.

Nesse estudo, foram utilizados os parâmetros de preços do Cadterc SP para se estabelecer uma comparação entre os modelos. Descobriu-se que para os veículos que rodavam acima de 2.000 km/mês, tornava-se mais vantajosa a contratação pelo modelo de locação, enquanto que para quilometragem inferior a essa, o modelo de serviços de transporte remunerado privado individual se mostrava mais vantajoso. Isso acontece porque o custo variável deste último cresce de forma linear conforme maior for uso, enquanto que a locação de veículos mantém os gastos com a disponibilização dos veículos e com os motoristas no mesmo valor fixo.

Análise da Frota Estadual

Partindo dos fundamentos apresentados por Abreu e Batista (2017), foram analisados os dados de quilometragem da frota estadual e estabeleceu-se uma comparação entre os modelos de locação de veículos e de serviços de transporte remunerado privado individual usando-se os seguintes parâmetros:

Modelo de Locação de Veículos:

- Custo Fixo Mensal da Disponibilização do Veículo: R\$ 1.627,32. Fonte: Pesquisa de Preços do Processo E-04/120/080/2017.
- Custo Fixo Mensal do Motorista: R\$ 3.500,00. Fonte: Estimativa de preços por pesquisa junto ao Cadterc-SP e Painel de Preços do Governo Federal.
- Custo Variável do Combustível por Quilômetro: R\$ 0,491/km. Fonte: preço da gasolina no Contrato SEPLAG n° 01/2014 de fev/2019.

¹ABREU, J. M. e BATISTA, Y. C. **Aplicativos de Celular para Transporte de Funcionários no Setor Público - Uma Alternativa.** CONSAD. Brasília: 2017. Disponível em: http://consad.org.br/wp-content/uploads/2017/05/Painel-48_03.pdf. Acesso em 16/01/2019.

Modelo de Serviços de Transporte Privado:

- Custo por km rodado: R\$ 2,45. Fonte: Preço do TáxiGovSP.

Esses parâmetros foram aplicados à frota locada dos órgãos participantes do SIADC (excluindo-se veículos de carga, a diesel, blindados, especiais e os pertencentes às frotas do DETRO, Lei Seca, Segurança Presente, Barreira Fiscal e SSMCC), considerando 548 veículos que rodaram 1.277.477 km mensais na média do período de jun/18 a dez/18.

A partir desses dados, foram extraídas as quilometragens médias mensais de cada um dos 548 veículos e foram calculados os custos mensais dos modelos de Locação de Veículos Pura, Modelo de RJ Mobi Puro e Modelo Híbrido. Os resultados serão apresentados na seção seguinte.

Resultados

Com base nos dados acima apresentados, o resultado da aplicação dos três modelos aqui considerados – Locação Pura, TaxiGov (RJ Mobi) Puro e Modelo Híbrido - à frota estimada do Estado, foram os seguintes:

- Modelo de Locação Pura:
 - o Custo Total Mensal: R\$ 3.436.784,86
 - o Custo Total Anual: R\$ 41.241.418,32
 - o Total de Veículos: 548
 - o Redução de Veículos: 0%
 - o **Redução Mensal: 0**
 - o Redução em 12 meses: 0
 - o Redução Percentual: 0%
- Modelo TáxiGov Puro:
 - o Custo Total: R\$ 3.129.557,46

- o Custo Total Anual: R\$ 37.554.689,52
- o Total de Veículos: 0
- o Redução de Veículos: 100%
- o Redução Mensal: R\$ 307.227,40
- o Redução em 12 meses: R\$ 3.686.728,80**
- o Redução Percentual: 9%

- Modelo Híbrido:
 - o Custo Total Mensal: R\$ 2.715.008,31
 - o Custo Total Anual: R\$ 32.580.099,72
 - o Total de Veículos: 195
 - o Redução de Veículos: 65%
 - o Redução Mensal: R\$ 721.776,55
 - o Redução em 12 meses: R\$ 8.661.318,60**
 - o Redução Percentual: 21%
 - o Ponto de Equilíbrio: 2.618 km

Conclusões e Próximos Passos

Conforme se observa dos resultados apresentados, o modelo híbrido oferece um grande potencial de redução em relação aos outros dois, podendo chegar à monta de **R\$ 8.661.318,60** de economias ao ano, sem prejuízo das atividades realizadas atualmente.

Essa redução é possível por conta da lógica apresentada por Abreu e Batista (2017), onde os custos entre os dois modelos se equilibram ao se atingir 2.618 km/mês. Isso significa que qualquer veículo locado que efetue uma quilometragem inferior a

ponto de equilíbrio será ineficiente em relação ao RJ Mobi, pois não se aproveitará a alavancagem de custos fixos da disponibilização dos veículos e dos motoristas, que serão subutilizados. Em contrapartida, qualquer veículo que apresente uma rodagem mensal acima do ponto de equilíbrio será mais eficiente que o modelo do RJ Mobi.

Considerando o objetivo premente de redução de gastos públicos, torna-se imprescindível a implementação do modelo híbrido, que manterá o mesmo nível de serviço apresentado atualmente e reduzirá em 21% os gastos com transporte de servidores.