

RELATÓRIO DE AUDITORIA	
Ordem de Serviço:	Nº 99-C/2016/CGM
Unidade Auditada:	Secretaria Municipal das Prefeituras Regionais
Período de Realização:	21/11/2016 a 21/03/2017

SUMÁRIO EXECUTIVO

Sr. Coordenador,

Este relatório apresenta o resultado da auditoria referente à OS n.º 99-C/2016, realizada na Secretaria Municipal das Prefeituras Regionais (SMPR) com o objetivo de verificar, nos contratos de locação de equipamentos, a compatibilidade dos preços contratados com aqueles praticados no mercado, se a licitação e os aditamentos ocorreram de acordo com a legislação vigente, assim como, análise do histórico de contratação dos serviços e da execução e fiscalização contratual.

Trata-se dos seguintes contratos firmados com a SMPR, provenientes de diferentes unidades:

- I. Contrato nº 01/SMSP/COGEL/2015, de Prestação de Serviço de Transporte mediante locação de veículos em caráter não eventual, com quilometragem livre, motorista, combustível, com GPS, objetivando o deslocamento para apoio das atividades técnico-administrativas, referente ao Edital nº 24/SMSP/COGEL/2014 e Pregão Eletrônico 24/SMSP/COGEL/2014.

O termo de contrato foi assinado com a Transquerqui Ltda Me, em 23/01/2015, com prazo de vigência de 12 meses, sendo o valor estimado de R\$ 1.452.999,36 para 19 veículos. Após o início do contrato, seguiram vários aditamentos fazendo o número de veículos atingir 23 unidades. Apesar disso, com os achados do trabalho desta auditoria, a nova gestão negociou reduções com a contratada, de forma que, em 30/06/2017, está previsto o número final de 9 veículos.

- II. Contrato nº 124/SMSP/COGEL/2015 firmado pela SMPR, com objeto de Remoção, Demolição e Serviços Complementares da Passarela Comandante Rolim Adolfo Amaro, ocorreu por dispensa de licitação devido ao caráter emergencial de realização da obra.

A empresa Viga Participações e Engenharia Ltda, cadastrada na Secretaria Municipal de Serviços e Obras, foi contratada com uma proposta comercial para prestação dos serviços no valor de R\$2.110.506,36, sendo o prazo contratual de 180 dias improrrogáveis, de 11 de setembro de 2015 a 9 de Março de 2016.

Findo o prazo, e com a não construção de uma ponte definitiva, a Administração decidiu, por inviabilidade de concorrência, realizar nova contratação direta com a empresa anteriormente contratada, Contrato nº 05/SMSP/COGEL/2016, no valor de R\$ 620.434,81, para prestar a Manutenção da Passarela Provisória por mais 180 dias, com vigência de 09/03/2016 a 05/09/2016.

- III. Contratos nºs 127/SMSP/SPUA/2010 e 102/SMSP/SPUA/2012, ambos para Prestação de Serviço de Locação de Pá Carregadeira de pneus, incluindo operador, combustível e transporte para os locais de trabalho, foram firmados pela Superintendência das Usinas de Asfalto com a empresa Padock Máquinas e Equipamentos Ltda.

O contrato nº 127/SMSP/SPUA/2010, resultante do pregão nº 10/SMSP/SPUA/2010, processo nº 2010-0.233.108-7, teve seu prazo de vigência prorrogado por diversas vezes. A prestação do serviço teve início contratual em 19/11/2010 e término de seu último aditamento, nº 064/SMSP/SPUA/2016, em 14/03/2017.

Já o contrato nº 102/SMSP/SPUA/2012, referente ao Pregão Presencial nº 05/SMSP/SPUA/2012 realizado em 10/12/2012, processo administrativo nº 2012-0.300.906-9, foi celebrado em 18/12/2012, tendo vigência inicialmente por 12 meses. Após sucessivas prorrogações, o último termo de aditamento, nº 03/SMSP/SPUA/2017, foi celebrado em 09/01/2017 com prazo de 12 meses de duração.

Conforme dados coletados, em janeiro de 2017, do Sistema de Orçamento e Finanças (SOF), foram gastos R\$ 6.087.194,85 com o contrato nº127/SMSP/SPUA/2010, e R\$ 5.140.539,81 com o contrato nº102/SMSP/SPUA/2012, neste último caso, não incluídos os R\$2.232.800,00 referente ao último aditamento.

O detalhamento das ações executadas nesta auditoria está descrito no (s) anexo (s) deste relatório, a saber:

- Anexo I – Descritivo;
- Anexo II – Escopo e Metodologia;

Do resultado dos trabalhos, destacamos os seguintes achados:

I - Contrato nº 01/SMSP/COGEL/2015 - Prestação de Serviço de Transporte

I-A) Em relação ao Contrato nº 01/SMSP/COGEL/2015, constatou-se, com base em amostragem, que a utilização da frota contratada é de aproximadamente 32%. Caso considerar conservadoramente que a utilização possa estar por volta de 40%, estima-se que a ociosidade de 60% representa um desperdício de aproximadamente R\$ 871.800,00 ao ano.

I-B) No outro giro, destacam-se as inconsistências relacionadas às horas extras, como a alocação das horas em fixas e em adicionais, que podem ter ocasionado um pagamento indevido de R\$ 132.000,00 anuais, bem como possível divergência entre horas adicionais pagas pela Prefeitura e as horas extras pagas pela contratada aos seus motoristas, que podem indicar descumprimento de obrigações trabalhistas.

I-C) No quesito preços contratados, a auditoria identificou que as pesquisas de preços, feitas antes do pregão e na renovação promovida no 3º aditivo, foram realizadas exclusivamente com base no método de múltiplas consultas de mercado (3 cotações), negligenciando outras referências de preço como o CadTerc. Ao comparar o valor referencial do CadTerc e o valor de renovação para a mesma referência de 44 horas semanais (horas fixas) por veículo contratado, obteve-se a diferença de R\$ 103.513,00 para um período estimado de um ano.

II - Contrato nº 124/SMSP/COGEL/2015 - Remoção, Demolição e Serviços Complementares da Passarela Comandante Rolim Adolfo Amaro

II-A) Na análise dos Contratos nºs 124/SMSP/COGEL/2015 e 05/SMSP/COGEL/2016, identificou-se orçamento com BDI (bônus e despesas indiretas) inapropriado, o qual acarretou prejuízo ao erário de R\$ 48.518,00.

II-B) A auditoria também verificou que devido à morosidade da Administração na efetivação de uma solução definitiva para a concretização do processo de doação, processo nº 2014-0.227.809-4, existe um risco de desistência dos doadores, podendo incorrer em prejuízo de R\$ 4.051.860,62.

II-C) Além disso, foram apontadas a ausência de manutenção da estrutura instalada e a falta de ajuste contratual para disponibilização do equipamento após 05/09/2016.

III - Contratos nºs 127/SMSP/SPUA/2010 e 102/SMSP/SPUA/2012, ambos para Prestação de Serviço de Locação de Pá Carregadeira de pneus

III-A) No que tange aos contratos nºs 127/SMSP/SPUA/2010 e 102/SMSP/SPUA/2012, verificou-se que as pesquisas de mercado se limitaram ao método de consultas diretas ao mercado, contrariando o entendimento do Tribunal de Contas do Município de que este método é um recurso de apoio ou subsidiário.

III-B) Ademais, verificou-se em estudo complementar que a compra das pás carregadeiras, já considerando uma de reserva em caso de necessidade de manutenção, em vez da locação do equipamento poderia gerar uma potencial economia de R\$ 3.592.875,00.

III-C) Por fim, constatou-se, também, que no contrato nº127/SMSP/SPUA/2010, ocorreram termos de aditamentos, sem apresentação de justificativas, que vigoraram por mais tempo que o permitido na legislação para serviços continuados.

Informada sobre os problemas encontrados, a Secretaria Municipal das Prefeituras Regionais se manifestou por meio das respectivas unidades: UNICOM, através de um documento elaborado por sua área técnica, na data de 17 de abril de 2017; ATOS por meio de um documento elaborado por sua área técnica, na data de 27 de abril de 2017e; pela SPUA em documento elaborado na data de 08 de maio de 2017, cujas respostas seguem copiadas na íntegra após cada constatação sob o título Manifestação da Unidade, Plano de Providências e Prazo de Implementação seguidas da Análise da Equipe de Auditoria e das respectivas Recomendações.

São Paulo/SP, 21 de julho de 2017.

ANEXO I – DESCRITIVO

1) Processo 2014-0.258.260-5 (Locação de Veículos), Termo de Contrato nº 01/SMSP/COGEL/2015, Edital nº 24/SMSP/COGEL/2014 , Pregão Eletrônico 24/SMSP/COGEL/2014.

CONSTATAÇÃO 1.1 - Superestimação da quantidade de veículos e horas necessárias, sugerindo desperdício de até R\$ 871.800,00/Ano para a Prefeitura, no Contrato nº 001/SMSP/COGEL/2015, Processo nº 2014-0.258.260-5.

Verifica-se, pela análise do processo administrativo nº 2014-0.258.260-5 (que gerou o Contrato nº 001/SMSP/COGEL/2015 - Serviços de transporte através de veículos tipo C e tipo D1 incluindo motorista e quilometragem livre) e de processos de pagamento referentes a ele, que, durante a fase de planejamento da licitação, a antiga Secretaria de Coordenação das Subprefeituras Regionais (atual Secretaria Municipal das Prefeituras Regionais – SMPR) incorreu em superestimação da quantidade de veículos, conforme os seguintes indicativos explicados mais abaixo: insuficiência de justificativa para os quantitativos demandados e alta taxa de ociosidade na execução do contrato.

Insuficiência de justificativa para os quantitativos demandados

Segundo consta na justificativa para a contratação no processo 2014-0.258.260-5 (folha 03), o contrato anterior nº 18/SMSP/COGEL/2013, referente ao processo 2013-0.204.811-9, atendia de forma compartilhada a demanda da SMPR com a Supervisão Geral de Abastecimento (ABAST), até então subordinada à SMPR. Com a transferência desta para a Secretaria Municipal do Desenvolvimento, Trabalho e Emprego, gerou-se a necessidade de uma nova contratação para atender exclusivamente as demandas da SMPR.

Embora o processo 2014-0.258.260-5 mencione a necessidade de nova contratação por questões organizacionais, não houve a apresentação dos critérios utilizados para quantificar a demanda dos 18 veículos tipo C e de 1 veículo tipo D1 e nem a justificativa para contratação do uso em caráter não eventual, constante no Termo de Referência na folha 11 do mesmo processo.

Existência de ociosidade na execução dos contratos

O reflexo da superestimação no número de veículos licitados pode ser verificado através do percentual de utilização dos carros levantados segundo os Boletins Diários de Transporte – BDT (documentos equivalentes às Fichas Diárias de Produção). Para viabilizar as análises, utilizou-se de amostras aleatórias de BDT de 9 motoristas para os meses de julho e outubro de 2016, sendo que o total de motoristas ativos para esses meses eram de 20 e 24, respectivamente.

O percentual médio de utilização foi calculado pela divisão das horas produtivas, contando apenas o tempo das viagens, pelas horas disponíveis dos motoristas/carros, que serviram como base de medição nos processos de pagamento.

Para o mês de julho de 2016, o índice encontrado foi de 31% de utilização, equivalente a uma ociosidade em torno de 69%. Cabe notar que o total de horas produtivas dos BDT selecionados para o referido mês foi de aproximadamente 616 horas e o total de horas disponibilizadas foi de 1985 horas.

Em relação ao mês de outubro de 2016, o índice encontrado foi de 32% de utilização, tendo uma ociosidade em torno de 68%. O total de horas produtivas dos BDT selecionados para o referido mês foi de aproximadamente 616 horas e o total de horas disponibilizadas normais foi de 1627 horas.

Os quadros abaixo apresentam as amostras analisadas e o percentual médio de utilização para os meses de julho de 2016 e outubro de 2016.

Tabela 1 – Análise de utilização da frota em julho de 2016

Amostra de Motoristas	Carros relacionados	Horas Medidas	Horas Produtivas	% de Utilização
1	FHS8378	207	62	30%
2	FSO4622/GCS5032	256	103	40%
3	FJU8458	219	70	32%
4	NXX5772	191	42	22%
5	FIH9536/FQN5476	206	74	36%
6	FZV6830	286	50	18%
7	FRE7602	181	45	25%
8	FPY9475	192	73	38%
9	FXM2976	245	94	38%
Total da amostra		1.985	616	31%

Tabela 2 – Análise de utilização da frota em outubro de 2016

Amostra de Motoristas	Carros relacionados	Horas Medidas	Horas Produtivas	% de Utilização
1	FDI1741	176	41	23%
2	GCS5032	212	79	38%
3	FIH9536	170	61	36%
4	GCL1967	169	37	22%
5	FXM2976	207	152	73%
6	FLQ9958	177	26	15%
7	FKH3414	168	35	21%
8	FHP8997	175	35	20%
9	NXX5772	168	43	26%
Total da amostra		1.627	513	32%

Caso o Contrato nº01/SMSP/COGEL/2015, originalmente licitado ao preço de R\$ 121.083 mensais, tivesse sido estimado com um quantitativo mais compatível com as necessidades do órgão, como, por exemplo, 40% do que foi contratado (exame de amostra indicou que 31% do contratado foram efetivamente utilizados), é possível que a

economia para Administração Municipal (sem considerar as diferenças entre os custos fixos e variáveis da contratada) pudesse chegar a aproximadamente R\$ 72.650,00 por mês e R\$ 871.800,00 por ano (em relação à utilização de 19 veículos, o quantitativo vigente sem aditivos), conforme cálculos abaixo:

Tabela 3 – Diferença entre Preço do Contrato e Preço Adequados ao Uso

Preço Mensal do Contrato n° 001/SMSP/COGEL/2015 (19 veículos e carga horária estimada em edital)	Custo Mensal estimado no caso de Quantitativo Adequado ao efetivo Uso (40% do contratado)	Diferença Mensal (R\$)
R\$ 121.083,00	R\$ 121.083 x 40% = R\$ 48.433,00	R\$ 72.650,00
Economia Potencial em 1 ano de Contrato		R\$ 871.800,00

Além disso, durante vistoria realizada na garagem localizada na Travessa Grassi nº10, no dia 21/11/2016 por volta das 15 horas, notou-se uma quantidade relevante de motoristas e carros ociosos, totalizando 13 veículos dentre os 20 contratados que deveriam estar prestando serviço no turno diurno, ou seja, aproximadamente 65% da frota.

O quadro abaixo resume os dados sobre a vistoria realizada e as informações da planilha de controle da frota encontrada no local:

Tabela 4 - Veículos analisados durante Inspeção

Classificação dos veículos	Veículos		%
	Contratados	Veículos Presentes	
Tipo C alocado a UNICON	18	11	61%
Tipo D1 alocado a UNICON	1	1	100%
Tipo C cedidos ao PSIU*	1	1	100%
Total do turno	20	13	65%

* No momento existiam 4 veículos cedidos ao PSIU, sendo que 1 deles ficava no turno diurno e 3 no noturno.

JUSTIFICATIVA DA UNIDADE:

No documento elaborado pela área técnica da UNICOM, em 17 de abril de 2017, a SMPR assim se manifestou:

“MANIFESTAÇÃO DO FISCAL DO CONTRATO

“ [...1.1.; 1.1.1. e 1.1.2. - Superestimação, ociosidade e insuficiência de justificativa da quantidade de horas e veículos contratados.

Como relata a Controladoria tanto justificativa e a estimativa são elementos da fase interna do procedimento licitatório, cabe à COGEL (órgão responsável pelo procedimento) avaliar se a peça está bem instruída para abertura e eventual continuidade do procedimento licitatório.

Atualmente nenhum dos funcionários responsáveis pela Justificativa e dimensionamento dos serviços são funcionários desta Secretaria.

Como possíveis justificativas aos quantitativos contratados, seria que: os mesmos foram baseados nos quantitativos do contrato anterior e/ou dimensionados para atender eficazmente nos horários de máxima demanda (horários de pico), da mesma forma o que parece apontar como eventual ociosidade pode decorrer do critério para contratação dos serviços que pretende atender eficazmente para a demanda dos horários de pico.

CABE MANIFESTAÇÃO DE COGEL

Como providências, já foi adotado uma melhora na gestão contratual desde (21/01/2017) e uma sensível redução contratual de 11% em (21/01/2017)...]

Conforme análise célere nos autos nº 2014-0.258.260-5, no ano de 2014, observa-se que das fls. 01 à 362 houve autuação do processo pelo Supervisor da UNICOM, com estimativas de dados do processo de veículos anterior na obtenção de condições gerais para contratação de prestação de serviços de transporte mediante locação de veículos – POOL, respectiva reserva orçamentária; Elaboração de Edital para pregão eletrônico; Pregão Eletrônico tendo como vencedor do certame a Empresa Transquerqui Ltda e elaboração de contrato de prestação de serviços

Portanto, presume-se que existia a expectativa de uso dos veículos para eventos de interesse público à época dos fatos, pois os o processo de licitação passou pelos órgãos técnicos da Secretaria.

Diante o curto prazo temporal para levantamentos necessários a uma manifestação ampla, há de se tomar as devidas cautelas no sentido de assegurar no futuro próximo as garantias Constitucionais de ampla defesa e do contraditório, assim relevante buscar destacar com a maior transparência os elementos de convicção para discussões sobre a relevância de Omissão na infringência de dispositivos legais, principalmente aos apontamentos de Auditoria sobre indícios de Prejuízo ao Erário Público Municipal e neste caso, o possível desvio no montante de R\$ 871.800,00 (oitocentos e setenta e um mil e oitocentos reais), motivo pelo qual propõe-se que os atos envolvendo valores pecuniários sejam apurados por meio de procedimento próprio.

PLANO DE PROVIDÊNCIAS:

Nova contratação por meio do decreto abaixo referenciado.

Da redução da frota

Em razão do Decreto 57.580, de 19/01/2017, sobre a implementação de política de redução de despesas no âmbito da Administração Municipal, inicialmente por meio do 5º Termo de Aditamento ao Contrato nº 01/SMSP/COGEL/2015 – em sua cláusula segunda, foram reduzidos **02 (dois) veículos do contrato;**

Com a notícia dos achados da presente Auditoria na data de 29/03/2017, resultou na reunião com a Contratada, onde foi pactuado a supressão de mais **03 (três) veículos** do Grupo C, a contar de 01/05/2017 (tempo de para acertos trabalhistas da empresa com funcionários - motoristas), observando os limites estabelecidos no artigo 65, § 1º, da Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, ou seja, o total de 25% da supressão permitida; entretanto, combinando com o § 4º do Art. 2º do Decreto 57.580.

Diante revisão contratual determinada pelo Gabinete do Secretario, inventário e a presente auditoria, após conclusão de análises na frota locada e com vistas aos controles internos em fase de implantação, considerando os veículos em rodízio, e o atendimento aos usuários da pasta em eventos no mês de Fevereiro de 2014, 19 (dezenove) dias úteis no horário fixo de segunda a sexta feira, frota de 17 (dezesete) veículos/motoristas, foi elaborada planilha comparativa de atendimento aos usuários resultando em média uma Reserva sem uso de aproximadamente 7 (sete) veículos (7,105263).

Além das considerações acima, com vistas a uma análise específica no número de usuário por veículo, verificou-se a necessidade de elaborar um plano de trabalho junto as Assessorias da pasta que solicitam referido serviço. Este trabalho tem por objeto mensurar a real necessidade da frota como um todo e especificamente de atendimento aos usuários a determinado evento, portanto, utilizando um veículo para até três usuários em um único evento. Além deste plano de trabalho já em estudo na UNICOM. Combinado se faz apontar a manifestação ao item 1.9. dos achados de auditoria verificada mais adiante, onde consta que dentre os veículos da frota hoje quantificado em 17 (dezesete), 08 (oito) possuem mais de dois anos de fabricação, no entanto, o prazo contratual para substituição irá se encerrar em 30/06/2017. Considerando a possibilidade da renovação contratual em 23/07/2017 estar vinculada ao Decreto nº 57.605, de 15 de fevereiro de 2017, que dispõe sobre o transporte individual, foi **proposto análise no sentido e além de não substituição sua supressão na totalidade, sendo 05(cinco) a contar de seu vencimento 30/06/2017, e outros três já fazem parte de supressão descrita acima, pactuado em Ata de Reunião de 29/03/2017 e com data de supressão prevista para 01/05/2017.**

Assim sendo, restou, portanto mais 05(três) veículos/motoristas a oferecer para redução, permanecendo 09 (nove) veículos a disposição e adaptação ao novo estudo em um plano de trabalho em trâmite. Esta ação se faz necessária para não onerar os cofres do Erário Público Municipal, com veículos na reserva, motivo pelo qual diante a impossibilidade de fazê-lo nos termos do § 1º do art. 65 da Lei 8.666/93, **proponho** análise técnica junto à Coordenadoria Geral de Licitações – Cogel com o respectivo Parecer da Assessoria Técnica de Assuntos Jurídicos – ATAJ, considerando a possível previsibilidade de Renovação Contratual, nos termos do § único do Art. 5º do Decreto 57.604/2017, diante a Suspensão de Pregão para transporte Individual de passageiros, por demanda e via plataforma tecnológica, para que referida proposta se de em razão do Interesse Público.

Justifica-se esta última redução na Supremacia do Interesse Público que existe com base no pressuposto de que: “toda atuação do Estado seja pautada pelo interesse público, cuja determinação deve ser extraída da Constituição e das leis, manifestações da vontade geral”. Dessa maneira, os interesses privados encontram-se subordinados à atuação estatal. Cabe pontuar que entre as prerrogativas de direito público da Administração Pública, derivadas diretamente do Princípio da Supremacia do Interesse Público, encontra-se o presente fato, ou seja, a existência, nos contratos administrativos, de cláusulas exorbitantes, as quais permitem à Administração Pública modificar ou rescindir unilateralmente o contrato.

Da Renovação Contratual, com vencimento em 23/07/2017.

Diante do exposto, cabe esclarecer que em consonância ao que preconiza os dispositivos que regem a Administração Municipal Direta e Indireta, estabelece o Decreto 57.605 de 15 de fevereiro de 2017, que o transporte individual de agentes públicos deverá ser realizado, prioritariamente, por meio de empresa ou cooperativa especializada na intermediação ou agenciamento de serviço de transporte individual de passageiros, por demanda e via plataforma tecnológica.

Diante o dispositivo do decreto acima, foi aberta licitação na modalidade Pregão Eletrônico Nº 002/2017 COBES – Processo Administrativo SEI nº 6013.2017/0000001-0, que tem por objeto o Registro de Preço para a prestação do Serviço de Transporte Individual Remunerado de Passageiro com uso de aplicativo customizável Web e Mobile com apoio operacional e tratamento de dados, provedores de serviços de aplicação e serviços de hospedagem da internet. A abertura do certame foi procedida pela CPL-2, no dia 24/02/2017 às 10 horas, nº Oferta de Compras: 801001801002017OC00001;

A respeito da presente licitação, constatou-se a Suspensão do Pregão, tendo como justificativa: “Em função da impossibilidade técnica junto ao sistema BEC em receber a proposta da impetrante nos autos do Mandado de Segurança nº 1007422-54.2017.8.26.0053, ante a divergência de classes, bem como a determinação do E. Tribunal de Contas do Município em suspender o certame, em razão das representações recebidas”. Atualmente, em consulta a BEC, fls. 334 à 337, o pregão continua “SUSPENSO”.

Conforme ressalta o Art. 5º do mesmo diploma legal, fica vedada a prorrogação da vigência dos contratos que contrariem as disposições deste decreto, sendo que em seu parágrafo único, dispõe:

“ [... Excepcionalmente, na hipótese de ainda não ter sido efetivado o registro de preços preconizado no § 1º do artigo 3º deste decreto, poderá ser autorizada a prorrogação dos contratos a que se refere o “caput” deste artigo, por prazo não superior a 3 (três) meses, para evitar a interrupção da prestação dos serviços...].”

“[...Art 3º - Objeto de registro de Preço...]” Pregão suspenso.

“[...§ 1º - Caberá a COBES, a Ata de Registro de Preços...]” - Pregão suspenso)....”

Com a condição acima e diante o interesse público, esta Secretaria se viu impedida de dar início a nova licitação para substituir a empresa contratada objeto desta Auditoria.

Cabe deixar consignado que a “Suspensão” do pregão encontra-se pendente de solução, motivo pelo qual sem propósito de contrariar a “compliance”, ou seja, deixar de cumprir atos, deixar de estar em conformidade de executar regulamentos internos e externos impostos às atividades da Administração, nem tão pouco buscar mitigar o risco atrelado à reputação e ao regulatório/legal, este gestor a fim de evitar a interrupção da prestação dos serviços, mesmo com parecer próprio das atividades de controller aplicada no contrato, ser contrario, se obriga a opinar na renovação contratual por 3 (três) meses, com cláusula resolutiva, atendendo o prescrito no § único, art. 5º do diploma legal até que a SUSPENSÃO do Pregão, por mandado de segurança, esteja cessado e ou seja disposta nova decretação para LICITAR, no entanto, observando as novas ações da pasta com Plano de trabalho em trâmite por equipe da UNICOM, em busca de atender a nova reestruturação da SMPR, conforme decreto nº 57.576 de 01 de janeiro de 2017 e Portaria n.12/SMPR/GAB/2017, publicada em D.O. 05/04/2017, fls. 8.”

PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:

“Decorrentes da análise da respectiva coordenadoria e assessoria.

*Tão logo esteja Superado o Mandado de Segurança acima descrito e efetivado a **nova contratação transporte individual**, conforme determina o Decreto nº 57.605 de 15Fev2017 e ou nova decretação para Licitação seja editada.”*

ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA:

Segundo a manifestação do fiscal do contrato, referenciada pela UNICOM, os quantitativos foram dimensionados conforme aqueles observados no contrato anterior ou conforme os quantitativos necessários no horário de pico. Além disso, a UNICOM complementou a manifestação, referenciando a atuação do Supervisor no processo de contratação e a presunção de expectativa de uso dos veículos, baseados na análise dos órgãos técnicos da Secretaria. Porém, não foi apresentado nenhum detalhamento adicional da época sobre como os órgãos técnicos obtiveram os quantitativos indicados e nem considerações sobre a necessidade eventual ou não eventual dos veículos, conforme questionado na constatação.

Em relação ao Plano de Providências, a UNICOM declara que já foram feitas reduções e supressões de 5 veículos no total, sendo 2 veículos, no 5º Termo de aditamento ao contrato nº 01/SMSP/COGEL/2015; e 3 veículos a partir de 01/05/2017. Adicionalmente, propõe reduzir mais 5 veículos com base em correção das irregularidades de idade de frota apontada no item 1.9 a partir de 30/06/2017. No total, a frota será reduzida de 19 para 9 veículos. A equipe de auditoria acata o montante dessa redução uma vez que representa um corte de 53% em relação à frota inicial sendo, de fato, difícil um contrato em regime de disponibilidade ter a mesma eficiência de um contrato em regime de demanda.

Quanto à intenção de renovação contratual em 23/07/2017, a equipe de auditoria concorda devido ao contexto da suspensão a licitação da Ata de Registro de Preço e as orientações contidas no Decreto 57.605 de 15 de fevereiro de 2017.

RECOMENDAÇÃO:

Providenciar nas futuras contratações de locação de veículos a utilização da Ata de Registro de Preço, conforme o Decreto 57.605 de 15 de fevereiro de 2017, que trata sobre a contratação de empresa ou cooperativa especializada na intermediação ou agenciamento de serviço de transporte individual de passageiros, por demanda e via plataforma tecnológica, conforme já mencionado no plano de providências comentado acima.

No caso de necessidade de renovação contratual, recomenda-se à UNICOM/SMPR efetuar estudos periódicos de demanda de transporte, feitos pelas Assessorias das diferentes unidades da SMPR, para avaliar se as quantidades de veículos contratadas estão adequadas, bem como verificar se é possível escalonar equipes de forma que otimize a utilização da frota, proporcionando eficiência no uso dos recursos destinados ao transporte de funcionários.

CONSTATAÇÃO 1.2 - Inconsistência no cálculo de horas extras devido à diferença entre as horas extras pagas pela Prefeitura de São Paulo à Transquerqui e as horas extras pagas pela contratada aos motoristas

O pagamento pelos serviços de transporte, conforme o termo de referência do Edital, é feito com base nas horas fixas contratadas e, caso haja necessidade, existe a possibilidade de demanda de horas extras remuneradas a um valor contratual pré-determinado.

Segundo análises dos BDT, da Folha de Frequência Individual dos Motoristas e da Folha de Pagamento da Empresa nos meses de julho e outubro de 2016, notou-se a ocorrência de diferenças entre o total de horas extras pagas pela Prefeitura ao fornecedor e o total de horas extras pagas pela Empresa aos motoristas.

No mês de julho de 2016, o total de horas extras pagas pela Prefeitura à Transquerqui foi de 1043 horas, ao passo que o total de horas extras pagas pela Transquerqui aos motoristas, constantes na Folha de Pagamento, foi de 638 horas. Isso representa uma diferença de 404 horas a mais de hora extra, considerado no processo de pagamento.

Já no mês de outubro de 2016, o total de horas extras pagas pela Prefeitura à Transquerqui foi de 547 horas, e o total de horas extras pagas pela Transquerqui aos motoristas foi de 232 horas. Isso representa uma diferença de 315 horas.

Considerando o custo horário de R\$ 23,17, o prejuízo por um eventual pagamento indevido de horas extras nos meses de julho e outubro de 2016 é de respectivamente R\$ 9.360,68 e R\$ 7.298,55.

Dessa maneira, constata-se que a Transquerqui ou apresentou apontamento incorreto de horas extras de serviço contratado ou não pagou adequadamente as horas extras aos motoristas, incorrendo em irregularidade em relação à legislação trabalhista, conforme prevê o anexo I do Edital (Especificações Técnicas do Objeto) do pregão eletrônico 24/SMSP/COGEL/2014:

“3.3.1. Os horários de início dos serviços serão fixados pelo fiscal indicado no processo, de acordo com as necessidades da Secretaria, de segunda a sexta-feira, respeitando o limite de até 44 (quarenta e quatro) horas semanais de trabalho. A CONTRATADA deverá rigorosamente cumprir as exigências previstas na legislação trabalhista, observando a CLT e convenções coletivas da categoria, especialmente no tocante a carga horária de trabalho e apuração e pagamento de horas excedentes.”
(grifo nosso)

JUSTIFICATIVA DA UNIDADE:

No documento elaborado pela área técnica da UNICOM, em 17 de abril de 2017, a SMPR assim se manifestou:

“MANIFESTAÇÃO DO FISCAL DO CONTRATO

“ [..1.2. - Eventual inconsistência no cálculo das horas extras (diferença entre as horas pagas pela PMSP a contratada e as pagas aos funcionários pela Contratante.

Justificativa: A medição das horas refere-se exclusivamente às horas efetivamente trabalhadas a Serviço da Contratante, já os cálculos referentes às horas pagas pela contratada aos funcionários é atividade vinculada a CLT e de competência do Empregador para com seus Funcionários.

Providências já adotadas: encaminhamento à Contratada para manifestação, segundo sua competência de empregador...]”

MANIFESTAÇÃO DA CONTRATADA

“ [..1.2. - Eventual inconsistência no cálculo das horas extras (diferença entre as horas pagas pela PMSP a contratada e as pagas aos funcionários pela Contratante.

A contratação conforme especificações do edital EMPRESA/ORGÃO são de 09 horas diárias, compreendendo das 8:00h. as 17:00h. de segunda a sexta feira, com 01 hora de intervalo para descanso/refeição, totalizando 40 horas semanais.

,Anexo II, modelo e proposta de preço, descrição dos serviços:

Locação de veículos do grupo com condutor combustível e quilometragem livre de segunda a sexta feira – 09 horas diárias, a secretaria municipal de coordenação das subprefeituras.

A empresa adota como regra jornada de trabalho para todos os colaboradores de 10 horas diárias, sendo 09 horas trabalhadas e 01 hora de intervalo/refeição, atingindo às 44 horas semanais conforme contrato de trabalho e regulamento interno assinado por todos os motoristas. O excedente a jornada de trabalho recairá como horas extras, pagas conforme a legislação vigente CLT.

A diferença entre as horas pagas órgão/empresa e empresa/funcionário são de 4 horas semanais, dependendo dos dias uteis do mês podendo chegar a até 20 horas por motorista.

Jornada de trabalho Órgão/Empresa 40 horas normais.

Jornada de trabalho Empresa/Motorista 44 horas normais....]”

Conforme levantamento determinado ao fiscal do contrato, constatado por meio do controle anexo, vislumbra se a existência de diferença no montante das horas adicionais pagas a Contratada e as horas extras pagas aos funcionários da Empresa. No entanto, não na mesma proporção e medias realizada nos cálculos da Auditoria. O Critério utilizado é que as horas adicionais são acionadas, posterior o horário fixo de 44 horas semanais.”

PLANO DE PROVIDÊNCIAS:

“Proposta de nova licitação nos termos do decreto 57.605, de 15 de fevereiro de 2017; Determinação por email, controle interno na conferência das obrigações trabalhistas, com vistas a Hora Adicional x hora extra.

O 5º Termo de aditamento ao contrato, nº 01/SMSP/COGEL/2015, em sua cláusula terceira, adéqua o item 3.3.1. do Anexo I – Termo de Referencia do Edital do Pregão eletrônico nº 24/SMSP/COGEL/2014, que disciplina os dias e horário de trabalho o qual fica alterado para que conste:

“Os serviços serão prestados de segunda a domingo, respeitadas as 44 (quarenta e quatro) horas, semanais”.

Porém para adequação das horas, ou seja, 44 (quarenta e quatro horas) semanais, durante a semana e aos sábados e domingos, controles e ajustes são necessários, os quais estão sendo adotados por esta pasta e a contratada, conforme Ata da Reunião do dia 29 de março de 2017, na proposta negociada, ou seja no item 2) da Ata, consta:

1) Edital 3. – Dos serviços.

- 3.3.1. Dias e horários da prestação de serviços e despesas (fixa) 44h semanais, diante o Termo aditivo que estende o trabalho de segunda a domingo, promover escalas a critério do interesse publico aos finais de semana (sábado e domingo) e respectivos descansos legais durante os dias da semana, com observância da contratada da legislação trabalhista e fiscalização da contratante, conforme já estabelecido no Edital e contrato.

- 3.3.2. *Horas adicionais (variáveis), limitado a 60 (sessenta) horas por veículos, na excepcionalidade, quando o interesse público assim exigir e já estabelecidos no Edital e contrato.*

Cabe considerar, que estão sendo realizados os ajustes com a contratada para que parte da frota seja adequada ao atendimento as cerimônias da Atual Gestão, pela Imprensa e Assessoria da SMPR, no acompanhamento do vice-prefeito (e atual Secretario desta pasta) bem como do Prefeito em eventos de grande repercussão no Campo de Atuação da Secretaria Municipal das Prefeituras Regionais que atendem em uma região muito dilatada, inclusive aos finais de semana.

O Objetivo destes ajustes é diminuir a contar do mês de Maio de 2017, o uso das Horas Adicionais, variáveis e permitidas contratualmente até 60/horas por veículo/motorista mensal.

“Projeto” de efetivar o uso de 50% da frota, nas 44 horas fixas de quarta feira a domingo; com programação pela contratada de folgas aos motoristas.

Neste caso, a “ação” no uso das horas adicionais apenas serão efetivadas em casos excepcionais.

*Cabe considerar que, quanto ao “Projeto” de HORAS FIXAS e HORAS ADICIONAIS, existe uma escala prévia para **horas fixas** (44 horas semanais), sendo pagas contratualmente com ou sem o uso do veículo/motorista para aquela oportunidade; Sendo que a “ação” quanto as horas adicionais, **são excepcionais** e uso após a escala das horas (fixas) semanais, pagas pela sua variação.*

Diante do exposto, vislumbra-se erro no campo Trabalhista, a empresa deixou de cumprir com as obrigações ao não ressarcir as horas extras no mesmo montante das horas adicionais pagas a ela, motivo pelo qual há indícios de irregularidade a ser apurada em procedimento próprio, por envolver valores monetários a serem averiguados. Quanto a estimativa da auditoria, por amostragem, de desvio anual no montante R\$ 132.000,00, diante a estes indícios, também viável a apuração por meio de procedimento próprio.”

PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:

“As providências quanto a implantação de controles internos estão sendo realizados neste processo e nos demais da pasta, conforme determinação de “ação” do Gabinete da pasta na revisão de todos os contratos.

O prazo quanto a nova contratação será adotada tão logo a decisão da Suspensão da Licitação imposta pelo Decreto nº 57.605 de 15 de fevereiro de 2017.”

ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA:

Segundo a manifestação da Transquerqui, a diferença de contagem de hora extra deve-se à diferença de entendimento entre as horas normais de prestação de serviço de transporte e as horas normais empregatícias acertadas entre a Empresa e os motoristas.

A Empresa, ao analisar o modelo de proposta do anexo II do Edital e os itens 3.3.1 e 3.3.2 sobre as especificações do edital, entendeu que as horas de prestação de serviço seriam de 9 horas, sendo 8 trabalhadas e 1 descansada. A Auditoria não acata esta interpretação, pois não é razoável a proposta de prestação de serviço considerar o horário de descanso como sendo um horário em disponibilidade.

Adicionalmente, a Transquerqui alega que a jornada de trabalho, segundo contrato de trabalho e regras internas, é de 10 horas diárias sendo 9 trabalhadas e 1 descansada. Dessa maneira, a 9ª hora de prestação de serviço seria paga pela prefeitura como hora adicional, enquanto que o motorista ainda estaria trabalhando para a Empresa como hora normal. A Auditoria não acata esta interpretação, uma vez que o item 3.3.2 é claro em mencionar que o pagamento de horas extras pela prestação de serviço se daria após exceder o quantitativo estabelecido no item 3.3.1 de 44 horas semanais. Seguindo esse entendimento, o item 3.3.1 não faz distinção entre horas normais de prestação de serviço e as horas normais definidas na CLT, diferentemente do que a Transquerqui alega na sua manifestação.

Embora haja certa divergência entre o levantamento feito pelo fiscal do contrato e pela equipe de auditoria (devido a arredondamentos, adições de horas pagas a 100% e inclusão de motoristas não relacionados na medição, mas que constam nos BDT) nota-se que as horas adicionais pagas pela prestação de serviço (horas contratuais acima das 44 semanais) são superiores às horas extras pagas aos funcionários da empresa. Em ambos os levantamentos, os números alcançados são próximos conforme o resumo dos resultados abaixo:

Diferença das horas adicionais contratuais sobre as horas extras trabalhistas		
	Julho/2016	Outubro/2016
Levantamento do fiscal do contrato	382h	343h
Levantamento da CGM	404h	315h

Assim, a UNICOM, apesar de afirmar que a diferença não seja na proporção apontada pela CGM (o que pode ser refutado no quadro acima), vislumbra o erro em relação à legislação trabalhista que pode ser apurado em procedimento próprio da unidade, conclusão esta que a equipe de Auditoria acata.

Quanto à proposta de nova licitação nos termos do decreto 57.605, de 15 de fevereiro de 2017, a Auditoria acata esta iniciativa.

Em relação às iniciativas, relativas à modificação dos itens 3.3.1 e 3.3.2 do anexo I do Edital, acordadas em ata de reunião com a Transquerqui, com o objetivo de harmonizar a referência de 44 horas semanais de prestação de serviço e as limitações da CLT, a Auditoria acata o plano de providências.

RECOMENDAÇÃO:

A equipe de Auditoria recomenda um levantamento, desde o início do contrato, sobre o possível não pagamento de horas extras da contratada em relação aos seus motoristas e exigir medidas para regularização dessa situação, lembrando que o cumprimento da legislação trabalhista é uma obrigação contratual já prevista nos itens 8.18 e 8.20 do contrato.

Caso a Empresa, em razão de contrato de trabalho ou regulamento interno, tenha acordado com os motoristas que a 9ª hora nos dias de semana seja considerada hora normal, ainda restará a análise quanto ao apontamento incorreto de horas extras de serviço prestado (a 9ª hora foi cobrada como hora adicional), conforme constatação 1.3 a seguir.

CONSTATAÇÃO 1.3 Identificação de erro na medição de horas extras de serviço nos processos de pagamento.

Com base na amostra dos meses de julho e outubro de 2016, constata-se que o cômputo das horas aparentemente não obedece à regra explicitada no Edital. Este define o limite de 44 horas semanais totais e as horas extraordinárias seriam consideradas para as horas que excederem esse limite, conforme podemos notar nos itens 3.3.1 e 3.3.2 do anexo I do Edital (Especificações Técnicas do Objeto) do pregão eletrônico 24/SMS/COGEL/2014, transcritos a seguir:

*“3.3.1. Os horários de início dos serviços serão fixados pelo fiscal indicado no processo, de acordo com as necessidades da Secretaria, de segunda a sexta-feira, respeitando o limite de **até 44 (quarenta e quatro) horas semanais de trabalho**. A CONTRATADA deverá rigorosamente cumprir as exigências previstas na legislação trabalhista, observando a CLT e convenções coletivas da categoria, especialmente no tocante a carga horária de trabalho e apuração e pagamento de horas excedentes.*

3.3.2. Excepcionalmente, poderá haver solicitações de serviços além dos horários estabelecidos no subitem 3.3.1, mediante requisição prévia da CONTRATANTE. Neste caso, as horas trabalhadas serão remuneradas como extraordinárias, sendo que, a quantidade destas realizadas no mês não poderá ultrapassar a 900 (novecentas) horas adicionais mensais, para atendimento de 15 (quinze) veículos, ou seja, limitado a um total de 60 (sessenta) horas excedentes por motorista/veículo.”

Ao considerar-se o número de semanas nos meses de julho de 2016 como sendo aproximadamente 4,4 (obtido pela divisão dos dias corridos do mês por 7) e o quantitativo de 44 horas semanais, conforme item 3.3.1 do edital, o total de horas normais totaliza aproximadamente 195 horas em vez de 168 calculados pela contratada.

Dessa forma, nota-se que, ao aplicar o critério explicitado no edital, o total de horas extras diminui de 1040 para 575. Ao efetuarmos o recálculo do valor a ser pago a

título de hora extra, esse valor diminui de aproximadamente R\$ 24.088,00 para R\$ 13.322,00, representando um possível pagamento indevido de R\$ 10.765,00. Os cálculos estão explicitados na tabela a seguir:

Tabela 5 – Recálculo de horas extras de julho de 2016 com base na regra de 44 horas semanais

Motoristas	Cálculo da			Possível Recálculo		
	Transquerqui			conforme o Edital		
	Horas normais	Horas Extras*	Total Horas	Semanas	Horas normais (fixas)	Horas Extras Recalculadas
	a	b	c=a+b	e	f=e x 44	g=c-f
Paulo Cesar da Silva**	72,0	69,8	141,8	4,4	81,7	60,1
Sérgio Luiz Padilha**	96,0	35,1	131,1	4,4	113,1	18,0
Reginaldo Felipe	168,0	136,7	304,7	4,4	194,9	109,8
Walter Miguel	168,0	21,8	189,8	4,4	194,9	0,0
Elesbão Isidoro da Silva	168,0	39,3	207,3	4,4	194,9	12,4
Fábio Aparecido Almeida						
Cruz	168,0	39,2	207,2	4,4	194,9	12,4
Edio Evangelista	168,0	38,5	206,5	4,4	194,9	11,6
Wagner Guerra	168,0	88,0	256,0	4,4	194,9	61,1
Jefferson Pereira da Silva	168,0	51,5	219,5	4,4	194,9	24,6
José Eduardo	168,0	23,1	191,1	4,4	194,9	0,0
Severino Raimundo						
Guedes	168,0	38,0	206,0	4,4	194,9	11,1
Sérgio Ademir	168,0	134,3	302,3	4,4	194,9	107,4
Cataldo Dispenzieri	168,0	118,7	286,7	4,4	194,9	91,8
Gilberto Maria de Araujo	168,0	13,4	181,4	4,4	194,9	0,0
Antônio Paldo	168,0	12,4	180,4	4,4	194,9	0,0
Geraldo Lopes de Queiroz	168,0	22,4	190,4	4,4	194,9	0,0
José Carlos Rodrigues	168,0	24,5	192,5	4,4	194,9	0,0
Gilberto Augusto	168,0	24,8	192,8	4,4	194,9	0,0
Paulo Roberto M. Araújo	168,0	31,2	199,2	4,4	194,9	4,4
Marco Antonio Germano	168,0	77,0	245,0	4,4	194,9	50,1
Total	3.192,0	1.039,6	4.231,6		3.702,3	575,0
Custo da hora extra						23,17
Valor devido de hora extra						13.322,69
Valor pago de hora extra						24.088,30
Diferença						10.765,61

* medição de horas extras pagas ao fornecedor com base no fechamento de horas dos motoristas

** Paulo Cesar da Silva e Sérgio Luiz Padilha utilizaram o mesmo carro em dias distintos no mesmo mês

De maneira similar, para o mês de outubro de 2016, ao recalcularmos o valor a ser pago a título de hora extra, o valor diminui de aproximadamente R\$ 12.683,00 para R\$ 1.174,00, representando um possível pagamento indevido de R\$ 11.509,00. Os cálculos estão explicitados na tabela a seguir:

Tabela 6 – Recálculo de horas extras de julho de 2016 com base na regra de 44 horas semanais

Motoristas	Cálculo da Transquerqui			Possível Recálculo conforme o Edital		
	Horas normais	Horas Extras	Total Horas	Semanas	Horas normais	Horas Extras recalculadas
	a	b	c=a+b	e	f	g=c-f
Marco Antônio Germano	152,0	55,9	207,9	4,4	194,9	13,0
Antônio Paldo	152,0	17,3	169,3	4,4	194,9	0,0
José Carlos Rodrigues	152,0	16,0	168,0	4,4	194,9	0,0
Sérgio Luiz Padilha	152,0	16,9	168,9	4,4	194,9	0,0
Édio Evangelista	152,0	47,5	199,5	4,4	194,9	4,6
Sérgio Ademir	143,0	59,2	202,2	4,4	194,9	7,3
Gilberto Augusto	151,9	17,8	169,7	4,4	194,9	0,0
Walter Miguel	152,0	24,2	176,2	4,4	194,9	0,0
José Eduardo	152,0	16,7	168,7	4,4	194,9	0,0
Marcos Antonio Lobo Querqui	152,0	33,0	185,0	4,4	194,9	0,0
Gilberto Maria de Araujo	151,8	13,3	165,1	4,4	194,9	0,0
Paulo Roberto M. Araújo	148,8	28,9	177,7	4,4	194,9	0,0
Sergio Donizeti	152,0	23,7	175,7	4,4	194,9	0,0
Geraldo Lopes	144,0	19,5	163,5	4,4	194,9	0,0
Cataldo Dispenzieri	152,0	20,0	172,0	4,4	194,9	0,0
Severino Raimundo Guedes	152,0	18,1	170,1	4,4	194,9	0,0
Fábio Aparecido Almeida Cruz	0,0	11,4	11,4	4,4	194,9	0,0
Elesbão Isidoro da Silva	152,0	18,9	170,9	4,4	194,9	0,0
Wagner Guerra	152,0	60,6	212,6	4,4	194,9	17,7
Orlando Policarpo Neto	152,0	28,5	180,5	4,4	194,9	0,0
Marcio da Silva Lima	106,1	0,0	106,1	4,4	194,9	0,0
João Henrique	88,4	0,0	88,4	4,4	194,9	0,0
Nivan Araujo dos Santos	202,8	0,0	202,8	4,4	194,9	8,0
Magno Nunes (Manoel Messias Rodrigues da Silva)	102,6	0,0	102,6	4,4	194,9	0,0
Total	3.367,3	547,4	3.914,8		4.676,6	50,7
Custo da hora extra						23,17
Valor devido de hora extra						1.173,89
Valor pago de hora extra						12.683,64

Diferença**11.509,75**

* medição de horas extras pagas ao fornecedor com base no fechamento de horas dos motoristas

De outra forma, o mesmo Edital nº 24/SMSP/COGEL/2014 apresenta, em seu anexo II, o modelo de proposta de preços especificando as horas normais (fixas) como sendo de 9 horas diárias de segunda a sexta.

Recalculando-se as horas extras com base nesse parâmetro, obtém-se para o mês de julho de 2016 uma redução no valor total da hora extra de R\$ 24.088,30 para R\$ 15.218,83, representando um pagamento indevido de R\$ 8.869,48. De forma similar para o mês de outubro de 2016, o valor total da hora extra reduz de R\$ 12.683,64 para R\$ 5.134,09, totalizando um pagamento indevido de R\$ 7.549,56.

Os recálculos para o mês de julho e outubro de 2016 estão apresentados nas tabelas a seguir:

Tabela 7 – Recálculo de horas extras de julho de 2016 com base na regra de 9 horas diárias

Motoristas	Horas normais	Horas Extras*	Total de Horas	Dias úteis (seg a sex)	Horas normais (fixas)	Horas Extras recalculadas
	a	b	c=a+b	e	f	g=c-f
Paulo Cesar da Silva**	72,0	69,8	141,8	9,0	81,0	60,8
Sérgio Luiz Padilha**	96,0	35,1	131,1	12,0	108,0	23,1
Reginaldo Felipe	168,0	136,7	304,7	21,0	189,0	115,7
Walter Miguel	168,0	21,8	189,8	21,0	189,0	0,8
Elesbão Isidoro da Silva	168,0	39,3	207,3	21,0	189,0	18,3
Fábio Aparecido Almeida Cruz	168,0	39,2	207,2	21,0	189,0	18,2
Edio Evangelista	168,0	38,5	206,5	21,0	189,0	17,5
Wagner Guerra	168,0	88,0	256,0	21,0	189,0	67,0
Jefferson Pereira da Silva	168,0	51,5	219,5	21,0	189,0	30,5
José Eduardo Severino Raimundo	168,0	23,1	191,1	21,0	189,0	2,1
Guedes	168,0	38,0	206,0	21,0	189,0	17,0
Sérgio Ademir	168,0	134,3	302,3	21,0	189,0	113,3
Cataldo Dispenzieri	168,0	118,7	286,7	21,0	189,0	97,7
Gilberto Maria de Araujo	168,0	13,4	181,4	21,0	189,0	0,0
Antônio Paldo	168,0	12,4	180,4	21,0	189,0	0,0
Geraldo Lopes de Queiroz	168,0	22,4	190,4	21,0	189,0	1,4
José Carlos Rodrigues	168,0	24,5	192,5	21,0	189,0	3,5
Gilberto Augusto	168,0	24,8	192,8	21,0	189,0	3,8
Paulo Roberto M. Araújo	168,0	31,2	199,2	21,0	189,0	10,2
Marco Antonio Germano	168,0	77,0	245,0	21,0	189,0	56,0
Total	3.192,0	1.039,6	4.231,6		3.591,0	656,8
Custo da hora extra						23,17

Valor devido de hora extra	15.218,83
Valor pago de hora extra	24.088,30

Diferença **8.869,48**

* Medição de horas extras pagas ao fornecedor com base no fechamento de horas dos motoristas

** Paulo Cesar da Silva e Sérgio Luiz Padilha utilizaram o mesmo carro em dias distintos no mesmo mês

Tabela 8 – Recálculo de horas extras de outubro de 2016 com base na regra de 9 horas diárias

Motoristas	Horas normais	Horas Extras	Total de Horas	Dias úteis (seg a sex)	Horas normais (fixas)	Horas Extras Recalculadas
	a	b	c=a+b	e	f	g=c-f
Marco Antônio Germano	152,0	55,9	207,9	19,0	171,0	36,8
Antônio Paldo	152,0	17,3	169,3	19,0	171,0	0,0
José Carlos Rodrigues	152,0	16,0	168,0	19,0	171,0	0,0
Sérgio Luiz Padilha	152,0	16,9	168,9	19,0	171,0	0,0
Édio Evangelista	152,0	47,5	199,5	19,0	171,0	28,5
Sérgio Ademir	143,0	59,2	202,2	18,0	162,0	40,2
Gilberto Augusto	151,9	17,8	169,7	19,0	171,0	0,0
Walter Miguel	152,0	24,2	176,2	19,0	171,0	5,2
José Eduardo	152,0	16,7	168,7	19,0	171,0	0,0
Marcos Antonio Lobo Querqui	152,0	33,0	185,0	19,0	171,0	14,0
Gilberto Maria de Araujo	151,8	13,3	165,1	19,0	171,0	0,0
Paulo Roberto M. Araújo	148,8	28,9	177,7	19,0	171,0	6,7
Sergio Donizeti	152,0	23,7	175,7	19,0	171,0	4,7
Geraldo Lopes	144,0	19,5	163,5	18,0	162,0	1,5
Cataldo Dispenzieri	152,0	20,0	172,0	19,0	171,0	0,9
Severino Raimundo Guedes	152,0	18,1	170,1	19,0	171,0	0,0
Fábio Aparecido Almeida Cruz	0,0	11,4	11,4	19,0	171,0	0,0
Elesbão Isidoro da Silva	152,0	18,9	170,9	19,0	171,0	0,0
Wagner Guerra	152,0	60,6	212,6	19,0	171,0	41,6
Orlando Policarpo Neto	152,0	28,5	180,5	19,0	171,0	9,5
Marcio da Silva Lima	106,1	0,0	106,1	19,0	171,0	0,0
João Henrique	88,4	0,0	88,4	19,0	171,0	0,0
Nivan Araujo dos Santos	202,8	0,0	202,8	19,0	171,0	31,8
Magno Nunes (Manoel Messias Rodrigues da	102,6	0,0	102,6	19,0	171,0	0,0

Silva)

Total	3.367,3	547,4	3.914,8	4.086,0	221,6
Custo da hora extra					23,17
Valor devido de hora extra					5.134,09
Valor pago de hora extra					12.683,64
Diferença					7.549,56

Ao considerarmos a regra mais conservadora de cômputo de horas normais (fixas), de 44 horas semanais, e estimando um desvio mensal próximo a R\$ 11.000,00 mensais (em julho de outubro de 2016 as diferenças foram respectivamente de R\$ 10.765,61 e R\$ 11.509,75), a diferença anual é de aproximadamente R\$ 132.000,00. Esse valor é suficiente para pagar 1 (um) mês de contrato, considerando o valor mensal de R\$ 121.083,28 do contrato aditado (folha 185 do Processo Administrativo 2014-0.258.260 – 5).

JUSTIFICATIVA DA UNIDADE:

No documento elaborado pela área técnica da UNICOM, em 17 de abril de 2017, a SMPR assim se manifestou:

“MANIFESTAÇÃO DO FISCAL DO CONTRATO

“[...1.3. Eventual erro na medição de horas extras de serviço nos processos de pagamento.

As medições referem-se as horas de serviço efetivamente prestados fora do horário normal de trabalho, tendo como base as informações contidas nos BDTs.

Justificativa: *não estando dentro de uma previsão do horário normal de trabalho, são de difícil gestão, face o caráter de excepcionalidade, uma vez autorizado por autoridade competente, as mesmas ficam sob a responsabilidade do usuário do veículo. Com relação ao valor de 44 horas semanais convém ressaltar que, trata-se de um limite máximo, sendo que as 9 horas diárias já extrapolam esse limite. Como já dito trata-se de horas extraordinárias de difícil previsão e controle, estando fora do horário normal de trabalho.*

Providências já adotadas: *Controle mais rigoroso na autorização pelo Gabinete (principal usuário) para uso de veículo fora do horário normal de trabalho e restrição com limite nas horas mensais..]”.*

MANIFESTAÇÃO DA CONTRATADA

O item 1.3 e 3.3.1 do edital, no qual foi questionado, não estabelece uma jornada de trabalho, apenas enfatiza o limite máximo imposto pela CLT, mediante comparação do Anexo II, modelo e proposta de preço, descrição dos serviços: reza 09 (NOVE) HORAS DIÁRIAS, RESPEITANDO O LIMITE DE ATÉ 44 HORAS SEMANAIS DE TRABALHO, no entendimento para formulação da proposta de preço e composição de

custo no ato da licitação/pregão o valor foi formulado em cima das 40 horas semanais, visto que se o anexo não detalha as 09 (nove) horas diárias, entende-se que são corridas, pois se fossem trabalhadas totalizava 45 horas semanais de segunda a sexta, ultrapassando o limite estabelecido no edital, contrato de trabalho e CLT.

O limite de horas extraordinárias conforme item 3.3.2 são 900 horas mensais, considerando o boletim diário de transporte (BDT) e a folha de frequência mensal no qual são lançadas pelo chefe de frota e posteriormente repassadas para empresa para cálculo de horas extras, possíveis faltas, ocorrências etc, são de responsabilidade do chefe de frota a empresa apenas elabora o resumo geral com as informações coletadas.

Durante a prestação de serviço principalmente a partir de junho/2016 a empresa questionou o excesso de horas extras praticadas por alguns motoristas, inclusive temos alguns registro de e-mails informando o ocorrido, conforme segue:

*De: tq.financeiro@hotmail.com
06/10/2016 as 17:55 – ‘‘ecarlo@prefeitura.sp.gov.br’’*

Boa tarde!!

Emerson,

Conforme contato telefônico, segue em anexo planilha relatando as horas extras excessivas que os motoristas Sérgio Ademir e Wagner Guerra executaram no mês setembro/2016.

Como relatado em reuniões anteriores, todo funcionário registrado conforme os padrões da CLT, só poderão prestar seus serviços até 10h contínuas.

Ou seja:

De segunda à quinta feira, eles cumprem a jornada de trabalho de 09h, sendo assim, só poderão realizar 1h extra.

De sexta-feira, trabalham a jornada de 8h, sendo assim, poderão estender o expediente em 2h.

Sábados e Domingos, são dias de folga, portanto, caso seja necessário trabalhar, poderão prestar suas atividades por 10h.

Enfatizando que é obrigatório ter 1 dia (24h) de folga por semana, ou seja, se trabalhar no sábado deverá folgar no domingo, ou vice-versa.

Por favor, verifique a melhor forma, para não sofrermos penalidades.

Obrigada!!

Atenciosamente,

Evelyn Marques.

*De: tq.financeiro@hotmail.com
25/10/2016 as 08:00 – ‘‘ecarlo@prefeitura.sp.gov.br’’*

Bom dia!!

Emerson,

Solicitei a um portador da Transquerqui que realizasse um levantamento das folhas de frequência individual deste mês de outubro/16.

Novamente detectamos horas extras excessivas.

Os colaboradores Sérgio Ademir e Marco Antônio Germano estão ultrapassando o máximo de 10 horas trabalhadas por dia, conforme CLT.

Por favor, alinhar com motoristas e chefe de frota para isso não ocorrer.

Se necessário, sugiro modificar o horário de jornada de trabalho de outros motoristas, para que os mesmos entrem mais tarde e conseqüentemente a jornada se estenda até o horário que os usuários sejam plenamente atendidos, sem descumprimento da legislação vigente.

Fico no aguardo do seu parecer.

Obrigada!!

Atenciosamente,

Evelyn Marques

Devido à alta demanda a gestão anterior estendia muito sua rotina de trabalho, especialmente para alguns motoristas que trabalhavam com usuários fixos, extrapolando a jornada estabelecida pela CLT.

Para contingência apontamos algumas sugestões para resolver o problema, exemplo: revezamento de 02 motoristas para os usuários que trabalhavam até mais tarde, alterar a entrada e saída de alguns motoristas para suprir a jornada de trabalho do órgão, montar um roteiro com motoristas que residia próximo à região da residência do usuário, etc. Porém, os usuários não aceitavam e exigia que os serviços fossem prestados de acordo com o critério deles.

Ficamos acuados por não conseguir controlar a situação, nem mesmo em conjunto com gestor.

Precisávamos atender o cliente da melhor forma e evitar problemas maiores a ponto de perder o contrato, não podíamos tomar decisões radicais como advertir motoristas, suspende-lo ou até mesmo dispensa-lo, pois os usuários do gabinete era quem articulava tudo e qualquer reclamação feita pelo motorista a empresa saia como culpada.

Chegou a um ponto onde a empresa apenas fornecia a mão de obra juntamente com a locação do veículo, a subordinação e toda a gestão dos serviços eram administradas pela Coordenação...]”

Conforme levantamento determinado ao fiscal do contrato, constatado por meio do controle anexo, vislumbra se a existência de diferença no montante das horas adicionais pagas a Contratada e as horas extras pagas aos funcionários da Empresa. No entanto, não na mesma proporção e medias realizada nos cálculos da Auditoria. O Critério utilizado é que as horas adicionais são acionadas, posterior o horário fixo de 44 horas semanais.”

PLANO DE PROVIDÊNCIAS:

“Proposta de nova licitação nos termos do decreto 57.605, de 15 de fevereiro de 2017; Determinação por email, controle interno na conferência das obrigações trabalhistas, com vistas a Hora Adicional x hora extra.

O 5º Termo de aditamento ao contrato, nº 01/SMSP/COGEL/2015, em sua cláusula terceira, adéqua o item 3.3.1. do Anexo I – Termo de Referencia do Edital do Pregão eletrônico nº 24/SMSP/COGEL/2014, que disciplina os dias e horário de trabalho o qual fica alterado para que conste:

“Os serviços serão prestados de segunda a domingo, respeitadas as 44 (quarenta e quatro) horas, semanais”.

Porém para adequação das horas, ou seja, 44 (quarenta e quatro horas) semanais, durante a semana e aos sábados e domingos, controles e ajustes são necessários, os quais estão sendo adotados por esta pasta e a contratada, conforme Ata da Reunião do dia 29 de março de 2017, na proposta negociada, ou seja no item 2) da Ata, consta:

2) Edital 3. – Dos serviços.

- 3.3.1. Dias e horários da prestação de serviços e despesas (fixa) 44h semanais, diante o Termo aditivo que estende o trabalho de segunda a domingo, promover escalas a critério do interesse publico aos finais de semana (sábado e domingo) e respectivos descansos legais durante os dias da semana, com observância da contratada da legislação trabalhista e fiscalização da contratante, conforme já estabelecido no Edital e contrato.

- 3.3.2. Horas adicionais (variáveis), limitado a 60 (sessenta) horas por veículos, na excepcionalidade, quando o interesse público assim exigir e já estabelecidos no Edital e contrato.

Cabe considerar, que estão sendo realizados os ajustes com a contrata para que parte da frota seja adequada ao atendimento as cerimônias da Atual Gestão, pela Imprensa e Assessoria da SMPR, no acompanhamento do vice-prefeito (e atual Secretario desta pasta) bem como do Prefeito em eventos de grande repercussão no Campo de Atuação da Secretaria Municipal das Prefeituras Regionais que atendem em uma região muito dilatada, inclusive aos finais de semana.

O Objetivo destes ajustes é diminuir a contar do mês de Maio de 2017, o uso das Horas Adicionais, variáveis e permitidas contratualmente até 60/horas por veículo/motorista mensal.

“Projeto” de efetivar o uso de 50% da frota, nas 44 horas fixas de quarta feira a domingo; com programação pela contratada de folgas aos motoristas.

Neste caso, a “ação” no uso das horas adicionais apenas serão efetivadas em casos excepcionais.

*Cabe considerar que, quanto ao “Projeto” de HORAS FIXAS e HORAS ADICIONAIS, existe uma escala prévia para **horas fixas** (44 horas semanais), sendo pagas contratualmente com ou sem o uso do veículo/motorista para aquela oportunidade; Sendo que a “ação” quanto as horas adicionais, **são excepcionais** e uso após a escala das horas (fixas) semanais, pagas pela sua variação.*

Diante do exposto, vislumbra-se erro no campo Trabalhista, a empresa deixou de cumprir com as obrigações ao não ressarcir as horas extras no mesmo montante das horas adicionais pagas a ela, motivo pelo qual há indícios de irregularidade a ser apurada em procedimento próprio, por envolver valores monetários a serem averiguados. Quanto a estimativa da auditoria, por amostragem, de desvio anual no montante R\$ 132.000,00, diante a estes indícios, também viável a apuração por meio de procedimento próprio.”

PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:

“As providências quanto a implantação de controles internos estão sendo realizados neste processo e nos demais da pasta, conforme determinação de “ação” do Gabinete da pasta na revisão de todos os contratos.

O prazo quanto a nova contratação será adotada tão logo a decisão da Suspensão da Licitação imposta pelo Decreto nº 57.605 de 15 de fevereiro de 2017.”

ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA:

O fiscal do contrato justifica o erro nas medições de horas extra (adicionais) à dificuldade de gestão dessas horas dada à imprevisibilidade e por estar fora do horário normal de trabalho. A Auditoria não acata a alegação, pois entende que, embora a gestão de horas adicionais seja trabalhosa, ela não tem relação com os critérios de apuração constantes no item 3.3 do Anexo I do Edital. A análise conjunta dos subitens 3.3.1 e 3.3.2 especifica os dias e horários da prestação dos serviços e determina que o serviço deve ser prestado num montante de 44 horas semanais e o que exceder esse limite seria remunerada como extraordinária.

Por sua vez, a contratada entende que o anexo II, referente ao modelo de proposta de preço, ao descrever os serviços como sendo de 9 horas diárias de segunda a sexta, considerava estas como sendo de horas corridas, incluindo 1 hora de almoço do motorista. Assim, a jornada de horas normais (trabalhadas) na semana totalizaria 40 horas, respeitando assim, o limite de 44 horas citado no item 3.3.1 do anexo I do Edital. Caso considerasse 9 horas trabalhadas de segunda a sexta totalizaria 45 horas semanais e ultrapassaria o que consta no Edital, o contrato de trabalho e CLT. A auditoria não acata essa justificativa uma vez que:

- não é razoável considerar o horário de almoço como sendo horário produtivo remunerado;
- se um determinado veículo deveria ficar disponível por 9 horas de segunda a sexta totalizando 45 horas, em tese, poderia ser substituído por outro motorista para atender o limite de 44 horas semanais por motorista, conforme a CLT;
- o item 3.3.1 e 3.3.2 do anexo I do Edital são itens de uma seção que especifica os dias e horários da prestação de serviços e não resta dúvida

ao especificar que as horas que excederem o limite de 44 horas semanais de trabalho serão remuneradas como extraordinária de prestação de serviço.

Por sua vez, diferentemente da manifestação da contratada, a UNICOM manifestou o entendimento de que se deve considerar como horas fixas as 44 primeiras horas. Assim, a contratada só poderá requisitar pagamento das horas adicionais após cumpridas as 44 horas fixas. A Auditoria acata esse entendimento.

Em relação às iniciativas de mudança de texto do anexo I (Especificações Técnicas do Objeto) do edital, itens 3.3.1 e 3.3.2, negociadas em reunião com a Transquerqui, a Auditoria acata o plano de providências.

Quanto à proposta de nova licitação nos termos do decreto 57.605, de 15 de fevereiro de 2017, a Auditoria acata esta iniciativa.

RECOMENDAÇÃO:

Mediante o devido processo administrativo em que seja garantido o contraditório e a ampla defesa à empresa, a equipe de Auditoria recomenda uma apuração, mês a mês, desde o início do contrato, sobre o possível erro no cálculo de horas fixas e horas adicionais de prestação de serviço. Após totalizar o montante correto do que deveria ser pago, recomenda-se a glosa dos pagamentos futuros para compensação do montante pago a maior nos períodos anteriores.

CONSTATAÇÃO 1.4 - Fragilidade no controle de horas extras nos aspectos de requisição, autorização, atendimento dos limites de horas e veículos estabelecidos no Edital.

Segundo a análise dos BDT com base na amostra de 9 motoristas no mês de julho, obteve-se um total de 187 dias em que ocorreu a cobrança de horas extras no processo de pagamento. Ao levantar os dados de requisição de viagens, feitas por e-mail ao fiscal do contrato e autorizadas pelo chefe de gabinete da SMPR, totalizou-se 23 requisições e 13 autorizações de viagens.

Isso significa que, somente considerando a amostra de 9 motoristas (foram 20 motoristas no mês) em 174 ocasiões não haviam autorizações para as horas extras, contrariando o item 3.3.2 do Edital nº 24/SMSP/COGEL/2014. Esse item estabelece que solicitações de serviço além dos horários estabelecidos, devem ter requisição prévia.

O quadro abaixo compara a totalização de dias em que houve cobrança de horas extras, o número de requisições de viagens com hora extra e o total de autorizações emitidas pelo chefe de gabinete:

Tabela 9 - Ocorrência de horas extra e autorizações emitidas em jul/2016

Amostra de Motoristas	Carros relacionados	Ocorrência de hora extra	Requisição de viagens com hora extra*	Autorizações de horas extras*
1	FHS8378	23		
2	FSO4622/GCS5032	22		
3	FJU8458	21		
4	NXX5772	21		
5	FIH9536/FQN5476	20		
6	FZV6830	21		
7	FRE7602	17		
8	FPY9475	21		
9	FXM2976	21		
Total		187	23	13

*As requisições e autorizações não possuem identificação de veículo e/ou motorista

Adicionalmente, observando-se a folha de totalização de horas dos processos de pagamento de janeiro a novembro de 2016 (os demais meses anteriores não foram analisados), nota-se que não houve o atendimento do item 3.3.2, do anexo I do Edital nos seguintes pontos:

- a) a quantidade de horas extras totais ultrapassou o limite de 900 horas em seis meses;
- b) os veículos atendendo as horas extraordinárias ultrapassou 15 em todos os meses analisados; e
- c) em 9 meses, de janeiro a setembro diversos veículos ultrapassaram o limite de 60 horas extras.

A tabela abaixo ilustra numericamente cada ponto levantado de janeiro a novembro de 2016:

Tabela 10 - Apontamento de horas extraordinárias pagas pela Prefeitura de São Paulo à Transquerqui no contrato Contrato nº 01/SMSP/COGEL/2015.

Mês	Horas extras	Limite de horas extra*	Veículos com hora extra**	Veículos com mais de 60 horas extras***
jan/16	877	não alcançou	20	7
fev/16	1139	ultrapassou	20	10
mar/16	786	não alcançou	19	6
abr/16	1005	ultrapassou	20	5
mai/16	1138	ultrapassou	18	6
jun/16	1128	ultrapassou	19	7
jul/16	1042	ultrapassou	20	6
ago/16	909	ultrapassou	18	6
set/16	726	não alcançou	22	2
out/16	547	não alcançou	20	0

nov/16	283	não alcançou	19	0
--------	-----	--------------	----	---

* Limite de 900 horas extraordinárias segundo o especificado no Edital

**Limite de 15 veículos a ser disponibilizado para atender a demanda extraordinária

***Cada veículo deve obedecer ao limite de 60 horas mensais

JUSTIFICATIVA DA UNIDADE:

No documento elaborado pela área técnica da UNICOM, em 17 de abril de 2017, a SMPR assim se manifestou:

MANIFESTAÇÃO DO FISCAL DO CONTRATO

As autorizações, formal ou verbal, sempre através de autoridade competente pressupondo o interesse público e o necessário uso a serviço da municipalidade

PLANO DE PROVIDÊNCIAS:

MANIFESTAÇÃO DO FISCAL DO CONTRATO

Controle mais rigoroso na autorização pelo Gabinete (principal usuário) para uso de veículo fora do horário normal de trabalho e restrição com limite nas horas mensais...]

Proposta de nova licitação nos termos do decreto 57.605, de 15 de fevereiro de 2017; Determinação por email, controle interno na conferência das obrigações trabalhistas, com vistas a Hora Adicional x hora extra.

O 5º Termo de aditamento ao contrato, nº 01/SMSP/COGEL/2015, em sua cláusula terceira, adéqua o item 3.3.1. do Anexo I – Termo de Referencia do Edital do Pregão eletrônico nº 24/SMSP/COGEL/2014, que disciplina os dias e horário de trabalho o qual fica alterado para que conste:

“Os serviços serão prestados de segunda a domingo, respeitadas as 44 (quarenta e quatro) horas, semanais”.

Porém para adequação das horas, ou seja, 44 (quarenta e quatro horas) semanais, durante a semana e aos sábados e domingos, controles e ajustes são necessários, os quais estão sendo adotados por esta pasta e a contratada, conforme Ata da Reunião do dia 29 de março de 2017, na proposta negociada, ou seja no item 2) da Ata, consta:

1) Edital 3. – Dos serviços.

- 3.3.1. Dias e horários da prestação de serviços e despesas (fixa) 44h semanais, diante o Termo aditivo que estende o trabalho de segunda a domingo, promover escalas a critério do interesse publico aos finais de semana (sábado e domingo) e respectivos descansos legais durante os dias da semana, com observância da contratada da legislação trabalhista e fiscalização da contratante, conforme já estabelecido no Edital e contrato.

- 3.3.2. Horas adicionais (variáveis), limitado a 60 (sessenta) horas por veículos, na excepcionalidade, quando o interesse público assim exigir e já estabelecidos no Edital e contrato.

Cabe considerar, que estão sendo realizados os ajustes com a contratada para que parte da frota seja adequada ao atendimento as cerimônias da Atual Gestão, pela Imprensa e Assessoria da SMPR, no acompanhamento do vice-prefeito (e atual Secretário desta pasta) bem como do Prefeito em eventos de grande repercussão no Campo de Atuação da Secretaria Municipal das Prefeituras Regionais que atendem em uma região muito dilatada, inclusive aos finais de semana.

O Objetivo destes ajustes é diminuir a contagem do mês de Maio de 2017, o uso das Horas Adicionais, variáveis e permitidas contratualmente até 60/horas por veículo/motorista mensal.

“Projeto” de efetivar o uso de 50% da frota, nas 44 horas fixas de quarta-feira a domingo; com programação pela contratada de folgas aos motoristas.

Neste caso, a “ação” no uso das horas adicionais apenas serão efetivadas em casos excepcionais.

*Cabe considerar que, quanto ao “Projeto” de HORAS FIXAS e HORAS ADICIONAIS, existe uma escala prévia para **horas fixas** (44 horas semanais), sendo pagas contratualmente com ou sem o uso do veículo/motorista para aquela oportunidade; Sendo que a “ação” quanto as horas adicionais, **são excepcionais** e uso após a escala das horas (fixas) semanais, pagas pela sua variação.*

Diante do exposto, vislumbra-se erro no campo Trabalhista, a empresa deixou de cumprir com as obrigações ao não ressarcir as horas extras no mesmo montante das horas adicionais pagas a ela, motivo pelo qual há indícios de irregularidade a ser apurada em procedimento próprio, por envolver valores monetários a serem averiguados. Quanto a estimativa da auditoria, por amostragem, de desvio anual no montante R\$ 132.000,00, diante a estes indícios, também viável a apuração por meio de procedimento próprio.

PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:

As providências quanto a implantação de controles internos estão sendo realizados neste processo e nos demais da pasta, conforme determinação de “ação” do Gabinete da pasta na revisão de todos os contratos.

O prazo quanto a nova contratação será adotada tão logo a decisão da Suspensão da Licitação imposta pelo Decreto nº 57.605 de 15 de fevereiro de 2017.

ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA:

Em relação ao controle de requisição e autorização de veículos para horário adicional, o fiscal justifica que as autorizações também foram feitas de maneira verbal e aponta como providências o controle mais rigoroso dessas autorizações e restrição com limite nas horas. Já a UNICOM, apesar de apresentar vários ajustes contratuais em relação à restrição da utilização das horas adicionais, inclusive salientando o aspecto da excepcionalidade, não apresentou plano detalhado de como o controle de requisições e autorizações de utilização de horas adicionais de serviço de transporte seriam operacionalizados. A Auditoria não acata a justificativa de requisições e autorizações verbais, bem como a falta de plano operacional para melhorar os controles internos sobre os aspectos de requisições e autorizações de utilização de veículos.

Quanto aos limites de utilização de horas extras e de número de veículos, a UNICOM promoveu alteração contratual confirmando o limite de horas extras por motorista/carros para 60 horas, retirando o limite de 15 veículos (a frota será reduzida para 9 veículos). Dado o cuidado da UNICOM em promover ajustes para que as horas fixas disponibilizadas de 44 por motorista/veículo sejam aproveitadas por completo, com o intuito de minimizar a ocorrência de horas extras, a Auditoria acata essas iniciativas.

RECOMENDAÇÃO:

Recomenda-se à UNICOM adotar práticas de gestão interna de utilização de veículos contratados para que as requisições e autorizações sejam registradas, preferencialmente em arquivos digitais, não permitindo atos verbais difíceis de averiguação posterior.

CONSTATAÇÃO 1.5 - Fragilidade no controle dos veículos cedidos ao PSIU, e ocorrência de erro na totalização de horas diárias.

Após aditamento ao contrato 01/SMSP/COGEL/2015 do Processo Administrativo 2016-0.258.260-5, houve um acréscimo de 4 veículos tipo C por 3 meses que foram cedidos ao PSIU. Esses veículos entraram em operação no mês de setembro de 2016.

Embora a ordem de início nº 007/SMSP/UNICOM/2016 tivesse determinado que a fiscalização desses veículos ficasse sob a responsabilidade do PSIU, não foi identificado posteriormente a nomeação de um fiscal para esses veículos. Por sua vez, o fiscal do contrato original mencionou não ser sua a responsabilidade pela fiscalização desses carros.

Isso afetou a qualidade do controle sobre esses veículos como, por exemplo, a autorização das horas extras e a verificação da conformidade das medições nos processos de pagamento.

Comparando-se todos os 4 espelhos de ponto dos motoristas dos veículos cedidos ao PSIU, identificou-se que os mesmos documentos apresentados no processo

de pagamento de setembro de 2016 foram apresentados no processo de pagamento de outubro de 2016, sem alteração de datas, horários de entrada e saída, dia da semana e data de feriados.

Além disso, constatou-se que o horário de intervalo não tinha sido descontado do cálculo de horas do dia, embora conste, em todos os dias, a saída do motorista para o intervalo e a respectiva entrada, conforme apresentados nos quadros abaixo:

Figura 1: Exemplo de Espelho de Ponto de motorista do PSIU em outubro de 2016

EMPRESA: Transquerqui Ltda EPP
 ENDEREÇO: Praça Manoel de Souza Araújo, 01011-000, São José - SP
 CNPJ: 00.519.345/0001-56
 Colaborador(a): Motorista "N"
 Matrícula: 78
 Mês de Referência: SETEMBRO/2016

Data	Dia Semana	Entrada	Intervalo Saída	Intervalo Entrada	Saída	Horas Totais Dia
01/set	qui					
02/set	sex	08:57	12:00	13:00	18:05	9:08:00
03/set	sáb					
04/set	dom					
05/set	seg	08:40	12:00	13:00	19:03	10:23:00
06/set	ter	08:55	12:00	13:00	19:05	10:10:00
07/set	qua					
08/set	qui	08:59	12:00	13:00	19:09	10:10:00
09/set	sex	08:55	12:00	13:00	18:03	9:08:00
10/set	sáb					
11/set	dom					
12/set	seg	08:49	12:00	13:00	19:05	10:16:00
13/set	ter	08:45	12:00	13:00	19:08	10:23:00
14/set	qua	08:54	12:00	13:00	19:03	10:09:00
15/set	qui	08:47	12:00	13:00	19:05	10:18:00
16/set	sex	08:55	12:00	13:00	19:58	11:03:00
17/set	sáb					
18/set	dom					
19/set	seg	08:59	12:00	13:00	19:03	10:04:00
20/set	ter	08:55	12:00	13:00	19:02	10:07:00
21/set	qua	08:52	12:00	13:00	19:08	10:16:00
22/set	qui	08:54	12:00	13:00	19:08	10:14:00
23/set	sex	08:47	12:00	13:00	18:10	9:23:00
24/set	sáb					
25/set	dom					
26/set	seg	08:45	12:00	13:00	19:03	10:18:00
27/set	ter	08:53	12:00	13:00	19:03	10:14:00
28/set	qua	08:49	12:00	13:00	19:03	10:19:00
29/set	qui	08:55	12:00	13:00	19:03	10:07:00
30/set	sex	08:51	12:00	13:00	19:30	10:39:00

Empresa
TRANSQUERQUI LTDA
 Bruno Hoyte
 RG: 38.412.700-9

Processo de Pagamento 2016-0.262.459-0, folha 72 - Mês de referência: out/2016

Figura 2: Exemplo de Espelho de Ponto de motorista do PSIU em setembro de 2016

ESPELHO DE PONTOS

EMPRESA: Transquerqui Ltda EPP CNPJ: 00.519.345/0001-56
 ENDEREÇO: Praça Manoel da Souza Assis, nº 100 Id. São José - SP
 Colaborador(a): Motorista "N" Matrícula: 78 - 000057
 Jornada de Trabalho: Mês de Referência: SETEMBRO/2016

Data	Dia Semana	Entrada	Intervalo Saída	Intervalo Entrada	Saída	Horas Totais Dia	Assinatura
1/set	qui						
2/set	sex	08:57	12:00	13:00	18:05	8:08:00	
3/set	sáb						
4/set	dom						
5/set	seg	08:40	12:00	13:00	19:03	9:23:00	
6/set	ter	08:55	12:00	13:00	19:05	9:10:00	
7/set	qua						
8/set	qui	08:59	12:00	13:00	19:09	9:10:00	
9/set	sex	08:55	12:00	13:00	18:03	8:08:00	
10/set	sáb						
11/set	dom						
12/set	seg	08:49	12:00	13:00	19:05	9:16:00	
13/set	ter	08:45	12:00	13:00	19:08	9:23:00	
14/set	qua	08:54	12:00	13:00	19:03	9:09:00	
15/set	qui	08:47	12:00	13:00	19:05	9:18:00	
16/set	sex	08:55	12:00	13:00	19:58	10:03:00	
17/set	sáb						
18/set	dom						
19/set	seg	08:59	12:00	13:00	19:03	9:04:00	
20/set	ter	08:55	12:00	13:00	19:02	9:07:00	
21/set	qua	08:52	12:00	13:00	19:08	9:16:00	
22/set	qui	08:54	12:00	13:00	19:08	9:14:00	
23/set	sex	08:47	12:00	13:00	18:10	8:23:00	
24/set	sáb						
25/set	dom						
26/set	seg	08:45	12:00	13:00	19:03	9:18:00	
27/set	ter	08:53	12:00	13:00	19:07	9:14:00	
28/set	qua	08:49	12:00	13:00	19:08	9:19:00	
29/set	qui	08:55	12:00	13:00	19:02	9:07:00	
30/set	sex	08:51	12:00	13:00	19:30	9:39:00	

Assinatura: 2016-0.238.311-8
 Luiz Antonio Medeiros
 Secretário Municipal das Subprefeituras

Gestor: LUIZ ANTONIO MEDEIROS
 Secretário Municipal das Subprefeituras

Processo de Pagamento 2016-0.238.311-8, folha 54 - Mês de referência: set/2016

Soma-se a isso, a constatação sobre a não utilização dos BDT para controle de utilização dos 4 veículos cedidos para operações do PSIU. Mesmo após solicitações para apresentação desses documentos para o fiscal do contrato, não houve resposta acerca da sua existência, estando em desacordo com a exigência do item 3.2.4. do Anexo I do Edital de Pregão Eletrônico N°24/SMS/COGEL/2014, conforme citado a seguir:

“3.2. No final de cada mês a Contratada deverá fornecer, preferencialmente em meio eletrônico, os seguintes relatórios, individualizados por veículo, indicando:...

3.2.4. Relatório de atendimentos realizados, com nome do condutor e do usuário, tempo de utilização, mostrando a quilometragem rodada.”

Após solicitação desta equipe de auditoria, a Coordenação responsável pelo PSIU apresentou o documento “Relatório de Comando”, porém este documento não traz dados que possam substituir informações constantes no BDT como motorista,

identificação do veículo, horário de entrada e saída do motorista, horário de início e final de uma determinada corrida e itinerário.

Desta forma, identificou-se fragilidades no controle dos veículos cedidos ao PSIU, dificultando a confiabilidade do total de horas apontadas e, conseqüentemente, do pagamento feito.

JUSTIFICATIVA DA UNIDADE:

No documento elaborado pela área técnica da UNICOM, em 17 de abril de 2017, a SMPR assim se manifestou:

“Diante o curto lapso temporal que não permite a narrativa dos gestores envolvidos e atuantes à época dos fatos, foram realizadas buscas de informações preliminares e dentre elas a do fiscal do contrato principal o qual informou que a cessão dos veículos ao PSIU foi encerrada, diante os erros formais apresentados no presente achado de Auditoria. Verificou se erros formais na gestão do contrato, o qual não efetivou indicação de fiscal para acompanhamento dos veículos disponibilizados ao PSIL “in loco”, sendo assim, proponho que tais fatos sejam apurados em procedimento próprio.”

PLANO DE PROVIDÊNCIAS:

“Perda do objeto em razão da indisponibilidade de veículos devido ao término do programa, “projeto”.”

PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:

“Término do programa.”

ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA:

A UNICOM manifestou alegando que não houve tempo hábil para efetuar todas as averiguações necessárias e confirma não ter havido indicação de fiscal encarregado do controle de execução dos veículos cedidos. Também informa que, segundo o fiscal do contrato atual, o contrato foi encerrado por causa dos erros formais indicados pela Auditoria. A última afirmação não procede pois no momento da Auditoria a cessão dos veículos, que tinha prazo definido, já havia sido encerrada.

RECOMENDAÇÃO:

Recomenda-se que seja feita a verificação, junto à Transquerqui, dos documentos relativos à Folha de Ponto, dos BDT e dos responsáveis pelos agendamentos dos deslocamentos, bem como os usuários dos veículos destinados ao PSIU para apuração se houve efetiva prestação de serviço.

CONSTATAÇÃO 1.6 - Fragilidades nas pesquisas de preços por utilização de apenas do método de consulta múltipla direta ao mercado no Contrato nº 01/SMSP/COGEL/2015

Analisou-se a metodologia das pesquisas de preços utilizada como referência para justificar a contratação e a prorrogação dos contratos vigentes. Percebeu-se que, em ambos os casos, o método de pesquisa adotado foi a consulta direta a três fornecedores. Contudo, o Decreto Municipal nº 44.279/2003, após a última alteração promovida pelo Decreto 56.818 de 17 de dezembro de 2016, assim dispõe sobre a pesquisa de preços para aquisição de bens no domínio público:

“Art. 4º A pesquisa de preços para a aquisição de bens e contratação de serviços em geral consistirá em consulta ao banco de preços de referência mantido pela Prefeitura.

§ 1º Na hipótese de inexistência do bem ou serviço que se pretende adquirir ou contratar no banco de preços de referência mantido pela Prefeitura, bem como na hipótese de incompatibilidade de sua especificação técnica com aquela que serve de base para a composição do banco, desde que devidamente caracterizadas, fica autorizada a utilização dos seguintes parâmetros para a realização da pesquisa de preços:

I - pesquisa publicada por instituição renomada na formação de preços, inclusive por meio eletrônico, desde que contenha a data e hora de acesso;

II - bancos de preços praticados no âmbito da Administração Pública;

III - contratações similares de entes públicos, em execução; ou

IV – múltiplas consultas diretas ao mercado.”

No entanto, apesar do texto original vigente à época da contratação não estipular preferências entre os diversos parâmetros para a realização de pesquisa de preço, cumpre salientar que a metodologia de múltiplas consultas diretas ao mercado deve ser utilizada de forma complementar quando existirem outras formas de pesquisa que se mostrem mais vantajosas à Administração. Isto porque quando se utiliza apenas a consulta ao fornecedor para obter valores de referência, perde-se qualquer economia que poderia ser ganha em uma negociação, permanecendo dessa maneira, a primeira oferta do fornecedor, que em situações do mercado privado seria a oferta de base máxima para se negociar um menor preço.

No caso em tela, o objeto Locação de Veículos Seminovos com Condutor pode ser encontrado também em pesquisas publicadas por instituições renomadas na formação de preços, inciso I, art.4º do Decreto supracitado. Tais referências, como os Estudos Técnicos de Serviços Terceirizados - CadTerc, utilizadas como referências de preços para contratação de serviços terceirizados no âmbito do Governo do Estado de São Paulo, podem apresentar-se como melhor parâmetro e maior confiabilidade àqueles efetuados diretamente ao fornecedor.

Para efeito de comparação, considerando os veículos do grupo C na época da contratação, os valores contratados pela SMPR foram de R\$ 4.942,00 por mês, que é aproximadamente 26% menor em relação ao valor de R\$ 6.708,00 por mês obtida pelo

método de múltiplas consultas de mercado. De maneira similar, os preços referenciais do CadTerc de R\$ 5.076,00 são de aproximadamente 24%.

Quando se observa os valores na época do aditivo em que houve o reajuste do contrato, a referência de preço do CadTerc era aproximadamente 29% menor em relação ao valor obtido pelo método de múltiplas consultas de mercado. Cabe salientar que nessa época, o valor reajustado do contrato acabou sendo maior que o valor referencial do CadTerc.

As tabelas abaixo comparam os valores referenciais do CadTerc e o valor contratado com o valor obtido com múltiplas consultas ao mercado:

Tabela 11 - Valor unitário fixo mensal em Reais para 44 horas semanais de segunda a sexta (em jan/2015), exceto quando indicada de maneira diversa.

Objeto	SP Locserv	Sersil	Mariana	Média*	CadTerc**	1º contrato***
Veículo Grupo C	6.852,00	7.422,00	5.850,00	6.708,00	5.076,00 -24%	4.942,00 -26%
Veículo Grupo D	9.370,00	10.120,00	10.900,00	10.130,00	6.553,00 -35%	6.964,00 -31%

*1ª cotação - folhas 59 a 67 do Processo mãe

**CadTerc vol 16, versão jun/2016

***Início do 1º contrato (folha 185 do Processo 2014-0.258.260-5)

Tabela 12 - Valor unitário fixo mensal em Reais para 44 horas semanais de segunda a sexta (em jan/2016), exceto quando indicada de maneira diversa.

Objeto	ASER	Marfly	ORESAN	Média*	CadTerc**	Reajuste ***
Veículo Grupo C	6.450,00	7.000,00	8.100,00	7.183,00	5.076,00 -29%	5.490,00 -24%
Veículo Grupo D	8.100,00	9.000,00	9.900,00	9.000,00	6.553,00 -27%	7.735,00 -14%

*2ª cotação - folhas 435 a 440

**CadTerc vol 16, versão jun/2016

***Reajuste do contrato promovido no 3º aditivo em 22/01/2016. (folha 490 do Processo 2014-0.258.260-5)

Para ilustrar o impacto da diferença entre o preço do CadTerc e o preço unitário do aditivado, sem considerar o efeito de horas adicionais (horas extraordinárias), o valor gasto a maior é de R\$ 8.626 por mês, o que equivale a R\$ 103.513 por ano, conforme os cálculos ilustrados na tabela abaixo:

Tabela 13 – Cálculo de possível economia em Reais se adotado o valor referencial do CadTerc em vez do valor contratado:

Objeto	CadTerc	Reajuste (3º aditivo)	Diferença	Unidades	Diferença mensal	Diferença Anual
Veículo Grupo C	5.076,00	5.490,00	414,00	18	7.444,00	89.329,00
Veículo Grupo D	6.553,00	7.735,00	1.182,00	1	1.182,00	14.184,00
Total					8.626,00	103.513,00

JUSTIFICATIVA DA UNIDADE:

No documento elaborado pela área técnica da UNICOM, em 17 de abril de 2017, a SMPR assim se manifestou:

MANIFESTAÇÃO DO FISCAL DO CONTRATO

**“[...1.7. Possíveis falta de confiabilidade na pesquisa de preços (parâmetros distintos).
Justificativa:** A solicitação de proposta foi a mesma para todos os proponentes, os preços se mostraram compatíveis com os constantes no CardTerc, há dificuldade e urgência na coleta de propostas para a amostragem estatística (média de preço).

Providencias: gestão para uniformização das propostas...]”

Diante verificação nos autos, observa-se que houve consulta no CadTerc e outros instrumentos que atendem o requisito legal, bem como os atos de licitação foram acompanhados pelo fluxograma de respectivas Coordenadorias; Assessorias Técnicas, que cuidam de contratos, licitação, orçamento e parcialmente com pareceres jurídicos. Porém diante do achado, cabe proposta do fato ser objeto de apuração em instrumento próprio “por competência”.

PLANO DE PROVIDÊNCIAS:

No que cabe a UNICOM, Ofício do Secretário da SMPR para SMG/COBES/DGSS-4, conforme dispõe o Decreto de nº 56.818, de 17 de fevereiro de 2016, que visa a pesquisa de preços para aquisição de bens e contratação de serviços em geral se consistirá em consulta ao banco de preços de referência mantida pela Prefeitura, solicitando cadastro no sistema SUPRI, Banco de Preços, aos funcionários da SMPR/UNICOM.

Ofício nº 156/DGSS-4/2.017, cadastrando os operadores da UNICOM ao sistema SUPRI.

Conforme Clausula Terceira do 5º Termo de Aditamento, que altera a prestação de serviço de segunda à domingo, constata-se que o preço de referência Entre CadTerc e o Valor Atual do contrato encontra-se exequível; Entretanto, cabe considerar que o PLANEJAMENTO ATUAL É NOVO PROCESSO LICITATÓRIO, ou nos termos do Decreto 57.605 de 2017, ou mesmo novo diploma legal sobre o mesmo tema, o que ocorrer primeiro.

Orientações aos novos funcionários que irão atuar na pesquisa de preços, orçamento e propostas;

Educação continuada.

PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:

De imediato.

ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA:

A UNICOM afirma que houve consulta no CadTerc e outros instrumentos que atendem o requisito legal, porém na análise do Processo Administrativo 2014-0.258.260-5 feito pela Equipe de Auditoria constava apenas pesquisa direta ao mercado por meio cotações com 3 fornecedores.

Adicionalmente, apesar de a UNICOM manifestar sobre a exequibilidade do preço atual citando 5º termo de aditamento e comparando com os preços do CadTerc, é necessário observar que a base de comparação é diferente. Enquanto o contrato atual considera 44 horas semanais de segunda a domingo, o CadTerc considera 8 horas diárias de segunda a domingo totalizando 56 horas semanais, tornando a simples comparação, sem harmonização de dados, inadequada para comparação sobre a exequibilidade de preços.

A equipe de auditoria acata os demais planos de providências citados.

RECOMENDAÇÃO:

Para pesquisas de preço em processos licitatórios futuros, recomenda-se à SMPR, conforme julgado do Tribunal de Contas do Município TC 264/15-13, dar preferência aos métodos de pesquisa previstos no §1º e incisos I, II e III do Art. 4º do Decreto nº 44.279/2003 (atualizado pelo Decreto Municipal nº 56.818/2016), se abstendo de efetuar, como primeira e única opção de pesquisa, “múltiplas consultas diretas ao mercado”, alternativa prevista no inciso IV do §1º da norma citada, por, geralmente, ensejar referências incompatíveis com a realidade de mercado e, conseqüentemente, prejuízos à Administração Municipal.

A utilização de consultas diretas ao mercado deve ser realizada apenas na impossibilidade (devidamente comprovada) de executar as outras formas de pesquisa, e neste caso, recomenda-se a utilização de várias referências para realização de pesquisa de preço (para possibilitar maior confiabilidade).

CONSTATAÇÃO 1.7 - Falta de confiabilidade da pesquisa de preços por utilização de cotações com parâmetros distintos daqueles especificados para o objeto no termo de referência.

Na fase interna do processo licitatório houve pesquisa de preço com quatro empresas, sendo que três responderam. Nessa pesquisa observou-se que as empresas, ao formular as respectivas cotações, utilizaram parâmetros distintos relacionados à quantidade de horas extras, prejudicando a comparabilidade dos preços:

Tabela 14 – Diferentes parâmetros utilizados para pesquisa de preço do mesmo objeto.

Empresa	Referência no PA. 2014-0.258.260-5	Parâmetro da cotação	Desconformidade
SP Locserv Locação de Veículos e Serviços Gerais Ltda	folhas 59 a 61	- total de 4.320 horas composto por 19 veículos operando 9 horas de segunda a sexta e um adicional de 900 horas mensais (15 veículos limitada a 60 horas cada)	
Sersil Transportes Ltda	folha 64	- total de 4.560 horas composto por 19 veículos operando 9 horas de segunda a sexta e um adicional de 1.140 horas mensais	Item 6.2 do termo de referência da Solicitação de Proposta nº 49, folha 53 do processo administrativo
Mariana Locadora de Veículos	folha 65	- não considerou as horas adicionais previstas no termo de referência; -pedágios, combustíveis, acomodações para motorista são por conta do locatário	Itens 7.1, 7.2 e 7.3 do termo de referência da Solicitação de Proposta nº 49, folha 54 do processo administrativo

Dessa maneira, a comparabilidade e a confiabilidade dos preços levantados pelas cotações, prévias ao pregão, ficam prejudicadas por considerar parâmetros distintos na sua formulação.

Embora o preço final obtido no pregão (R\$ 1.453 mil) tenha ficado menor que o preço referencial (R\$ 1.840 mil), constante na folha 67 do processo nº 2014-0.258.260-5, a diferença demonstra uma possível falta de confiabilidade na pesquisa de preços que apontou uma média acima daquele obtida no pregão eletrônico. Caso o melhor lance tivesse sido algo próximo ao preço referencial, o pregoeiro poderia ser induzido a aceitar um preço acima daquele obtido no pregão, podendo causar ineficiência na negociação do preço.

JUSTIFICATIVA DA UNIDADE:

No documento elaborado pela área técnica da UNICOM, em 17 de abril de 2017, a SMPR assim se manifestou:

“[...1.7. Possíveis falta de confiabilidade na pesquisa de preços (parâmetros distintos). Justificativa: A solicitação de proposta foi a mesma para todos os proponentes, os preços se mostraram compatíveis com os constantes no CardTerc, há dificuldade e urgência na coleta de propostas para a amostragem estatística (média de preço). Providencias: gestão para uniformização das propostas...]”

Diante verificação nos autos, observa-se que houve consulta no CadTerc e outros instrumentos que atendem o requisito legal, bem como os atos de licitação foram

acompanhados pelo fluxograma de respectivas Coordenadorias; Assessorias Técnicas, que cuidam de contratos, licitação, orçamento e parcialmente com pareceres jurídicos. Porém diante do achado, cabe proposta do fato ser objeto de apuração em instrumento próprio “por competência”.

PLANO DE PROVIDÊNCIAS:

No que cabe a UNICOM, Ofício do Secretário da SMPR para SMG/COBES/DGSS-4, conforme dispõe o Decreto de nº 56.818, de 17 de fevereiro de 2016, que visa a pesquisa de preços para aquisição de bens e contratação de serviços em geral se consistirá em consulta ao banco de preços de referência mantida pela Prefeitura, solicitando cadastro no sistema SUPRI, Banco de Preços, aos funcionários da SMPR/UNICOM.

Ofício nº 156/DGSS-4/2.017, cadastrando os operadores da UNICOM ao sistema SUPRI.

Conforme Clausula Terceira do 5º Termo de Aditamento, que altera a prestação de serviço de segunda à domingo, constata-se que o preço de referência Entre CadTerc e o Valor Atual do contrato encontra-se exequível; Entretanto, cabe considerar que o PLANEJAMENTO ATUAL É NOVO PROCESSO LICITATÓRIO, ou nos termos do Decreto 57.605 de 2017, ou mesmo novo diploma legal sobre o mesmo tema, o que ocorrer primeiro.

Orientações aos novos funcionários que irão atuar na pesquisa de preços, orçamento e propostas;

Educação continuada.

PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:

De imediato.

ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA:

A UNICOM não fez considerações sobre utilização de cotações com parâmetros distintos daqueles especificados para o objeto no termo de referência.

Cabe reforçar que a simples comparação de cotações, sem harmonização de dados, pode causar distorções na obtenção de preço de referência por conta das diferenças de qualidades e quantidades do objeto a ser licitado.

RECOMENDAÇÃO:

A equipe de auditoria recomenda que se os diversos preços de referência estejam em parâmetros diferentes, como, por exemplo, R\$/mês, R\$/hora ou R\$/horas fixas, deve-se procurar métodos de tratamento e harmonização dos dados para possibilitar uma comparação adequada.

CONSTATAÇÃO 1.8 - Perda de eficiência no processo de contratação com aumento significativo de preço em relação ao contrato passado.

Em relação aos preços, nota-se a partir dos exames do processo anterior nº 2013-0.204.811-9 que os preços dos contratos de fornecimento de veículos passados, abrangendo tipos de veículos iguais ao novo contrato, eram significativamente menores. A tabela abaixo demonstra essa diferença:

Objeto	Unidades	Total Mensal	Total Anual	Horas/mês	R\$/Hora*
Veículo Grupo C	30	224.400,00	2.692.800	12.000,00	20,14
Veículo Grupo D	9	56.772,00	681.264	3.600,00	16,99

* Preço contratual de 30/12/2013 atualizado pelo IPCA para 31/01/2015

Tabela 16: Processo 2014-0.258.260-5, Contrato 01/SMSP/COGEL/2015 (novo contrato)

Objeto	Unidades	Total Mensal	Total Anual	Horas/mês	R\$/Hora*	Diferença sobre contratos anteriores	% diferença
Veículo Grupo C	18	112.867,44	1.354.409	4.320,00	26,13	5,98	30%
Veículo Grupo D	1	8.215,84	98.590	240,00	34,23	17,24	102%

*Preço do contrato assinado em 23/01/2015

Nota-se que no contrato atual, o preço por hora dos veículos do grupo C é de R\$ 5,98 acima da referência do contrato passado. Isso equivale a aproximadamente 30% sobre o preço do contrato anterior Nº 18/SMSP/COGEL/2013.

Da mesma forma, ao compararmos o preço por hora dos veículos do grupo D, verifica-se que o preço do contrato atual é R\$ 17,24 maior, equivalente a aproximadamente 102% sobre o preço do contrato anterior Nº 17/SMSP/COGEL/2013.

JUSTIFICATIVA DA UNIDADE:

No documento elaborado pela área técnica da UNICOM, em 17 de abril de 2017, a SMPR assim se manifestou:

Diante verificação nos autos, observa-se que houve consulta no CadTerc e outros instrumentos que atendem o requisito legal, bem como os atos de licitação foram acompanhados pelo fluxograma de respectivas Coordenadorias; Assessorias Técnicas, que cuidam de contratos, licitação, orçamento e parcialmente com pareceres jurídicos. Porém diante do achado, cabe proposta do fato ser objeto de apuração em instrumento próprio “por competência”.

PLANO DE PROVIDÊNCIAS:

No que cabe a UNICOM, Ofício do Secretário da SMPR para SMG/COBES/DGSS-4, conforme dispõe o Decreto de nº 56.818, de 17 de fevereiro de 2016, que visa a pesquisa de preços para aquisição de bens e contratação de serviços em geral se consistirá em consulta ao banco de preços de referência mantida pela Prefeitura, solicitando cadastro no sistema SUPRI, Banco de Preços, aos funcionários da SMPR/UNICOM.

Ofício nº 156/DGSS-4/2.017, cadastrando os operadores da UNICOM ao sistema SUPRI.

Conforme Clausula Terceira do 5º Termo de Aditamento, que altera a prestação de serviço de segunda à domingo, constata-se que o preço de referência Entre CadTerc e o Valor Atual do contrato encontra-se exequível; Entretanto, cabe considerar que o PLANEJAMENTO ATUAL É NOVO PROCESSO LICITATÓRIO, ou nos termos do Decreto 57.605 de 2017, ou mesmo novo diploma legal sobre o mesmo tema, o que ocorrer primeiro.

Orientações aos novos funcionários que irão atuar na pesquisa de preços, orçamento e propostas;

Educação continuada.

PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:

De imediato.

ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA:

Segundo o Decreto 56.818 de 17 de dezembro de 2016, que dispõe sobre a pesquisa de preços para aquisição de bens no domínio público, cita no inciso II do parágrafo 1º, artigo 4º, o banco de preços praticados no âmbito da Administração Pública como um dos parâmetros da pesquisa de preços. No entanto, a equipe de auditoria, ao analisar os autos do Processo Administrativo 2014-0.258.260-5 não

identificou considerações sobre preços praticados pelo contrato anterior, que continha preços significativamente menores.

RECOMENDAÇÃO:

Para pesquisas de preço em processos licitatórios futuros, recomenda-se à SMPR, conforme julgado do Tribunal de Contas do Município TC 264/15-13, dar preferência aos métodos de pesquisa previstos no §1º e incisos I, II e III do Art. 4º do Decreto nº 44.279/2003 (atualizado pelo Decreto Municipal nº 56.818/2016), se abstendo de efetuar, como primeira e única opção de pesquisa, a consulta a “múltiplas consultas diretas ao mercado”, alternativa prevista no inciso IV do §1º da norma citada, por, geralmente, ensejar referências incompatíveis com a realidade de mercado e, conseqüentemente, prejuízos à Administração Municipal.

A utilização de consultas diretas ao mercado deve ser realizada apenas na impossibilidade (devidamente comprovada) de executar as outras formas de pesquisa, e neste caso, recomenda-se a utilização de várias referências para realização de pesquisa de preço (para possibilitar maior confiabilidade).

CONSTATAÇÃO 1.9 - Existência de veículos com mais de 2 anos de fabricação e utilização de veículos de propriedade dos motoristas.

Segundo as especificações técnicas do Edital contidas no Anexo I, os veículos devem ter tempo de fabricação inferior a 2 (dois) anos e no caso de completar essa idade, deverá ser substituído em até 6 meses.

Durante a vistoria realizada no dia 21 de novembro de 2016 no estacionamento localizado na Travessa Grassi nº 10, observou-se fisicamente e documentalmente um total de 19 veículos tipo C e 1 veículo tipo D em operação e 1 veículo tipo C fora de uso. Desses, 11 veículos tipo C e 1 veículo tipo D estavam com 2 anos ou mais de fabricação em desconformidade com o que é exigido no Edital:

“2.9.1 Os veículos que completarem 02 (dois) anos de fabricação deverão ser substituídos por outro que contemple a condição prevista no item 1.1.2.”

A tabela abaixo relaciona os 21 veículos analisados do total de 23 contratados:

Tabela 17 – Veículos observados no dia da vistoria

Placa	Modelo	Ano fabric./ Modelo	Idade	Propriedade do veículo	Presença desde a frota inicial
FZV6830	Palio	2015/2015		Transquerqui	substituto
FHP8997	Fiesta	2012/2013	≥ 2 anos	Motorista	substituto
FHS8378	Palio	2014/2015	≥ 2 anos	Transquerqui	presente

FHX8040	Palio	2014/2015	≥ 2 anos	Motorista/outro	substituto
FML5110	Palio	2015/2015		Transquerqui	substituto
FKH3414	Palio	2014/2015	≥ 2 anos	Transquerqui	presente
EZP0940	Palio	2013/2013	≥ 2 anos	Motorista	substituto
FUT3784	Celta	2015/2015		Transquerqui	presente
FLQ9858	Fox	2013/2014	≥ 2 anos	Motorista	substituto
OPW2297	Classic	2013/2013	≥ 2 anos	Transquerqui	substituto
FIH9536	Sandero	2012/2013	≥ 2 anos	Motorista	substituto
NXX5772	Kombi	2012/2012	≥ 2 anos	Motorista	substituto
FCP2231	Onix	2014/2015	≥ 2 anos	Motorista	substituto
GCS5032	GOL TL	2016/2017		Motorista	substituto
FDI1721	Onix	2014/2014	≥ 2 anos	Motorista	substituto
GCL1967	Onix	2015/2016		Motorista	substituto
FPY9475	Palio	2015/2015		Motorista	substituto
FYH9056	Palio	2015/2015		Transquerqui	substituto
FRE7602	Celta	2015/2015		Transquerqui	presente
FXM2976	Voyage	2014/2015	≥ 2 anos	Motorista	substituto

Com a análise dos dados, nota-se a presença de alguns veículos com mais de 2 anos de uso, com idade de aproximadamente 4 anos, considerando o ano de fabricação. Essa situação demonstra que a irregularidade possivelmente não se origina somente da manutenção de veículos da frota inicial, que completaram 2 anos, mas da substituição por muitos veículos de propriedade dos motoristas.

Ainda, com base na lista acima, 8 dos 21 veículos, são de propriedade da Transquerqui e os demais são de propriedade dos próprios motoristas.

Conforme os termos do Edital, nota-se que a situação apresentada não está de acordo com as definições sobre o objeto segundo o que consta no Edital por não existir posse regular, como é mencionado nos itens a seguir:

“12.4. No ato da assinatura do contrato a adjudicatária deverá apresentar os documentos elencados no item 9.2, cujo prazo de validade esteja vencido, devendo apresentar também:...

c) Para os casos em que o veículo não for de propriedade da licitante vencedora, deverão ser apresentados documentos que comprovem posse regular em razão de locação, comodato etc. Indicação de preposto/responsável pelos serviços.”

Apresentando desconformidades em relação às especificações técnicas, os veículos devem ser substituídos de acordo com o que determina o item 13.7 da Minuta do Contrato, conforme transcrito a seguir:

“13.7. Ao Contratante é reservado o direito de solicitar a imediata substituição dos veículos que não se apresentarem em boas condições de operação ou estiverem em desacordo com as especificações técnicas. As eventuais substituições durante o contrato deverão ser feitas no padrão equivalente ao estipulado, por veículos classificados no mesmo Grupo e sem qualquer ônus adicional ao Contratante.” (grifo nosso)

JUSTIFICATIVA DA UNIDADE:

No documento elaborado pela área técnica da UNICOM, em 17 de abril de 2017, a SMPR assim se manifestou:

MANIFESTAÇÃO DO FISCAL DO CONTRATO

*“[...1.9. Possível existência de veículos com mais de dois anos de fabricação
Justificativa: segundo o item 2.9 da renovação da frota a empresa tem uma tolerância de 06 meses para providenciar a troca.
Providencias já tomadas: Melhora no controle da documentação dos veículos...]”*

MANIFESTAÇÃO DA CONTRATADA

“[. 1.9. A frota de veículos disponibilizada para demanda em sua maior parte eram veículos sem ar condicionado, porém, dentro das condições do edital, uma vez que não mencionava tal exigência, conforme item: ANEXO I especificações Técnicas do objeto, classificação/descrição:

Grupo C – Tipo C - veículos preferencialmente de fabricação nacional, na cor branca, com as seguintes características: tipo sedã ou "hatchback", de 0 2 (duas) a 0 5 (cinco) portas, versão básica da linha e capacidade para 4 (quatro) ou mais pessoas, com motorização mínima de quatro cilindros e 1000 centímetros cúbicos de cilindrada, preferencialmente GNV (Gás Natural Veicular).

Contudo fomos questionados pelo gestor do contrato da época, em comum acordo permitiram que os serviços fossem prestados como contrato de gaveta e comodato por veículos que forneciam tais recursos.

Por se tratar de uma frota nova não poderíamos realizar a instalação do equipamento em lojas comuns, pois perderíamos a garantia do veículo, os valores praticados pelas concessionárias estavam fora do nosso orçamento, diante do problema tentamos ajudar

de todas as formas, mas os usuários se negavam a usar ou reclamavam dos veículos sem ar...]”

Os veículos descritos nos achados, foram em parte substituídos encontrando-se na atualidade dentro dos dispositivos contratuais;

Em 30/06/2017, vence os 06 (seis) meses para substituição de 08 (oito) veículos com mais de dois anos de fabricação, conforme proposta abaixo descrita:

Data Atual frota: 17 veículos (xerocopia dos documentos anexo), conforme descrito:

2016 – 09 veículos, no prazo contratual, < menos de 02(dois) anos de uso.

CGP-4141; FRE-7602; FLE-3271; FHC-7494; FTM-4974; GIE-1805; FCQ-2155; FTT-6787; GIA-4417; (Proposta de continuidade)

2015 – 03 (três) veículos, apesar do prazo de substituição 30/06/2017, são objetos de supressão.

Placas FUS-7842; FUT-3784 e FML-5110, a contar de 01/05/2017, conforme já pactuado e constante de Ata de Reunião do dia 29/03/2017 e pendente de Termo de Aditamento que ocorre em momento oportuno.

2015 – 05 (cinco) veículos, com prazo para substituição até 30/06/2017;

FIG-9264; FYH-9056; FEV-6948; FZV-6830; GEF-6469;

PLANO DE PROVIDÊNCIAS:

Diante o prazo contratual para troca dos veículos encerrar em 30/06/2017 e considerando a possibilidade da renovação em 23/07/2017, estar vinculada a Suspensão da licitação descrita no Decreto nº 57.605, de 15 de fevereiro de 2017, que dispõe sobre o transporte individual de agentes públicos da Administração Municipal e ou há possível nova decretação de licitação, proponho análise no sentido de além de não substituição sua supressão na totalidade (cinco veículos/motoristas) a contar de seu vencimento 30/06/2017.

Tal sugestão prende se ao fato de não substituição de uma frota onde o contrato esta prestes, curto prazo, não ser mais renovado além dos vícios apresentados em auditoria a serem apurados em procedimento próprio.

Para tanto necessário estudo das necessidades dos serviços atuais de utilização dos veículos se adequarem ao numero atual da frota que ficarão com previsão de 09 (nove) veículos, elaborando um plano de trabalho para seu uso de acordo com a nova realidade de redução de valores na Administração Pública Municipal, atendendo os princípios basilares, dentre os quais o da economicidade.

Diante a presente proposta solicita-se apreciação no aspecto contratual/legal a ser elaborado pela Cogel e Parecer Jurídico diante a Supremacia do Interesse Público e em havendo a viabilidade a devida NOTIFICAÇÃO à contratada em tempo hábil.

PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:

Disposta na proposta do plano de providências.

Vinculado a nova Licitação disposta no Decreto 57.605, de 15 de fevereiro de 2017.

ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA:

A contratada se manifestou no sentido de ter havido um contrato de gaveta com a gestão que permitia o uso de veículos de motoristas em regime de comodato e com mais de 2 anos de fabricação (alguns tinham 4 anos) com o intuito de possibilitar o fornecimento de veículos com ar condicionado. A equipe de auditoria não acata essa justificativa, primeiramente, pela ausência de evidências no processo administrativo nº 2014-0.258.260-5 que dessem suporte à alegação e, também, por não haver poderes legais que permitam ao gestor do contrato alterar cláusulas contratuais sem as devidas justificativas.

A equipe de auditoria acata o plano de providências elaborada pela UNICOM.

RECOMENDAÇÃO 1:

Recomenda-se a apuração do período de ocorrência dessa irregularidade e aplicação de eventuais multas por descumprimento de cláusulas contratuais e editalícias.

RECOMENDAÇÃO 2:

No intuito de evitar a reincidência das falhas de fiscalização constatadas, recomenda-se um acompanhamento, com análises periódicas, para verificar o atendimento aos pré-requisitos do objeto contratado, especificados no termo de referência.

CONSTATAÇÃO 1.10 - Veículos diferentes daqueles entregues no início do contrato sem comunicação a respeito de substituição de veículo e aceite da administração.

Observou-se no processo de pagamento nº 2016 - 0.238.311 - 8, referente ao mês de setembro de 2016, que, dos veículos ativos no mês, somente 5 pertenciam à lista entregue no momento da assinatura. Ademais, não foi localizado, no Processo 2014-0.258.260-5, nenhum comunicado a respeito de substituição de veículo e aceite da administração.

Conforme o anexo I do Edital, nota-se que a situação apresentada não está de acordo com as definições sobre o objeto:

“2.2. Os veículos deverão corresponder ao ano/ modelo indicado em planilha entregue no momento da assinatura do contrato.

2.2.1. *No decorrer da execução do contrato, poderão ser alterados os veículos desde que comunicado ao fiscal do contrato (justificadamente), com o respectivo aceite da administração, e devido cumprimentos às obrigações previstas.”*

A tabela abaixo compara a relação de veículos apresentados na lista inicial da época da assinatura do contrato com a relação de veículos de setembro de 2016, presentes no Processo de pagamento 2016-0.238.311-8:

Tabela 18 – Relação de veículos substituídos durante a vigência contrato.

	Início do contrato (jan/2015)		Em set/2016
nº	Placa	Modelo	Situação
1	FQW8911	Palio	substituído
2	FQN5476	Palio	substituído
3	FUN4724	Palio	substituído
4	FTV8426	Palio	substituído
5	FUR7332	Palio	substituído
6	FRI9352	Palio	substituído
7	FKH3414	Palio	presente
8	FZX8750	Palio	substituído
9	FZD6718	Palio	substituído
10	FTI4278	Palio	substituído
11	FWP6710	Palio	substituído
12	FTN7024	Palio	substituído
13	FHS8378	Palio	presente
14	FJC4978	Celta	substituído
15	FTM4974	Celta	substituído
16	FUT3784	Celta	presente
17	FRE7602	Celta	presente
18	FUS7842	Celta	substituído

JUSTIFICATIVA DA UNIDADE:

No documento elaborado pela área técnica da UNICOM, em 17 de abril de 2017, a SMPR assim se manifestou:

MANIFESTAÇÃO DA CONTRATADA

“[...]1.10. A troca/substituição de veículos consta na Relação de Funcionário/Veículos, documento entregue juntamente com o processo de pagamento, no qual baseávamos pelo BDT e folha de frequência mensal.

O encarregado da frota não exigia um documento específico de aceite do novo veículo, mesmo porque os remanejamentos aconteciam para substituir veículo em manutenção corretiva, preventiva, sinistros, etc., posteriormente retornava para a base, quando havia necessidade da troca permanente a empresa enviava cópia do DUT juntamente com o DTI e entregava para o encarregado da frota Sr. Borges...]”

Diante verificação nos autos, consta como substituição do veículo a formalização da substituição por meio de documentos dos veículos.

PLANO DE PROVIDÊNCIAS:

Determinação ao fiscal do contrato para acompanhar todas as substituições dos veículos, formalizando os atos com aceite da fiscalização e homologação da Gestão do Contrato.

Fixação de normas estabelecidas no Decreto nº 57.578, de 13 de janeiro de 2017, em razão da execução orçamentária/financeira do Município, principalmente com vistas aos itens do parágrafo 3º de seu Art.12, que estão vinculados aos documentos essenciais para a realização de pagamentos na Administração Pública.

PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:

Imediato.

ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA:

A contratada afirma que a substituição de veículos consta na Relação de Funcionários anexados aos processos de pagamentos, porém essa lista, apesar de relacionar os motoristas e veículos, não constitui uma comunicação de substituição e nem faz uma justificativa ao fiscal do contrato.

Quanto à justificativa de não solicitação de aceite da administração alegando alta rotatividade da frota para manutenção, não parece ser razoável, uma vez que o aceite é uma cláusula editalícia.

Quanto ao plano de providências apresentada pela UNICOM, a equipe de auditoria está de acordo com as medidas adotadas.

RECOMENDAÇÃO:

Recomenda-se que a solicitação de substituição dos veículos, os documentos dos novos veículos e os documentos de aceite da fiscalização estejam anexados no processo administrativo que originou a contratação.

2) Processo 6012.2016-0000071-3 (Locação de Passarela Provisória), Contratos nºs 124/SMSP/COGEL/2015 e 05/SMSP/COGEL/2016.

CONSTATAÇÃO 2.1 - Valor de BDI Superestimado com Falta de Transparência no Detalhamento dos Cálculos na Contratação Direta, por Inexigibilidade, da Manutenção da Passarela Provisória.

Em um Relatório Técnico da empresa GTP, realizado em Setembro de 2015, ficou demonstrado que as condições estruturais da Passarela Comandante Rolim Adolfo Amaro tinham iminência de ruptura brusca, colocando em risco a vida dos munícipes que por ali trafegavam. Ademais em manifestação da CET, indicou-se a necessidade de se propiciar a travessia no local como forma de garantir a segurança de motoristas e pedestres. Dessa forma, houve a necessidade de interdição e remoção imediata da passarela.

Tratando-se de obra emergencial, o processo licitatório ocorreu nos termos do inciso IV do artigo 24 da Lei nº 8666/93, por dispensa de Licitação com prazo máximo de 180 dias consecutivos e ininterruptos, vedada a sua prorrogação.

Diante do exposto, a SMPR solicitou o interesse na execução da obra emergencial de remoção, demolição e serviços complementares à Viga Participações e Engenharia Ltda, empresa cadastrada na SIURB, como capacitada para execução de obras de infraestrutura.

A empresa Viga Participações apresentou uma proposta comercial no valor de R\$2.110.506,36, englobando o projeto, instalação da passarela provisória, sinalização viária, movimentação de terra e serviços preliminares, demolições e sinalizações. Com o aceite da SMPR, foi firmado o contrato, nº 124/SMSP/COGEL/2015, o qual teve vigência no período de 11 de setembro de 2015 a 9 de Março de 2016, sendo a passarela provisória executada no prazo previsto.

Durante a vigência do contrato em tela, a Administração estava analisando o recebimento de uma doação do projeto e construção de uma nova passarela definitiva que seria viabilizada pela Associação dos Amigos da Passarela – ASAP.

No entanto, findou-se o prazo de 180 dias da contratação emergencial e não houve a efetivação do processo de doação ou a licitação para a construção de uma nova passarela definitiva de pedestres. Sendo assim, fez-se necessária uma nova contratação de passarela provisória.

Como a legislação veda a prorrogação de contratos por dispensa de licitação e o orçamento de novas empresas para instalação e manutenção da passarela apresentava preço muito superior àquele da Viga Participações (esta empresa conseguia ter preço

muito menor por já ter o seu equipamento instalado por conta do primeiro contrato), a Assessoria Técnica da SMPR concluiu pela contratação direta por inexigibilidade de licitação, nos termos do artigo 25 da Lei nº 8666/93, devido à inviabilidade de competição, pelo prazo de mais seis meses.

Sendo assim, a Administração firmou o contrato nº 05/SMSP/COGEL/2016, com vigência de 09/03/2016 a 05/09/2016. A tabela abaixo apresenta os valores utilizados na justificativa da inviabilidade de competição.

Tabela 19: Comparativo de preços que justificaram a inviabilidade de competição na licitação.

	Viga Participações	Outras Empresas
Manutenção da Passarela	R\$ 450.569,95	-
Instalação e Manutenção da Passarela	-	R\$ 1.169.873,31
BDI	37,70%	29,88%
Orçamento Total	R\$ 620.434,81	R\$ 1.519.431,15

No entanto, em pesquisa realizada no site da prefeitura foram observados os seguintes dados: Tabela SIURB - data base de janeiro de 2016 – BDI de 24,31% para pontes sem desoneração e de 29,88% para pontes com desoneração. Considera-se ainda que esses percentuais de BDI, segundo Acórdãos do Tribunal de Contas da União - TCU, nºs 1477/2007, 1286/2007 e 62/2007, todos de Plenário, devem ter sua composição detalhada pelos proponentes nas propostas apresentadas. Ademais a Súmula nº 258/2010 da Corte de Contas afirma:

*“as composições de custos unitários e o detalhamento de encargos sociais e do **BDI** integram orçamento que compõe o projeto básico ou serviço de engenharia, devem constar nos anexos de licitação e **das propostas das licitantes...**”.*

Por todo o exposto, questiona-se novamente qual o racional utilizado para chegar ao valor de BDI de 37,70%, sendo que no orçamento para instalação e manutenção da passarela, conforme tabela acima, foi utilizado o BDI de 29,88%.

JUSTIFICATIVA DA UNIDADE:

No documento elaborado pela Assessoria Técnica de Obras e Serviços (ATOS) , em 26 de abril de 2017, a SMPR assim se manifestou:

O esclarecimento quanto as taxas de BDI utilizadas, assim como seus detalhamentos estão demonstradas na explanação do questionamento anterior.

Quanto a adoção da Taxa de BDI de 37,70% deu-se, pois, as condições contratuais foram mantidas na nova contratação de manutenção da passarela, aceita pela empresa contratada de forma a não causar prejuízo ao Erário.

Ressalta-se que no comparativo de uma nova licitação, deve-se utilizar a Tabela de Preços Unitários OFICIAL da PMSP (Infra/Edif), data-base vigente, assim como as taxas estipuladas na publicação. Ou seja, na contratação por Inexigibilidade os preços e taxas são da data-base janeiro de 2015, publicada em 25 de abril de 2015 e utilizada

como referencial para o contrato inicial, mas para uma nova contratação com licitação, a data-base da tabela de preços unitários referencial seria a de setembro de 2015, publicada em 23 de dezembro de 2015.

A época não poderia utilizar-se da data-base de janeiro de 2016, pois a mesma somente foi publicada em 07 de abril de 2016, e somente após esta data ela seria referencial para os orçamentos de serviços e obras no Município de São Paulo.

PLANO DE PROVIDÊNCIAS:

Não apresentado

PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:

Não apresentado.

ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA:

A equipe de auditoria entende improcedentes as considerações da unidade no que tange à taxa de BDI utilizada e a manutenção das condições contratuais do BDI para uma nova contratação, efetuada por inexigibilidade de licitação.

No que se refere à taxa de BDI utilizada, considerando que no momento da composição de custo para contratação por inexigibilidade, em março de 2016, já estava vigente a nova tabela de BDI, publicada em dezembro de 2015, e não seria adequada a utilização de tabela anterior.

Em relação ao argumento de manutenção das condições contratuais do BDI para a nova contratação por inexigibilidade de licitação, a equipe de auditoria não considera adequado esse procedimento, uma vez que, a passarela provisória já se encontrava instalada, não necessitando de incorrer em custos de administração local, que se refere a custos de mobilização para instalação do equipamento. Ao considerar o BDI com a taxa de 37,70%, conforme as condições anteriores, o orçamento inclui indevidamente esses custos denominados de administração local. Caso considerasse os dados do BDI vigentes à época, publicados em dezembro de 2015, a taxa sem a administração local seria de 29,88%.

Além disso, o caso em tela não se coaduna com uma prorrogação, trata-se de uma nova contratação abrangendo parte do objeto do contrato anterior. O novo contrato teve como objeto a manutenção da locação da passarela provisória enquanto que o primeiro contrato incluía a demolição da passarela fixa, instalação e manutenção da passarela provisória. Logo, não há que se falar em manutenção das condições contratuais.

Dessa forma, ao utilizar o BDI de 37,70% em vez de 29,88% sobre o custo base de manutenção, gerou-se um prejuízo de R\$ 48.518,00.

RECOMENDAÇÃO 1:

Recomenda-se que a unidade adote providências para obter o ressarcimento dos valores pagos indevidamente, uma vez que não há atualmente relação contratual, entre a

Administração e a empresa Viga Participações Ltda., que permita a glosa de pagamentos futuros.

RECOMENDAÇÃO 2:

Diante do exposto, essa auditoria recomenda que nos casos vindouros a unidade utilize a taxa de BDI referência em vigor no momento da licitação. Além disso, que seja feita uma análise do que já está sendo englobado nos custos indiretos do BDI, para que não haja uma cobrança indevida nos orçamentos.

CONSTATAÇÃO 2.2 - Potencial Prejuízo ao Erário de Aproximadamente R\$ 4.051.860,00 Devido à Morosidade e Desistência no Processo de Doação da Passarela Definitiva do Aeroporto de Congonhas.

O contrato, nº 124/SMSP/COGEL/2015, firmado com a Administração teve como objeto a remoção da passarela Comandante Rolim Adolfo Amaro e instalação de uma passarela provisória, com início em 11 de setembro de 2015 e término em 9 de Março de 2016.

Posteriormente o contrato nº 05/SMSP/COGEL/2016, por inviabilidade de competição, prorrogou por mais seis meses a utilização da supracitada passarela provisória, perfazendo um período de 12 meses para que a Administração programasse uma solução definitiva.

Paralelamente aos contratos de instalação e manutenção da passarela provisória, a Associação dos Amigos da Passarela (ASAP) apresentou em 12 de Julho de 2014, um projeto de modernização e restauração da Passarela do Aeroporto de Congonhas com patrocínio da ASAP.

O processo de doação de projeto e execução da passarela foi orçado em **R\$ 2.810.990,50**, não incluindo, neste caso, a sinalização viária necessária para desvio do trânsito local, durante a execução da obra.

Não obstante os contratos da passarela provisória já terem se estendido por mais de 12 meses, o processo licitatório de doação da passarela permanente, até o momento, não obteve êxito. Em reunião da equipe de auditoria com o chefe da Assessoria Técnica da SMPR, o mesmo informou que o motivo seria devido aos valores da sinalização viária para desvio do trânsito não estarem inclusos na doação. Esse custo de sinalização teria que ser pago pela ASAP à Companhia de Engenharia de Tráfego – CET.

Dessa forma, novamente está em andamento um processo licitatório para locação de passarela provisória por um período de 12 meses. Considerando os altos custos já empregados, R\$2.730.941,17 e aqueles a serem gastos com uma nova licitação por um período de mais 12 meses, observa-se que os valores extrapolarão os custos de instalação de uma passarela definitiva.

Seguem abaixo as tabelas dos valores gastos com a passarela provisória em um período de 12 meses e o valor estimado da doação de uma passarela permanente:

Tabela 20: Valores gastos com as licitações já realizadas para a passarela provisória.

Passarela Provisória	
Dispensa de Licitação (6 meses)	R\$2.110.506,36
Inexigibilidade de licitar (6 meses)	R\$ 620.434,81
Total	R\$2.730.941,17

*Não foram considerados os valores da licitação em andamento para um período de mais 12 meses de contrato

Tabela 21: Valor estimado do projeto e execução da passarela definitiva.

Passarela Permanente	
Doação da ASAP	R\$2.810.990,50

* Não foram considerados os valores da sinalização viária necessária para desvio do trânsito local

Adicionalmente, nota-se que a discussão sobre a inclusão dos custos de sinalização pode levar a duas consequências:

- i- desistência da ASAP em doar a ponte permanente;
- ii- atraso na licitação e na construção da nova ponte fixa, obrigando a administração a contratar a manutenção da ponte provisória por mais tempo;

Assim, segundo a análise do valor da doação da passarela permanente e do valor a ser gasto em mais 12 meses de locação de passarela provisória para construção de passarela fixa (considerando proporcionalmente equivalente à última contratação para manutenção da estrutura), a Prefeitura de São Paulo incorreria em um prejuízo estimado de aproximadamente R\$ 4.051.860,62 pela não concretização da doação.

Tabela 22: Possível prejuízo pela não concretização do processo de doação e atraso na licitação e na construção da nova ponte fixa

Eventos	Valores (R\$)
Valor da doação da ponte permanente	R\$ 2.810.990,50
Valor de 12 meses adicionais de manutenção da ponte provisória para licitação e construção da nova ponte.	R\$ 1.240.869,62 (2 x R\$620.434,81)
Total de prejuízo estimado	R\$ 4.051.860,62

Cabe salientar que o custo da sinalização, seja no caso de doação sem sinalização, seja no caso de uma nova licitação para a construção, representaria um gasto para a Prefeitura de São Paulo.

Diante do exposto, indaga-se quais os óbices para concretização do processo de doação do projeto e instalação da passarela permanente, ou mesmo da realização de licitação para uma passarela definitiva, de maneira a dar uma solução concludente à sociedade.

JUSTIFICATIVA DA UNIDADE:

No documento elaborado pela Assessoria Técnica de Obras e Serviços (ATOS) , em 26 de abril de 2017, a SMPR assim se manifestou:

Quanto ao processo de doação de uma nova passarela de pedestres pela ASPA – Associação dos Amigos da Passarela do Aeroporto de Congonhas, o mesmo precisa seguir alguns procedimentos administrativos padrões, independentemente da opção de doação, a execução de obra de arte em via pública precisa apresentar estudos, projetos e memórias de cálculos e orçamentos referenciais com a adoção de tabela de custos oficiais da PMSP (Infra/Edif) à Secretaria de Obras e Serviços (antiga SIURB) para aprovação dos projetos, orçamentos referenciais, documentação técnica e com isso, dar andamento nos procedimentos das obras e para a doação da Obra de Arte.

Embora exista a demonstração de intenção de doação, não houve até a presente data o protocolo de entrega de projetos, ante-projetos ou estudos preliminares, nem de orçamentos referenciais para a implantação de nova passarela de pedestres. Sem estes documentos, fica inviável verificar ou mensurar os valores para a implantação da Passarela / Obra de Arte Viária.

Outrossim, a alegação de morosidade é equivocada, uma vez que os procedimentos para abertura das licitações precisam atender todos os trâmites legais e administrativos, desde os estudos de viabilidade técnica, reservas financeiras etc. até a elaboração de edital compatível com a modalidade a ser licitada. Portanto, embora pareçam morosos os trâmites administrativos, eles atendem às normativas e legislações para que o produto seja de qualidade, eficiente e sem causar prejuízo ao Erário Público.

PLANO DE PROVIDÊNCIAS:

Não apresentado.

PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:

Não apresentado.

ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA:

A SMPR manifestou sobre a morosidade no sentido de que o processo de doação demandaria de trâmites como apresentação de estudos preliminares ou ante-projetos, projetos, memória de cálculos e orçamentos referenciais. Alega ainda que esses documentos não foram apresentados para apreciação e aprovação pelos órgãos competentes.

Segundo as análises feitas pela equipe de auditoria no processo de doação nº 2014-0.227.809-4, a manifestação não se sustenta, uma vez que, foram localizados diversos documentos necessários para viabilização da doação, tais como:

- Proposta de doação com Projeto de Revitalização e Modernização da Passarela do Aeroporto de Congonhas (folhas 02 a 20), datada em 12/07/2014;
- Estudo Preliminar contendo informações básicas sobre reforma e reforço estrutural (folha 27), datada em 10/11/2014;
- Termo de Compromisso e Autorização, dando parecer favorável ao Estudo Preliminar (folha 29), datada em 25/11/2014;
- Projeto Básico (folhas 45 a 49), com as plantas datadas em novembro de 2015;
- Aprovação do CONPRESP (folha 55);
- ART do Projeto básico (folha 57 e 58) abrangendo o período de 09/04/2015 a 30/01/2016;
- Relação dos Serviços e Preços Unitários (folhas 87 a 92), datada em dezembro de 2015;
- Aprovação do projeto básico estrutural e da planilha Relação dos Serviços e Preços Unitários (folha 94), datada em 15/12/2015;
- Encaminhamento ao Superintendente da SMSO (antiga SIURB) para análise do processo (folha 172) datada em 18/08/2016;

Nota-se que após a aprovação do projeto básico, em dezembro de 2015, o processo não teve encaminhamento no sentido de concretizar a doação até a finalização do procedimento de verificação da equipe de auditoria, em março de 2017. Assim, o tempo decorrido supera mais de 13 meses sem registro no processo de doação que justifique essa demora, onerando os cofres públicos com soluções paliativas como a contratação de passarelas provisórias, sem planejamento coordenado em relação ao horizonte de construção da nova ponte fixa.

Dessa forma, a equipe de auditoria entende que essa morosidade, não justificada, para realização de uma solução definitiva, vem acarretando, conforme constatação, demasiados contratos provisórios e conseqüentemente prejuízo a Administração. Além disso, ao vislumbrar um cenário em que a ASAP desista da doação, o prejuízo poderá ser potencializado, considerando os valores envolvidos de projeto e construção da estrutura.

Cabe ressaltar que devido à transferência de responsabilidade para execução do objeto licitatório, em 06 de dezembro de 2016, da antiga SMSP (atual SMPR) para a Secretaria Municipal de Serviços e Obras (SMSO), houve consulta a esta última (apesar de não ser a Unidade auditada), a qual informou que está prevista para dezembro de 2017 a conclusão da nova passarela.

RECOMENDAÇÃO 1:

A equipe de auditoria recomenda que em casos similares a SMSP (e a SMSO, no projeto de renovação da passarela fixa de pedestres) formule um plano de trabalho destacando os pontos críticos, tanto técnicos como orçamentários, para que assim possa embasar um cronograma de atividades e possíveis planos de ação. O intuito é de efetivar o processo o mais próximo do programado, minimizando o custo de morosidade e a ocorrência de contratação por prazo inadequado e cara em relação a contratos com prazos mais realistas.

RECOMENDAÇÃO 2:

Já no caso em tela, a equipe de auditoria recomenda à SMSO que as diversas frentes de atividades e seus respectivos contratos que dão suporte ao projeto de renovação da passarela fixa de Congonhas sejam feitos de maneira sincronizada e com prazos factíveis. Deve-se evitar a contratação de estrutura auxiliar como, por exemplo, a passarela provisória, em prazo não condizente com o prazo de renovação da passarela fixa.

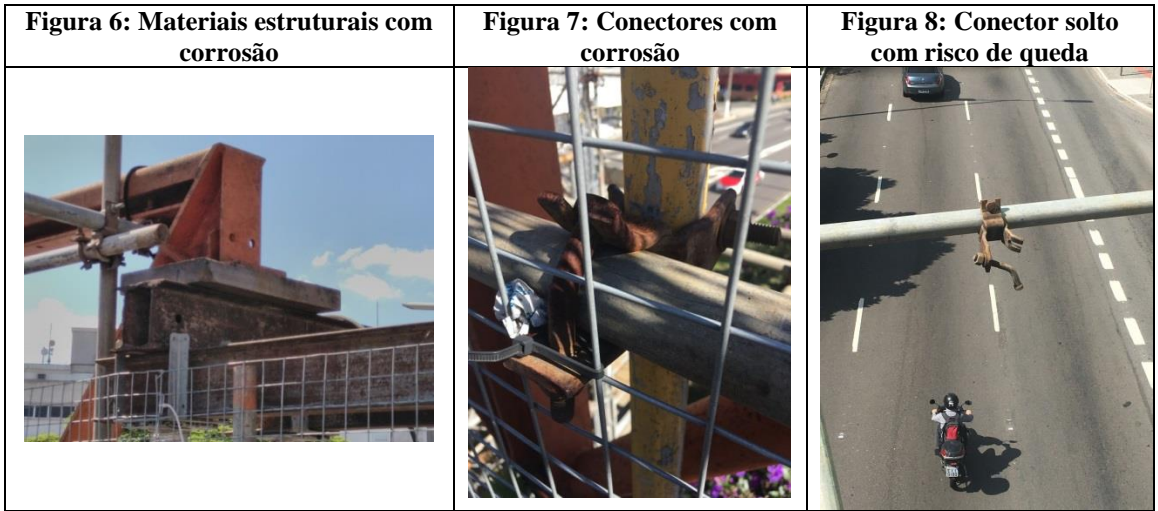
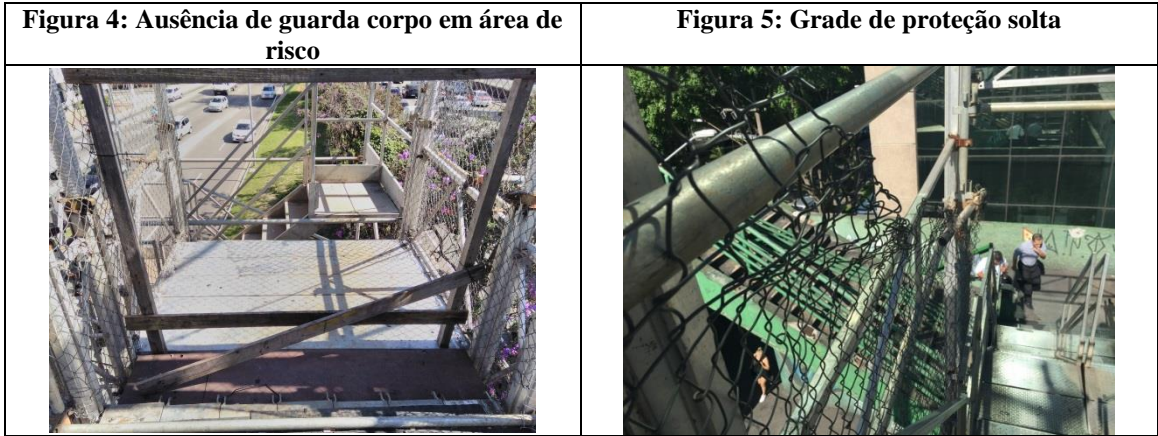
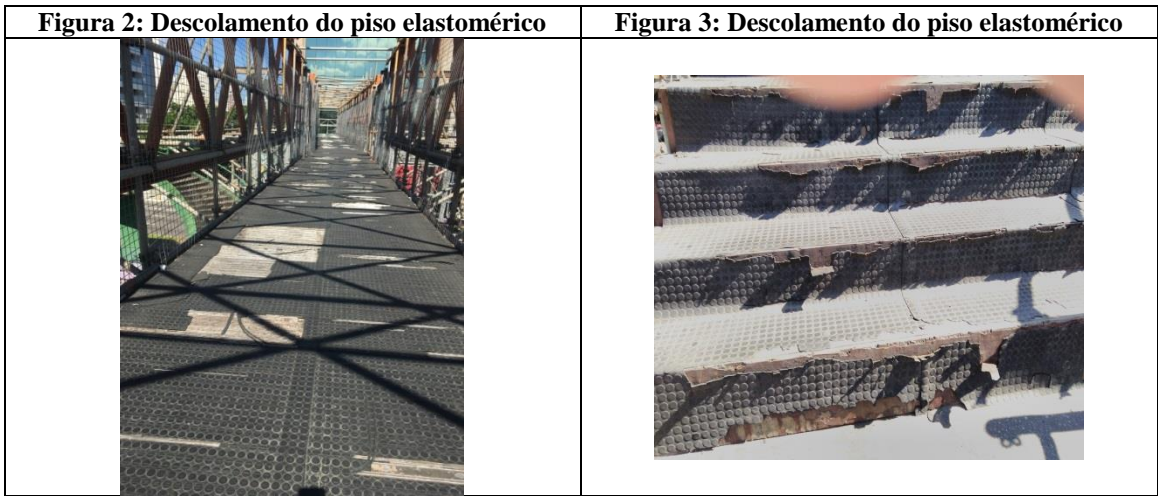
CONSTATAÇÃO 2.3 - Possível execução de prestação de serviço de manutenção de ponte provisória sem ajuste contratual entre a Prefeitura de São Paulo e o fornecedor.

O contrato nº 05/SMSP/COGEL/2016 prorrogou por mais seis meses a utilização da passarela provisória a partir de 9 de Março de 2016.

Nota-se que, ao contar a prorrogação, o dia 9 de outubro de 2016 foi o vencimento do referido contrato de manutenção e não foi identificado nenhum outro ajuste entre a Administração Municipal e a Viga Participações, resultando em uma situação de prestação de serviço sem suporte legal (contratual).

Em atendimento à solicitação da equipe de auditoria, a SMPR apresentou as anotações de responsabilidade técnica dos períodos de 11/09/2015 a 10/03/2016 e 10/03/2016 a 16/05/2017, além de relatório técnico de inspeção mensal de março de 2016 a fevereiro de 2017.

Contudo, em vistoria realizada pela equipe de auditoria, no dia 10/02/2017, observou-se, conforme ilustram as fotos abaixo, que possivelmente a prestação do serviço é parcial, ou seja, a estrutura locada da passarela provisória continua montada e sendo utilizada pelos transeuntes, no entanto, não há indícios de que a manutenção da estrutura está sendo realizada.



Figuras 9, 10, 11 e 12: Falta de isolamento, sinalização e proteção de estrutura comprometida da ponte parcialmente demolida.



Figura 13: Cabos não tensionados



Figura 14: Apoio de madeira das treliças com fissuras.



Conforme explicitado nas fotos, foram identificadas inconformidades, tais como:

- cabos não tensionados que podem comprometer a estabilidade estrutural;

- descolamento do piso elastomérico propiciando uma menor aderência ao piso;
- regiões sem guarda-corpo;
- conectores soltos ou com corrosão; e
- apoio das treliças sobre madeiras que estão fissurando.

Diante do exposto, cumpre salientar que a peculiar situação de ausência contratual, em que o objeto licitado continua sendo parcialmente prestado, no caso em tela, sem a devida manutenção, incorre na possibilidade de riscos de acidentes aos usuários e ao tráfego local, além de possíveis reivindicações, por parte da contratada, no que tange ao pagamento retroativo do equipamento disponibilizado.

JUSTIFICATIVA DA UNIDADE:

No documento elaborado pela Assessoria Técnica de Obras e Serviços (ATOS) , em 26 de abril de 2017, a SMPR assim se manifestou:

Ressalta-se que as vistorias para averiguação das condições da passarela provisória foram feitas conjuntamente com a empresa contratada e os técnicos dessa Secretaria e que todos os pontos com necessidade de manutenção, apontados pela fiscalização, foram prontamente atendidos pela contratada. Os pontos apresentados nestes questionamentos foram sanados.

Já os materiais utilizados para a execução da passarela provisória foram confeccionados de modo a resistir às intempéries. A oxidação aparente é normal para este tipo de material, não trazendo riscos à população.

PLANO DE PROVIDÊNCIAS:

Não Apresentado.

PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:

Não Apresentado.

ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA:

Na justificativa da Unidade observa-se que foram tomadas providências para o saneamento dos problemas estruturais, no entanto, nada foi mencionado a respeito da ausência de contrato legal para prestação do serviço prestado.

Dessa forma, em que pese a Secretaria em questão ter acionado a empresa responsável, juntamente com os técnicos da unidade, para reparação das inconformidades, a Administração continuou usufruindo um serviço sem ajuste

contratual e conseqüentemente sem uma segurança jurídica de possíveis reivindicações futuras.

Cumpra destacar que devido à transferência de responsabilidade para execução do objeto licitatório, em 06 de dezembro de 2016, da antiga SMSP (atual SMPR) para a Secretaria Municipal de Serviços e Obras (SMSO), houve consulta a esta última (apesar de não ser a Unidade auditada), a qual prestou informações a respeito da atual situação do objeto em comento.

A SMSO se manifestou no sentido de que, devido à urgência da situação e do interesse público existente, o equipamento permaneceu instalado mesmo depois do encerramento do contrato, reconhecendo direitos indenizatórios à empresa contratada inicialmente.

RECOMENDAÇÃO:

Diante do exposto, recomenda-se além da realização de vistorias frequentes para identificação e reparação de possíveis inconformidades, que seja solucionada a situação de ausência de ajuste contratual com a empresa responsável pela atual estrutura instalada e a realização de uma nova licitação.

CONSTATAÇÃO 2.4 - Desconformidade da escadaria da passarela provisória em relação às normas de Emergência e Acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas.

Em vistoria realizada pela equipe de auditoria, constatou-se aspectos de acessibilidade no que tange à estrutura de acesso (escadaria) em que foram realizadas medições desse item. Observou-se que as dimensões dos degraus da escada, altura 21cm e profundidade 30cm, não atendiam as normas da ABNT, NBR 9077 (emergência) e NBR 9050 (acessibilidade), as quais utilizam a fórmula de Blondel ($M=2H+P$) para determinar medidas de limites máximos e mínimos.

Na referida fórmula, H é a altura do degrau, P é a profundidade e M é o resultado que, segundo a NBR 9077, deve estar entre 63 e 64. Por sua vez, segundo a NBR 9050, o resultado deve estar entre 63 e 65.

Para a passarela em questão, considerando que a altura do degrau é de 21 centímetros e a profundidade é de 30 centímetros, o coeficiente M encontrado foi de 72, estando assim, em desconformidade com ambas as normas.

Figuras 15 e 16: Escadas de acesso à passarela.



JUSTIFICATIVA DA UNIDADE:

No documento elaborado pela Assessoria Técnica de Obras e Serviços (ATOS) , em 26 de abril de 2017, a SMPR assim se manifestou:

A não conformidade à NBR 9050 é sabida. Entretanto, não havia alternativas à época. Houve a necessidade do alteamento da passarela em 1,50m, para evitar colisões com os veículos que passam sob a passarela na Avenida Washington Luiz. Com isso, os degraus tiveram que ficar mais altos, uma vez que não há espaço físico suficiente para atender os parâmetros normativos.

Todos os questionamentos levantados pelo TCM foram justificados tomando por base as informações contidas nos processos que envolvem a questão.

A implementação da nova passarela depende de processo licitatório de responsabilidade da Secretaria Municipal de Obras e Serviços. Segue cópia da Ata de Reunião realizada em fevereiro do corrente ano, onde os envolvidos estabeleceram prazos e ações para o prosseguimento do Processo para implantação da Passarela definitiva.

PLANO DE PROVIDÊNCIAS:

Não Apresentado.

PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:

Não Apresentado.

ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA:

A equipe de auditoria entende que não houve um estudo ou debate documentado por parte da empresa contratada e da SMPR que desse respaldo a inviabilidade de atendimento a norma de acessibilidade NBR 9050.

Dessa forma, se torna frágil a justificativa da unidade informando apenas que não havia solução técnica para falta de espaço físico, ocasionada pelo alteamento de 1,50m da passarela.

RECOMENDAÇÃO:

Recomenda-se à SMPR, nos vindouros processos, a priorização do atendimento de todas as normas pertinentes, sendo mandatório uma justificativa com embasamento técnico e legal, quando da impossibilidade de seus cumprimentos.

Cabe ressaltar que no processo licitatório em andamento para uma nova passarela provisória e na definitiva, a SMSO deverá cumprir as exigências das normas técnicas de acessibilidade e emergência.

3) Processos 2010-0.233.108-7 e 2012-0.300.906-9 (Locação de Pá Carregadeira), Contratos n°s 127/SMSP/SPUA/2010 e 102/SMSP/SPUA/2012.

CONSTATAÇÃO 3.1 - Estudo complementar demonstrando a vantagem da utilização de equipamento locado em vez da compra de equipamento próprio possivelmente poderia gerar uma potencial economia de R\$ 3.592.875,00 nos Contratos de Locação de Pás Carregadeiras sobre Rodas (n°s 127/SMSP/SPUA/2010 e 102/SMSP/SPUA/2012)

Na análise dos custos de locação das pás carregadeiras referentes a esse contrato, observou-se o significativo montante de gastos para utilização desses equipamentos na linha de produção da Usina de Asfalto. Conforme dados coletados do Sistema de Orçamento e Finanças (SOF), tabela 24, observa-se um gasto total de R\$ 6.087.194,85 com o contrato n°127/SMSP/SPUA/2010, processo 2010-0.233.108-7 e R\$ 5.140.539,81 com o contrato n°102/SMSP/SPUA/2012, processo 2012-0.300.906-9. Diante do exposto, infere-se que apenas dois contratos de locação de pá carregadeiras já consumiram R\$ 11.227.734,66 dos cofres públicos nos últimos anos.

Tabela 23: Pagamentos realizados a empresa Padock referentes aos processos 2010-0.233.108-7 e 2012-0.300.906-9.

Processos:	2010-0.233.108-7	2012-0.300.906-9
Pagamentos em 2010	R\$ 109.716,00	
Pagamentos em 2011	R\$ 830.332,00	
Pagamentos em 2012	R\$ 981.690,55	
Pagamentos em 2013	R\$ 1.015.142,40	R\$ 1.116.480,61
Pagamentos em 2014	R\$ 1.071.975,63	R\$ 1.330.268,40
Pagamentos em 2015	R\$ 1.136.688,47	R\$ 1.412.069,40
Pagamentos em 2016	R\$ 941.649,80	R\$ 1.281.721,40
Total por processo	R\$ 6.087.194,85	R\$ 5.140.539,81
Total de Pagamentos	R\$ 11.227.734,66	

Tal montante parece elevado dado que, a partir de uma análise simplificada, durante o prazo contratual total a Administração poderia ter adquirido 25 pás carregadeiras ao preço de R\$ 433.000,00 (preço de março de 2016, segundo a Nota Fiscal de Compra constante no Processo 2010-0.233.108-7, folha 791).

Ao efetuar-se uma análise mais elaborada, fazendo comparação do custo de utilização de pás carregadeira entre locação e a compra de equipamento para um período de 5 anos, considerando as referências de preço e demanda de horas de novembro de 2016, observou-se que a locação pode ser até 47% mais caro que a compra e o pagamento dos custos relacionados à operação como combustível, motorista e manutenção.

Seguem a seguir as comparações de custo de operação com locação e o custo de operação com aquisição de equipamento próprio:

Tabela 24 - Estimativa de custo de operação com locação para 5 anos (valores em Reais, exceto quando indicado em unidades diversas)

Composição de custos	Unid.	Referência	Valor
Preço unitário	R\$/h	Preço contratual - processos 2010-0.233.108-7 e 2012-0.300.906-9 em nov/2016	216,97
Total de horas contratadas	h/ano	Segundo os processos 2010-0.233.108-7 e 2012-0.300.906-9	12.960
Custo de locação	R\$/1 ano		2.811.931,00
Tempo de locação	anos	Tempo de contrato com aditivação segundo a Lei 8666/93	5
Custo de locação	R\$/5 anos		14.059.656,00

Tabela 25 - Estimativa de custo de operação com compra para 5 anos (valores em Reais, exceto quando indicado em unidades diversas)

Composição de custos	Unid	Referência	Valor
Custo total de aquisição de pás carregadeira	R\$		1.299.000,00
Preço de 1 pá carregadeira	R\$/unid	Nota Fiscal de Compra (Processo 2010-0.233.108-7) folha 791	433.000,00
Número de pás carregadeira*	unid	A quantidade observada em visita era de 2 unidades trabalhando 1 substituto	3
Custo total de combustível	R\$		3.529.850,00
Consumo estimado pelo fabricante	L/h	Bauko Máquinas (representante da Komatsu)	19
Custo unitário do combustível	R\$/l	Site de Agência Nacional de Petróleo	2,87
Total de horas contratadas	h/ano	Segundo os processos 2010-0.233.108-7 e 2012-0.300.906-9	12.960,00
Tempo de operação	anos	Vida útil segundo metodologia SINAPI**	5
Custo de manutenção	R\$		1.980.936,00
Custo unitário de manutenção	R\$/h	Tabela SINAPI sem desoneração - nov/2016	30,57
Total de horas contratadas	h/ano	Segundo os processos 2010-0.233.108-7 e 2012-0.300.906-9	12.960,00
Tempo de operação	anos	Vida útil segundo metodologia SINAPI**	5
Custo do operador com encargos complementares	R\$		1.808.352,00
Custo unitário com encargos - diurno	R\$/h	Tabela SINAPI sem desoneração - nov/2016	24,00
Custo unitário com encargos - noturno	R\$/h	Acréscimo de 50% sobre o custo diurno	36,00
Tempo de operação diurno	h/dia	Premissa	16

Tempo de operação noturno	h/dia	Premissa	8
Operador com Encargos Complementares	h/ano	Tabela SINAPI sem desoneração - nov/2016	12.960
Tempo de operação	anos	Vida útil segundo metodologia SINAPI*	5
Juros	R\$		930.312,00
Investimento em pás carregadeira	R\$		1.299.000,00
Taxa anual de juros	CDI	Ipeadata/Bacen	14,32%
Tempo de operação	anos	Vida útil segundo metodologia SINAPI**	5
Total de custo de compra e operação das pás carregadeira			9.548.450,00

* Segundo anúncios de venda de pás carregadeira, há referências de máquinas com mais de 20 mil horas de uso, corroborando o uso de 3 máquinas para atendimento da demanda; ** Segundo a publicação do Instituto Brasileiro de Avaliações e Perícias de Engenharia – IBAPE, a vida útil pode chegar a 15 anos.

Tabela 26 – Estimativa de economia ao comprar os equipamentos em vez de utilizar equipamentos locados

Estimativa de custo de operação com locação para 5 anos	14.059.656,00
Estimativa de custo de operação com compra para 5 anos	9.548.450,00
Possível desvantagem dos contratos de locação	4.511.206,00
% de custo de operação com compra/custo de locação	68,00%
Total de Pagamentos com locação	11.227.735,00
% Potencial economia	32,00%
Economia estimada com compra	3.592.875,00

Ao compararem-se as diferenças de custo entre os cenários de locação e compra do equipamento, infere-se que aproximadamente 32% dos valores pagos a título de aluguel poderiam ser economizados. Isso significa que, caso as pás carregadeiras fossem compradas em vez de locadas, a Administração poderia economizar cerca de R\$ 3.592.875,00, tendo como base o valor pago em locação de R\$ 11.227.734,66.

Dessa forma, com base nas análises comparativas acima, questiona-se a falta de realização de um estudo de viabilidade demonstrando a vantagem da contratação de locação em termos de custo benefício sobre a compra do equipamento que possivelmente estaria gerando um potencial prejuízo aos cofres públicos desde o início dos processos de contratação. A apresentação desse estudo de viabilidade prévia à contratação foi solicitada pela equipe de auditoria, porém não foi obtida resposta acerca da existência desse estudo.

JUSTIFICATIVA DA UNIDADE:

No documento elaborado pela área técnica da Superintendência das Usinas de Asfalto , em 08 de maio de 2017, a SMPR assim se manifestou:

A compra de um equipamento vai contra a linha adotada pela administração pública nos últimos anos pois:

- *Faz-se necessário a contratação de operadores,*
- *Faz-se necessário a contratação de combustível,*
- *Quando ocorre a quebra do equipamento é necessário a contratação deste serviço o que pode ocasionar a paralização temporária da Usina.*
- *Além da necessidade da contratação de manutenção periódica.*
- *Importante lembrar que o equipamento “pá carregadeira sobre pneus” contratado pela SPUA, é específico para o tipo de serviço utilizado na usina, pois como o trabalho é contínuo (dia e noite) o desgaste é muito maior que uma obra de construção civil.*

PLANO DE PROVIDÊNCIAS:

Não Apresentado.

PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:

Não Apresentado.

ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA:

A equipe de auditoria entende que no médio e curto prazo a locação do equipamento se apresenta como uma forma mais prática de realizar o serviço. No entanto, quando a tarefa a ser executada for de longo prazo, faz-se necessário uma análise mais aprofundada das alternativas.

Na constatação apresentada, a auditoria demonstrou um estudo de caso em que se observa o quão vantajoso poderia ser, no longo prazo, a compra do equipamento em vez da locação. Nesse estudo, todos os custos citados na manifestação da unidade foram considerados além da disponibilização permanente de um equipamento adicional de reserva com as devidas ponderações sobre a vida útil dos equipamentos.

Dessa forma, a elaboração de um plano de trabalho com estudo dos impactos positivos e negativos para todas as possibilidades encontradas, se torna imprescindível para o melhor investimento dos recursos públicos. Não é razoável considerar que a preocupação com a economicidade não seja considerada na administração pública.

RECOMENDAÇÃO:

Para os próximos processos de licitação, inclusive para os serviços contínuos, recomenda-se incorporar nas justificativas de contratação do objeto, estudo de viabilidade demonstrando a vantajosidade sobre as opções encontradas.

Com isso, podem-se analisar melhor os diferentes métodos que atenderiam o caso em tela, com os critérios adotados e o embasamento para a melhor escolha técnica.

CONSTATAÇÃO 3.2 - Fragilidades nas Pesquisas de Preços Realizadas nos Contratos nºs 127/SMSP/SPUA/2010 e 102/SMSP/SPUA/2012.

Analisou-se a metodologia das pesquisas de preços utilizada como referência para justificar a prorrogação dos contratos vigentes. Percebeu-se que nos diversos aditamentos o método de pesquisa adotado foi a consulta direta a três fornecedores. Conforme Decreto Municipal nº 44.279/2003 que norteia a pesquisa de preços para aquisição de bens no domínio público:

“Art. 4º A pesquisa de preços para a aquisição de bens e contratação de serviços em geral consistirá em consulta ao banco de preços de referência mantido pela Prefeitura.

§ 1º Na hipótese de inexistência do bem ou serviço que se pretende adquirir ou contratar no banco de preços de referência mantido pela Prefeitura, bem como na hipótese de incompatibilidade de sua especificação técnica com aquela que serve de base para a composição do banco, desde que devidamente caracterizadas, fica autorizada a utilização dos seguintes parâmetros para a realização da pesquisa de preços:

I - pesquisa publicada por instituição renomada na formação de preços, inclusive por meio eletrônico, desde que contenha a data e hora de acesso;

II - bancos de preços praticados no âmbito da Administração Pública;

III - contratações similares de entes públicos, em execução; ou

IV – múltiplas consultas diretas ao mercado.”

No entanto, cumpre salientar que a metodologia empregada deve ser utilizada de forma complementar quando existirem outras formas de pesquisa que se mostrem mais vantajosas à Administração. Isto porque quando se utiliza apenas da consulta ao fornecedor para obter valores de referência, perde-se qualquer economia que poderia ser ganha em uma negociação, permanecendo, dessa maneira, a primeira oferta do fornecedor, que em situações do mercado privado seria a oferta de base máxima para se negociar um menor preço.

No caso em tela, o objeto pá carregadeira sobre pneus pode ser encontrado também em pesquisas publicadas por instituições renomadas na formação de preços, inciso I, art.4º do Decreto supracitado. Tais referências, como o Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil (SINAPI) e o Sistema de Custos Rodoviários (SICRO), utilizadas como referências de preços para projeto de obras de construção civil financiadas pelo Governo Federal, pode apresentar-se como melhor parâmetro e maior confiabilidade àqueles efetuados diretamente ao fornecedor.

Para efeito de comparação com os valores contratados pela Superintendência das Usinas de Asfalto (SPUA), R\$216,97 por hora, pesquisamos os valores de locação de pá carregadeira sobre pneus, na tabela custo referência de composições da SINAPI, novembro de 2016. O valor referência de locação é de R\$178,97 já incluídos os gastos com operador, manutenção, combustível, depreciação e juros, acrescentando um BDI de 15%, chega-se ao valor de R\$205,81.

Considerando que este é o valor máximo aceito em projetos e obras financiados com recursos da União, observa-se que nos contratos vigentes, nºs 064/SMSP/SPUA/2016 e 02/SMSP/SPUA/2016, respectivamente 2880 horas e 5760 horas, este preço referência representaria no mínimo uma potencial economia de R\$96.422,40 para o Município de São Paulo.

Diante do exposto, elaborou-se um estudo da diferença dos gastos em termos atuais, considerando o quantitativo total de horas vigentes nos contratos nºs 127/SMSP/SPUA/2010 e 102/SMSP/SPUA/2012, entre o período de 2010 a 2016.

Tabela 27: Comparativo do total de horas contratuais em relação aos preços referências do SINAPI e os preços contratados.

Processos:	2010-0.233.108-7 (Contrato nº 127/SMSP/SPUA/2010)	2012-0.300.906-9 (Contrato nº 102 /SMSP/SPUA/2012)
2010	688 horas	
2011	5.056 horas	
2012	5.760 horas	
2013	5.760 horas	6.480 horas
2014	5.760 horas	7.200 horas
2015	5.760 horas	7.200 horas
2016	5.760 horas	7.200 horas
Total de horas por processo	34.560 horas	28.080 horas
Total de Horas	62.824 horas	
Potencial Economia por hora (Preço Contratado 2016 - Preço SINAPI 11/2016)	R\$216,97/h-R\$205,81/h = R\$11,16/h	
Potencial Economia Total	R\$11,16 x 62.824h = R\$701.115,00	

Dessa forma, observou-se que quando se confronta o montante de 62.824 horas contratuais, com valor/hora da referência de preço SINAPI de novembro de 2016 e os preços contratados pela SPUA, também em 2016, constata-se uma potencial economia de R\$ 701.115,00 para os cofres públicos, pela base de preços utilizada pelo Governo Federal.

JUSTIFICATIVA DA UNIDADE:

No documento elaborado pela área técnica da Superintendência das Usinas de Asfalto , em 08 de maio de 2017, a SMPR assim se manifestou:

“Quando da contratação do equipamento, a época, tanto a licitação quanto a contratação atenderam a legislação pertinente e no pregão as empresas interessadas ofertaram o menor preço, sem interferência pública.”

PLANO DE PROVIDÊNCIAS:

“Para as próximas licitações em geral já estamos adotando o sistema permitido na legislação vigente.”

PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:

“Imediato.”

ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA:

Na constatação em voga não se questiona o atendimento à legislação pertinente, mas sim afronta a um dos princípios norteadores da Administração Pública.

O Princípio da Eficiência explícito no artigo 37 da Constituição Federal de 1988 visa promover melhorias nos serviços públicos com os melhores resultados possíveis.

Dessa forma, o artigo 4º do Decreto Municipal nº 44.279/2003, disciplina diversas metodologias para realização de pesquisas de preços com intuito de obtenção da proposta mais vantajosa ao Erário.

Logo, apesar de respeitar a legislação vigente, conforme apontado anteriormente, a realização da pesquisa com apenas três fornecedores impacta negativamente o preço base tomado como referência na licitação, de modo que se fortalecem os poderes das empresas consultadas, em detrimento da capacidade de negociação da Administração Pública.

Além disso, foram constatadas metodologias de precificação que poderiam ser utilizadas de forma mais eficiente àquela realizada, resultando em potenciais economias aos cofres públicos.

RECOMENDAÇÃO:

Para pesquisas de preço em processos licitatórios futuros, recomenda-se à SPUA, conforme julgado do Tribunal de Contas do Município TC 264/15-13, dar preferência aos métodos de pesquisa previstos no §1º e incisos I, II e III do Art. 4º do Decreto nº 44.279/2003 (atualizado pelo Decreto Municipal nº 56.818/2016), se abstendo de efetuar, como primeira e única opção de pesquisa, a consulta a “múltiplas consultas diretas ao mercado”, alternativa prevista no inciso IV do §1º da norma citada, por, geralmente, ensejar referências incompatíveis com a realidade de mercado e, conseqüentemente, prejuízos à Administração Municipal.

A utilização de consultas diretas ao mercado deve ser realizada apenas na impossibilidade (devidamente comprovada) de executar as outras formas de pesquisa, e neste caso, recomenda-se a utilização de várias referências para realização de pesquisa de preço (para possibilitar maior confiabilidade).

CONSTATAÇÃO 3.3 – Ocorrência de Irregularidades nas Prorrogações e Prazos do Contrato nº 127/SMSP/SPUA/2010

Em análise do processo nº 2010-0.233.108-7, verificou-se que o contrato nº 127/SMSP/SPUA/2010, resultante do pregão nº 10/SMSP/SPUA/2010, teve seu prazo de vigência prorrogado por diversas vezes.

O contrato firmado com a empresa Padock Máquinas e Equipamentos Ltda foi assinado na data de 19/11/2010 e publicado em 25/11/2010 e em seu último Termo de Aditamento, nº 64/SMSP/SPUA/2016, o qual foi assinado na data de 14/09/2016 e publicado em 22/10/2016, prorrogou-se o prazo contratual por mais seis meses, até a data de 14/3/2017.

Tabela 28: Datas e Prazos dos Aditamentos no Contrato nº 127/SMSP/SPUA/2010

	Prazo	Vigência do Contrato	Duração Total
Contrato Inicial: nº 127/SMSP/SPUA/2010	6 meses	19/11/2010 a 18/05/2011	180 dias
Termo de aditamento: nº 014/SMSP/SPUA/2011	4 meses	19/05/2011 a 18/09/2011	300 dias
Termo de aditamento: nº 023/SMSP/SPUA/2011	43 dias	19/09/2011 a 31/10/2011	343 dias
Termo de aditamento: nº 030/SMSP/SPUA/2011	suspensão	01/11/2011 a 14/12/2011	
Termo de aditamento: nº 035/SMSP/SPUA/2011	6 meses	15/12/2011 a 14/06/2012	523 dias
Termo de aditamento: nº 023/SMSP/SPUA/2012	6 meses	15/06/2012 a 14/12/2012	703 dias
Termo de aditamento: nº 045/SMSP/SPUA/2012	6 meses	15/12/2012 a 14/06/2013	883 dias
Termo de aditamento: nº 023/SMSP/SPUA/2013	3 meses	15/06/2013 a 14/09/2013	973 dias
Termo de aditamento: nº 043/SMSP/SPUA/2013	6 meses	15/09/2013 a 14/03/2014	1153 dias
Termo de aditamento: nº 09/SMSP/SPUA/2014	6 meses	15/03/2014 a 14/09/2014	1333 dias
Termo de aditamento: nº 061/SMSP/SPUA/2014	6 meses	15/09/2014 a 14/03/2015	1513 dias
Termo de aditamento: nº 020/SMSP/SPUA/2015	6 meses	15/03/2015 a 14/09/2015	1693 dias
Termo de aditamento: nº 067/SMSP/SPUA/2015	6 meses	15/09/2015 a 14/03/2016	1873 dias
Termo de aditamento: nº 019/SMSP/SPUA/2016	6 meses	15/03/2016 a 14/09/2016	2053 dias
Termo de aditamento: nº 064/SMSP/SPUA/2016	6 meses	15/09/2016 a 14/03/2017	2233 dias

No entanto, consoante inciso II, artigo 57 da Lei Federal 8.666/93, a prestação de serviços contínuos poderá ter sua duração prorrogada por um período máximo de sessenta meses, sendo possível, em casos de caráter excepcional, devidamente justificado e mediante autorização da autoridade superior, prorrogar por mais doze meses, conforme parágrafo 4º do artigo 57.

Dessa forma, observa-se que o contrato atingiu o limite de sessenta meses de duração em janeiro de 2016, o que implica uma justificativa e autorização prévia para

novos termos de aditamento. Já no que tange a prorrogação do contrato para períodos superiores aos setenta e dois meses não se encontra amparo legal pertinente à matéria.

“Acórdão TCU 126/2002: A prorrogação excepcional por até mais 12 meses, além dos 60 meses ordinários, possível para serviços contínuos deve estar amparada em fato imprevisível ou situação excepcional que a justifique e, ainda, observar as mesmas condições do contrato originário. O fato de a prorrogação ocorrer com preços abaixo de mercado, por si só, não representa razão suficiente para arrimar a excepcionalidade.”

Acórdão TCU 1159/2008: A prorrogação contratual por até mais doze meses aplicável a serviços contínuos, além do limite de sessenta meses previsto, somente é pertinente em situações excepcionais ou imprevistas, diante de fato estranho à vontade das partes, não sendo cabível sua adoção justificável apenas pela vantajosidade de preços à Administração.

Diante do exposto, indaga-se a justificativa para o aditamento após 60 meses de contratos e a possível prorrogação dos prazos, no contrato atual, além dos 72 meses de vigência contratual permitidos em lei.

JUSTIFICATIVA DA UNIDADE:

No documento elaborado pela área técnica da Superintendência das Usinas de Asfalto , em 08 de maio de 2017, a SMPR assim se manifestou:

Como é sabido por conta do TAC firmado com o Ministério Público do Estado de São Paulo, TAC – 100/96 -3º PJMAC, o qual determina a transferência da Usina de Asfalto, para outro local no prazo de 5 anos com vencimento em 13 de dezembro de 2016, e que a gestão anterior a esta, tinha a intenção de encerrar as atividades da SPUA, onde o Prefeito cedeu o terreno ao Governo do Estado.

A administração achou por bem não abrir novo procedimento licitatório, pois pretendia fechar definitivamente a SPUA e para não prejudicar o andamento dos serviços, usou o dispositivo legal para prorrogação do contrato pela excepcionalidade.

Portanto não há justificativa para se efetuar um gasto elevado na compra de um equipamento que será usado por um período muito curto, razão pela qual, torna-se mais vantajoso aos cofres públicos a locação do equipamento.

A estimativa de fechamento da Usina atual é de 3 a 6 meses, no máximo.

PLANO DE PROVIDÊNCIAS:

Para as próximas licitações em geral já estamos adotando o sistema permitido na legislação vigente.

PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:

Imediato.

ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA:

A Unidade se manifestou no sentido de utilizar a excepcionalidade da prorrogação por mais de 60 meses, por conta de uma previsão de fechamento, segundo TAC-100/96 – 3ºPJMAC.

No entanto, conforme relatado pela SPUA, o termo tinha como prazo total de 5 anos para fechamento da unidade, logo não há o que se falar em imprevisibilidade, e também não foram apresentados motivos que caracterizassem a necessidade de prorrogação devido a situação excepcional.

Ademais, nada foi mencionado sobre os motivos e base legal utilizados para prorrogação além dos 72 meses, conforme relatado na constatação em destaque. Além disso, não se encontra motivos que obstem a realização de uma nova licitação para atendimento à legislação pertinente.

Ressalta-se, ainda, a incompatibilidade entre a estimativa de fechamento apresentada, nos próximos 3 a 6 meses, a partir de março de 2017, com o termo de aditamento nº 03/SMSP/SPUA/2017, o qual foi celebrado em janeiro de 2017 com prazo de 12 meses de duração.

RECOMENDAÇÃO:

Conforme jurisprudência do Tribunal de Contas da União recomenda-se que prorrogações além dos sessenta meses previstos na legislação aplicável sejam utilizadas apenas em situações de imprevisibilidade e excepcionalidade devidamente justificados, respeitando o limite máximo de 72 meses, consoante parágrafo 4º do artigo 57 da Lei 8.666/93.

CONSTATAÇÃO 3.4 – Identificação de Fragilidades nos Controles de Medição da Execução dos Contratos, nºs 127/SMSP/SPUA/2010 e 102/SMSP/SPUA/2012, de Locação de Pás Carregadeiras sobre Rodas.

A equipe de auditoria solicitou juntamente com os processos de pagamentos (medição dos serviços), o relatório de controle referente à operação das Usinas de Asfalto, o qual deveria também ser utilizado como parâmetro das medições dos serviços prestados.

Contudo, ao efetuar a confrontação desse relatório referente ao mês de julho de 2016 com as fichas diárias de produção dos equipamentos constantes nos processos de pagamento, observou-se, conforme tabela 29, inconsistências entre o horário de operação das pás carregadeira no relatório das usinas e nas medições dos processos de pagamento.

Tabela 29: Comparação entre a operação da usina e a operação das pás carregadeiras no mês de Julho de 2016

	Medição - Processo	Medição - Processo	Relatório de Controle da
01/07/2016	ok	ok	ok
02/07/2016	ok	ok	ok
03/07/2016	ok	não funcionou	ok
04/07/2016	ok	ok	ok
05/07/2016	ok	ok	ok
06/07/2016	ok	ok	ok
07/07/2016	ok	ok	ok
08/07/2016	ok	ok	ok
09/07/2016	ok	não funcionou	ok
10/07/2016	ok	não funcionou	ok
11/07/2016	ok	ok	ok
12/07/2016	ok	ok	ok
13/07/2016	ok	ok	ok
14/07/2016	ok	ok	ok
15/07/2016	ok	ok	ok
16/07/2016	ok	funcionou meio período	ok
17/07/2016	ok	não funcionou	ok
18/07/2016	ok	ok	ok
19/07/2016	ok	ok	ok
20/07/2016	ok	ok	ok
21/07/2016	ok	ok	ok
22/07/2016	ok	ok	ok
23/07/2016	ok	ok	ok
24/07/2016	ok	não funcionou	ok
25/07/2016	ok	ok	ok
26/07/2016	ok	ok	ok
27/07/2016	ok	ok	ok
28/07/2016	ok	ok	ok
29/07/2016	ok	ok	ok
30/07/2016	ok	funcionou meio período	ok
31/07/2016	ok	não funcionou	ok

* Considerou-se “ok” para os casos em que o equipamento operou regularmente

Diante do exposto, observam-se fragilidades na execução dos controles das pás carregadeiras, os quais tornam impossível inferir qual o exato quantitativo de horas de funcionamento do equipamento. Pelos relatórios de controle de operação das usinas, as pás carregadeiras foram utilizadas todos os dias do mês de julho, já no controle diário de produção dos equipamentos houve dias com funcionamento apenas por meio período e outros em que ficaram fora de operação.

JUSTIFICATIVA DA UNIDADE:

No documento elaborado pela área técnica da Superintendência das Usinas de Asfalto, em 08 de maio de 2017, a SMPR assim se manifestou:

“São contratos distintos cada um com seu horário.”

PLANO DE PROVIDÊNCIAS:

Não Apresentado.

PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:

Não Apresentado.

ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA:

A equipe de auditoria entende improcedente a manifestação da Superintendência das Usinas de Asfalto, a qual afirma que devido aos contratos serem diversos, não caberia um comparativo de tempo de utilização do equipamento.

Pois, é importante salientar que não obstante os contratos englobarem objetos distintos, os controles mencionados envolvem o mesmo equipamento, pá carregadeira, seja pela medição das horas de utilização do equipamento contratado, nos relatórios de produção diária, seja pelo controle de utilização das pás carregadeiras nos relatórios de operação das usinas.

Diante do exposto, a análise realizada infere a existência de divergências nas medições dos serviços executados, demonstrando fragilidades nos controles existentes na Unidade.

RECOMENDAÇÃO:

Recomenda-se a revisão dos procedimentos de controle de utilização de pás carregadeiras para identificar, aprimorar e monitorar pontos de vulnerabilidade que possam estar gerando tais inconsistências.

Cabe ressaltar, ainda, a importância do programa de controle ser consistente e confiável para fornecer dados precisos para elaboração das medições de serviços prestados e consequentemente dos valores a pagar pela Administração.

CONSTATAÇÃO 3.5 - Falta de Fiscalização e Utilização de Equipamentos de Segurança na Execução dos Contratos n°s 127/SMSP/SPUA/2010 e 102/SMSP/SPUA/2012.

Na data de 22/11/2016, a equipe de auditoria realizou vistoria não programada na Superintendência das Usinas de Asfalto, com intuito de acompanhar a fiscalização e execução de contratos de locação de equipamentos.

Observou-se “in loco” que diferentemente das exigências contratuais os operadores das pás carregadeira sobre pneus não se utilizavam de equipamentos de

proteção individual, colocando em risco a sua própria saúde, além de possíveis processos trabalhistas.

Segundo a cláusula 3.4 do Termo de Referência, a contratada deverá fornecer e exigir de seu funcionário o uso de todos os equipamentos de segurança previstos na legislação em vigor e outros solicitados pela Fiscalização.

O não atendimento da cláusula supracitada pode acarretar em multa de 0,5% sobre o valor do faturamento mensal, conforme cláusula 9.6, Anexo IX do Termo de Referência.

JUSTIFICATIVA DA UNIDADE:

No documento elaborado pela área técnica da Superintendência das Usinas de Asfalto , em 08 de maio de 2017, a SMPR assim se manifestou:

“Os contratos de SPUA todos tem fiscalização, houve um lapso talvez pelo horário o qual já foi devidamente corrigido.”

PLANO DE PROVIDÊNCIAS:

Não Apresentado.

PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:

Não Apresentado.

ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA:

A manifestação da unidade não especificou o porquê da ocorrência desse lapso na fiscalização e quais os planos de providências para prevenir novas ocorrências.

Dessa forma, não foi possível analisar se houve um plano de ação preventivo e corretivo eficiente.

RECOMENDAÇÃO:

A equipe de auditoria recomenda a elaboração de um plano de ações para prevenir que funcionários trabalhem sem os equipamentos de proteção necessários, além da aplicação da penalidade prevista na cláusula 9.6, Anexo IX do Termo de Referência.

ANEXO II – ESCOPO E METODOLOGIA

Trabalho realizado de acordo com as normas brasileiras de auditoria, abrangendo:

- Planejamento dos trabalhos, considerando a relevância dos saldos, o volume de transações, os sistemas e os controles internos da empresa;
- Solicitação de processos e documentos;
- Inspeção física;
- Testes por amostragem de transações através da análise de documentos;
- Circularização de informações;
- Conferência de cálculos e confronto de valores; e
- Entrevista com os responsáveis pela área auditada.