

<b>RELATÓRIO DE AUDITORIA</b>	
Ordem de Serviço:	Nº 17/2016/CGM
Unidade Auditada:	Companhia de Engenharia de Tráfego
Período de Realização:	27/06/2016 a 22/07/2016

## **SUMÁRIO EXECUTIVO**

Sr. Coordenador,

Este relatório apresenta o resultado da auditoria referente à OS n.º17/2016, realizada na Companhia de Engenharia de Tráfego com o objetivo de examinar a contratação e a execução dos contratos relativos à prestação dos serviços de remoção de veículos e de disponibilização de pátios.

Trata-se do Pregão Eletrônico nº 05/2014, contido no expediente nº 214/2013 e realizado no dia 06 de fevereiro de 2015, cujo objeto se refere à prestação de serviços de remoção de veículos das vias e logradouros públicos do Município de São Paulo, mediante a utilização de guinchos e veículos especiais, com a disponibilização e administração de pátios para retenção de veículos removidos ou apreendidos por desrespeito à legislação de trânsito e outras interferências. O objeto foi dividido em três lotes, que representam as regiões específicas da prestação do serviço, sendo o Lote 01 referente à Zona Sul da Capital, o Lote 02 à Zona Norte/Oeste da Capital e Lote 03 à Zona Leste da Capital.

Procedida à fase de licitação, foram firmados três contratos (Contrato nº 048/2015, no valor estimado mensal de R\$ 755.787,96 e total de R\$ 36.277.822,24, Contrato nº 049/2015, no valor estimado mensal de R\$ 767.427,83 e total de R\$ 36.836.536,00 e Contrato nº 055/2015, no valor estimado mensal de R\$ 789.978,26 e total de R\$ 37.918.956,40) com os respectivos consórcios sagrados vencedores: Consórcio Remoção SP (Lote 01), Consórcio SGP Paulistano (Lote 02) e Consórcio Siga Livre (Lote 03). A vigência dos contratos é de 48 meses, contados a partir da assinatura.

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:

1. Fragilidades no Controle de Tempo através de rastreador operado manualmente;
2. Existência de um único ponto de entrada e saída nos pátios, tanto para funcionários da contratada, quanto para os guinchos;
3. Ausência de Sala Específica para uso da CET, por parte de algumas Contratadas;
4. Falta de Espaço Físico, no pátio do Consórcio SGP, para estacionamento dos guinchos quando estão fora de operação;
5. Ociosidade na utilização dos Guinchos Prancha nos Contratos n°s 048/2015, 049/2015 e 055/2015;
6. Ineficiência na utilização dos Guinchos Lança nos Contratos n°s 048/2015, 049/2015 e 055/2015;
7. Ineficiência no método de Contratação/Remuneração dos Contratos n°s 048/2015, 049/2015 e 055/2015;
8. Relação deficitária para Administração Municipal na Comparação entre a Arrecadação e Dispêndios nos Serviços de Guincho.

Informada sobre os problemas encontrados, a Companhia de Engenharia de Tráfego se manifestou através de um documento elaborado por sua área técnica, na data 24 de agosto de 2016, 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, 16 de setembro de 2016.

## ANEXO I – DESCRITIVO

### **CONSTATAÇÃO 001 - Fragilidades no Controle de Tempo através de rastreador operado manualmente.**

Em análise à execução contratual decorrente do Pregão Eletrônico nº 05/2014, foram realizadas vistorias nos pátios das três empresas contratadas, responsáveis pela execução do serviço de remoção de veículos e de disponibilização e administração de pátios. Observou-se que o sistema de rastreamento, exigido pelo termo de referência no Anexo I – C, encontra-se em funcionamento.

Contudo, apesar de existirem os sensores exigidos contratualmente, a entrada da comunicação, feita nos guinchos, é realizada manualmente pelo operador do guincho. Dessa forma, cabe ao próprio funcionário da contratada a inserção da informação que será utilizada para o controle de tempo e a análise de obediência às exigências contratuais.

Durante o processo de guinchamento de um veículo, monitora-se o denominado tempo de guinchamento para que este não ultrapasse o limite de 10 minutos, ocasionando uma penalidade prevista no contrato. No entanto, esse controle de tempo, além de ser realizado manualmente, é feito pelo próprio operador da contratada.

Somente pelo fato de ser um controle manual, já existe a possibilidade de erro ou fraude na contagem do tempo de guinchamento, de modo a permitir que a pessoa responsável pela inserção da informação envie uma comunicação obedecendo ao limite de 10 minutos, mesmo que ele seja ultrapassado. Ainda, por ser um funcionário da contratada que realiza essa comunicação, além de possível problema relativo à segregação de funções, a vulnerabilidade à fraude é maior, pois é a própria contratada que seria penalizada no caso de desobediência do limite do tempo controlado.

Adicionalmente, o sensor de acionamento plataforma, exigido contratualmente, não parece ser utilizado como parâmetro para o controle e a medição do tempo de guinchamento.

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** No documento elaborado pela área técnica da Companhia de Engenharia de Tráfego, em 24 de julho de 2016, a CET assim se manifestou:

*“O sensor de acionamento de plataforma não serve como parâmetro para medição de tempo de guinchamento, uma vez que o período de movimentação da plataforma deve estar dentro do tempo de remoção. Este sensor acusa o subir e descer da plataforma, efetivamente, o que ocorre num tempo muito pequeno.*

*O acionamento do dispositivo que aponta o tempo de remoção é, de fato, feito pelo funcionário da empresa contratada, porém, em presença do Agente da CET responsável pela remoção do veículo.*

*OBS.: O sensor de plataforma é utilizado para fiscalização das atividades do caminhão, pois a sua ativação, quando o guincho estiver à disposição da CET, deve ocorrer apenas no local de remoção e no pátio de depósito do veículo removido.”*

## PLANO DE PROVIDÊNCIAS

“Não há.”

## ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA

A equipe de auditoria reconhece que o sensor de acionamento de plataforma não se mostra adequado para a medição do tempo de remoção. Contudo, a presença do Agente da CET na remoção do veículo não impede que a medição do tempo de remoção efetuada pelo funcionário da contratada seja manipulada.

## RECOMENDAÇÃO

Visando obedecer ao princípio da segregação de funções e aprimorar o controle do tempo de remoção, recomenda-se à CET que, ao invés de funcionário da contratada, o próprio agente da Companhia, presente na remoção, realize a demarcação de tempo de remoção.

## CONSTATAÇÃO 002 - Existência de um único ponto de entrada e saída nos pátios, tanto para funcionários da contratada, quanto para os guinchos.

Durante as vistorias realizadas pela equipe de auditoria nos três pátios das contratadas, observou-se que o local de entrada e saída dos profissionais alocados nos pátios era o mesmo da entrada e saída dos guinchos destinados à execução do serviço.



**Foto 1:** Movimentação conjunta de guincho e de carro de funcionário no pátio da contratada.

Essa constatação afronta a disposição do artigo 3.7.1 do Anexo I – F do Termo de Referência, que exige:

*“3.7.1. Área de acesso aos profissionais alocados no pátio e atendimento ao público, totalmente independentes da entrada de veículos”.*

Especialmente nos períodos de troca de turnos, a movimentação de veículos é intensificada, o que poderia prejudicar as condições de segurança do local.

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** No documento elaborado pela área técnica da Companhia de Engenharia de Tráfego, em 24 de julho de 2016, a CET assim se manifestou:

*“Lote 1 - O pátio do Lote 1 foi utilizado inicialmente para depósito de veículos destinados a leilão, onde a movimentação de munícipes para liberação de veículos era mínima.*

*Devido à urgência para movimentação dos veículos destinados a leilão, demos início ao funcionamento do pátio antes da conclusão das obras que atenderiam ao referido item do anexo I-F.*

*Lote 2 – O pátio do Lote 2 dispõe de um portão para acesso de munícipes e funcionários, totalmente isolado da entrada dos caminhões.*

*Lote 3 – O pátio do Lote 3 dispõe de uma única entrada de acesso, a partir daí, são separadas as entradas para os caminhões, para os funcionários e para os munícipes.”*

### **PLANO DE PROVIDÊNCIAS**

*“Solicitar alterações no leiaut da entrada dos pátios do Lote 1 e 3, para que atendam ao artigo 3.7.1 do anexo I-F.”*

### **PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO**

*“30 dias.”*

### **ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA**

A equipe de auditoria acata as considerações da unidade e aguarda os resultados das providências anunciadas.

### **CONSTATAÇÃO 003 - Ausência de Sala Específica para uso da CET, por parte de algumas Contratadas.**

A presente equipe efetuou vistorias nos pátios dos três consórcios contratados, sendo verificado que apenas o Consórcio Remoção SP, composto pelas empresas Uzêda e Biancar, apresentava sala específica para uso da CET, conforme exigência no Termo de Referência do presente contrato.



**Foto 2:** Sala destinada ao fiscal da CET localizada no pátio do Consórcio Remoção SP.

Os Consórcios Siga Livre e SGP disponibilizam mesas compartilhadas para uso da CET e Contratada. Não havendo, conforme a cláusula 6.11.1 do Anexo I – Termo de Referência e a cláusula 3.7.6 do Anexo I - F, salas separadas para utilização do preposto da CET, incumbido da fiscalização do contrato.

*“6.10.14. A CONTRATADA permitirá e oferecerá condições para a mais ampla e completa fiscalização por parte da CET, durante a vigência do contrato, fornecendo informações, propiciando o acesso às instalações e equipamentos, à documentação pertinente e atendendo às observações e solicitações apresentadas pela CET.*

**6.11. DA OPERAÇÃO DOS PÁTIOS:**

**6.11.1.** *Disponibilizar no pátio sala separada e recursos materiais para utilização de preposto da CET e de representante da Polícia Militar.*

**Anexo I - F**

**3.7.6.** *Uma sala destinada à utilização do representante da CET ou da Polícia Militar com área mínima de 9,00 m<sup>2</sup> (nove metros quadrados).”*

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** No documento elaborado pela área técnica da Companhia de Engenharia de Tráfego, em 24 de julho de 2016, a CET assim se manifestou:

*“Os Consórcios Siga Livre e RSP dispõem de sala equipada para uso do funcionário da CET.*

*O Consórcio SGPP dispõe da sala equipada para uso do funcionário da CET, porém, esta sala está temporariamente sendo compartilhada com um funcionário do monitoramento.”*

**PLANO DE PROVIDÊNCIAS**

*“O Consórcio SGPP está providenciando a readequação do espaço para liberar a sala ou disponibilizar um novo local para o funcionário da CET.”*

**PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO:**

*“Em 30 dias.”*

**ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA**

A equipe de auditoria acata parcialmente as considerações da unidade. Quanto ao Consórcio SGP, esta Controladoria acata o plano de providências e aguarda os resultados das ações anunciadas. Diferentemente, no que tange ao Consórcio Siga Livre, a equipe de auditoria reitera a não existência de sala específica para preposto da CET, conforme figuras abaixo.



**Foto 3 e 4:** Sala compartilhada entre fiscal da CET e funcionários do Consórcio Siga Livre.

Portanto, considerando não haver plano de providências, por parte do Consórcio Siga Livre, para adequação da estrutura do pátio às exigências contratuais, entende-se restar configurada a falha em comento no tocante ao Contrato nº 055/2015.

### RECOMENDAÇÃO

Recomenda-se à CET que exija, garanta e comprove o cumprimento, por parte do Consórcio Siga Livre, quanto ao previsto no Contrato nº 055/2015, em especial quanto à adequação da estrutura do pátio (previsto na cláusula 6.11.1: *Disponibilizar no pátio sala separada e recursos materiais para utilização de preposto da CET (...)*) ou promova a aplicação das penalidades contratuais inerentes ao descumprimento da cláusula retrocitada.

### CONSTATAÇÃO 004 - Falta de Espaço Físico, no pátio do Consórcio SGP, para estacionamento dos Guinchos quando estão fora de Operação.

Em vistoria realizada no dia 12/07/2016, no pátio do Consórcio SGP (Av. Engenheiro Billings nº 2050), para verificação sobre a execução do Contrato nº 049/2015, foi observado que os guinchos, quando fora de seus turnos de operação, permanecem estacionados em locais reservados para o estacionamento de veículos removidos.



**Foto 5:** Guinchos estacionados em vagas destinadas ao estacionamento de veículos removidos.



**Foto 6:** Foto posterior à saída dos guinchos

Dessa forma, o pátio apresentava no período noturno, turno em que apenas um guincho está em operação enquanto os outros dez permanecem estacionados no pátio, uma

redução de pelo menos 20 vagas. Além disso, a observação vai de encontro à cláusula 6.11.2 do Anexo I – Termo de Referência do contrato, que determina a existência de espaço físico para os veículos quando fora de operação.

*“6.11.2. Disponibilizar espaço físico no pátio para estacionamento dos veículos nos períodos em que estiverem fora de operação.”*

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** No documento elaborado pela área técnica da Companhia de Engenharia de Tráfego, em 24 de julho de 2016, a CET assim se manifestou:

*“O espaço disponibilizado para o estacionamento dos guinchos é uma rua entre os veículos, uma vez que, durante o período noturno, não é feita movimentação de veículos e os recolhimentos durante este período só serão depositados nas vagas no dia útil seguinte, quando do seu cadastramento e a disponibilidade de um funcionário apto para esta movimentação. Cabe lembrar que o contrato não faz exigência de vagas demarcadas para os guinchos, apenas que a responsabilidade da guarda dos mesmos é da contratada.”*

#### **PLANO DE PROVIDÊNCIAS**

*“Não há.”*

#### **ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA**

A resposta da unidade auditada apresenta informação imprecisa, já que, no período atual, o local demarcado para vagas de carros removidos está sendo utilizado, também, para estacionamento dos guinchos. Embora o Contrato nº 049/2015 não exija a existência de vagas demarcadas para os guinchos, há uma cláusula contratual prevendo um espaço físico específico para o estacionamento dos guinchos nos períodos em que estiverem fora de operação, bem como existe cláusula prevendo a aplicação da multa. A cláusula 5.7 do Anexo I do Termo de Referência do Contrato nº 049/2015 prevê:

*“Pelo não cumprimento de quaisquer dos itens e cláusulas deste TR e seus anexos e dos contratos resultantes e seus anexos, desde que não prevista penalidade específica, ficará a Contratada sujeita à multa equivalente a 0,01% (um centésimo por cento) do valor total do contrato, por infração cometida.”*

#### **RECOMENDAÇÃO**

Recomenda-se à Companhia que garanta, mediante gestão junto às contratadas, a disponibilização de área reservada específica para o estacionamento de guinchos, quando estes estiverem fora de operação, bem como avalie a aplicação da multa prevista na cláusula 5.7 do Anexo I do Termo de Referência do Contrato nº 049/2015.

#### **CONSTATAÇÃO 005 - Ociosidade na utilização dos Guinchos Prancha nos Contratos n°s 048/2015, 049/2015 e 055/2015.**

Os relatórios de funcionamento do Guincho Prancha, que demonstram toda a ação do veículo, desde a saída do pátio até o seu retorno, expõem a existência de ociosidade no trabalho dos guinchos.

Conforme vistoria realizada nos pátios dos três Consórcios, referente à execução dos Contratos nº 048/2015, nº 049/2015 e nº 055/2015, observou-se que os guinchos, apesar de se encontrarem em suas respectivas bases fixas e disponíveis para prestação do serviço, não eram acionados com frequência.

Esse fato pôde ser reiterado com a análise dos dados fornecidos pela Companhia de Engenharia e Tráfego – CET e pelos Consórcios contratados. A base do estudo de eficiência foi construída utilizando os dados de tempo em que os guinchos ficaram disponíveis à CET e o tempo em que os mesmos foram efetivamente utilizados na prestação do serviço de remoção.

O tempo de serviço efetivamente prestado foi calculado com base no número mensal de ocorrências realizadas, número mensal de ocorrências canceladas e tempo médio de deslocamento. Esse tempo de deslocamento é medido desde o acionamento do guincho até a saída do pátio, após o depósito do carro guinchado no pátio da contratada. As informações foram obtidas pela disponibilização de dados da CET e das contratadas.

**Tabela I – Acionamentos da CET**

	<i>Acionamentos CET (todos consórcios)</i>							%
	<i>Fevereiro</i>	<i>Março</i>	<i>Abril</i>	<i>Mai</i>	<i>Junho</i>	<i>Julho</i>	<i>TOTAL</i>	
<b>TOTAL DE ACIONAMENTOS</b>	2286	2132	2763	3370	3384	3726	<b>17661</b>	100%
<b>TOTAL DE REMOÇÕES</b>	1593	1422	1848	2128	2169	2389	<b>11549</b>	65%
<b>ACIONAMENTOS QUE NÃO GERARAM REMOÇÕES (CANCELAMENTO)</b>	693	710	915	1242	1215	1337	<b>6112</b>	35%
<b>TEMPO MÉDIO DE DESLOCAMENTO (<i>Tmd<sub>1</sub></i>)</b>	01:31:33	01:38:36	01:45:14	01:44:06	01:41:44	01:37:55	<b>01:38:51</b>	-

**Tabela I: Informações sobre Acionamentos e Remoções da CET**

A partir dessa tabela, que contabiliza os acionamentos do dia 06 de um mês ao dia 05 do próximo mês, foi constatado que 35% dos acionamentos não resultam na remoção do veículo, ou seja, são ocorrências que são canceladas por diferentes razões. Ainda, tem-se como tempo médio de deslocamento, para as remoções efetivamente realizadas, o valor de aproximadamente **01h39min** (*Tmd<sub>1</sub>*).

Através de um relatório obtido no programa *WebTrack*, que representa o sistema de rastreamento dos guinchos das contratadas, foi possível calcular o tempo dos acionamentos que não resultam na remoção de carros (*Tmd<sub>2</sub>*). Nesse caso, contabilizou-se o tempo decorrido desde o acionamento até a chegada no local do carro, que leva aproximadamente 17 minutos. No entanto, devido ao fato de a remoção não ser realizada, o guincho leva o mesmo tempo para retornar a sua base fixa, da qual saiu devido ao acionamento, resultando na soma de mais 17 minutos. Como resultado, o valor do tempo médio nos acionamentos sem remoção foi de **35 minutos** (*Tmd<sub>2</sub>*).

Tendo os dados relativos ao total de remoções e ao total de acionamentos que não geraram remoções, pode-se calcular o tempo total de trabalho efetivo dos guinchos. Esse valor foi obtido multiplicando o total de remoções realizadas pelo tempo médio de deslocamento (*Tmd<sub>1</sub>*) somado ao total de acionamentos sem remoção, multiplicado pelo valor médio de tempo de acionamentos sem remoção (*Tmd<sub>2</sub>*), conforme a fórmula a seguir:

$$\Delta t_{\text{trabalho efetivo}} = (\text{Remoções} \times Tmd_1) + (\text{Acionamentos sem remoção} \times Tmd_2)$$

Como base para esse cálculo, foram utilizados os dados fornecidos pelo Consórcio Remoção SP. Fez-se um estudo do trabalho dos guinchos do tipo prancha de segunda-feira à sexta-feira (dias úteis na semana), considerando que o maior número de guinchamentos, conforme observado durante a auditoria, ocorre nesse período. Dispensou-se a análise dos outros períodos de trabalho dos guinchos pelo fato do período estudado representar o intervalo de maior atividade dos guinchos.

A tabela exposta a seguir demonstra as remoções por mês realizadas pelo Consórcio Remoção SP. Na segunda coluna, foi feita uma aproximação do número de acionamentos que não proporcionaram remoções, tendo em vista que esses casos representam 35% do total de acionamentos.

**Tabela II – Total de Remoções e Aproximação de Acionamentos sem Remoção**

MÊS (dia 01 ao dia 30)	Remoções (2ª à 6ª)	Número aproximado de acionamentos sem remoção (2ª à 6ª)
JANEIRO	388	209
FEVEREIRO	485	261
MARÇO	622	335
ABRIL	574	309
MAIO	635	342
JUNHO	758	408

**Tabela II: Total de Remoções e Aproximação de Acionamentos sem Remoção**

Com a utilização desses dados, foram substituídos os valores na fórmula anteriormente apresentada e obtido o tempo total de trabalho efetivo durante cada mês. Ainda, calculou-se a eficiência de cada mês, dividindo o número de horas de trabalho efetivo pelo número de horas pagas ao Consórcio nos meses considerados.

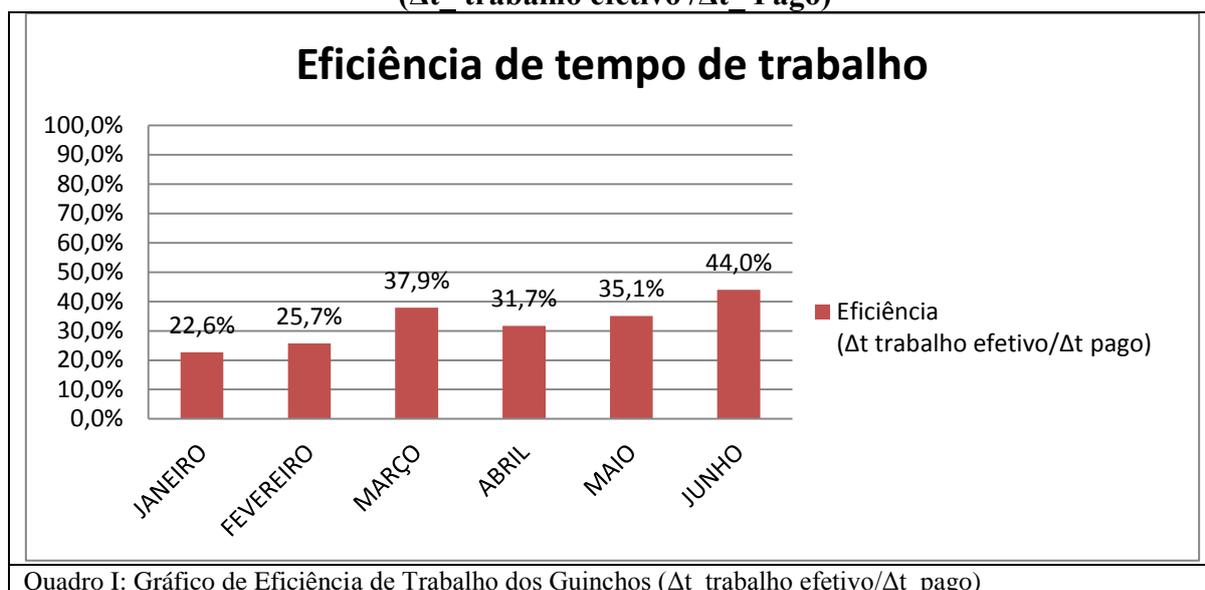
**Tabela III – Informações sobre o tempo de trabalho efetivo e tempo pago às contratadas**

MÊS	Remoções (2ª à 6ª)	Acionamentos sem remoção (2ª à 6ª)	$\Delta t$ trabalho efetivo (horas de 2ª à 6ª)	$\Delta t$ pago (horas de 2ª à 6ª)	Eficiência ( $\Delta t$ trabalho efetivo/ $\Delta t$ pago)
JANEIRO	388	209	827	3655,5	22,6%
FEVEREIRO	485	261	1033	4027,50	25,7%
MARÇO	622	335	1325	3495,5	37,9%
ABRIL	574	309	1223	3857,5	31,7%
MAIO	635	342	1353	3855,5	35,1%
JUNHO	758	408	1615	3674	44,0%

**Tabela III: Informações sobre o tempo de trabalho efetivo e tempo pago às contratadas**

Para melhor expor a eficiência dos guinchos, foi feito o gráfico a seguir:

**Quadro I – Gráfico de Eficiência de Trabalho dos Guinchos  
( $\Delta t$  trabalho efetivo /  $\Delta t$  Pago)**



Quadro I: Gráfico de Eficiência de Trabalho dos Guinchos ( $\Delta t$  trabalho efetivo/ $\Delta t$  pago)

Analisando-o, verifica-se que, mesmo no mês de maior eficiência, ocorrida durante junho/2016, o serviço efetivamente utilizado, ou seja, as horas em que guinchos atuaram, efetivamente, na remoção de carros, representou menos de 50% do tempo total de horas pagas.

A tabela a seguir expõe o valor total pago no período analisado comparado ao valor que seria pago, no caso de contabilização somente das horas de trabalho efetivamente realizado. Ainda, partindo para uma análise mais detalhada, pode-se obter o custo real de cada remoção de veículo, tendo o valor total pago e o número de remoções no mês.

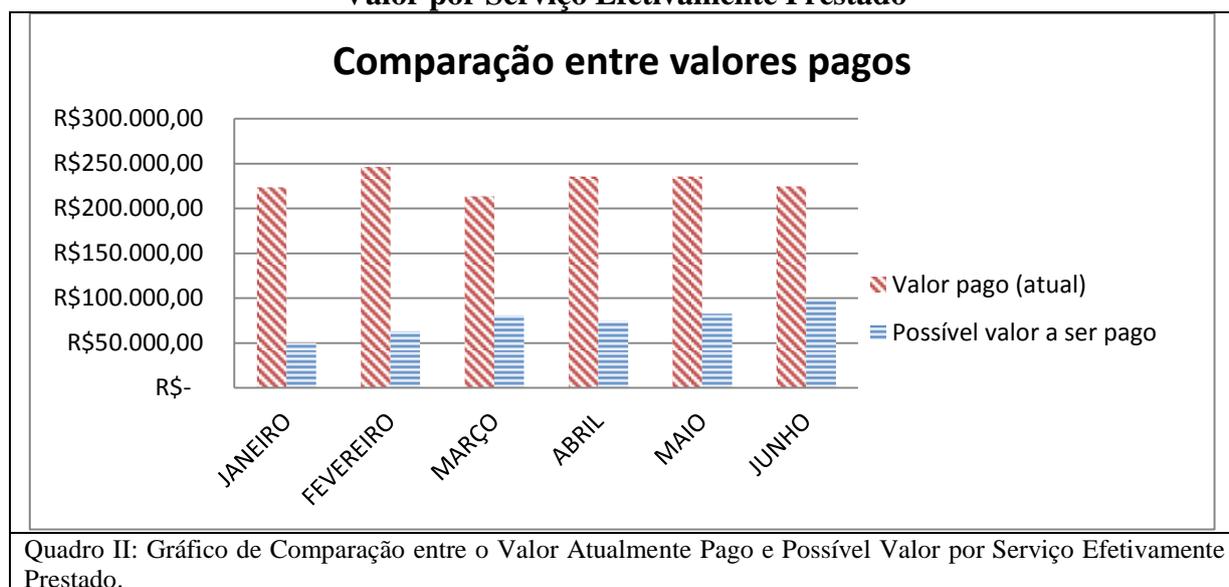
**Tabela IV – Comparação entre Valores Pagos às Contratadas e Valores por Remoção**

MÊS	Remoções (2ª à 6ª)	Valor pago (atual)	Valor por remoção (atual)	Valor pago (eficiente)	Valor por remoção (eficiente)
JANEIRO	388	R\$ 223.448,15	R\$ 575,90	R\$ 50.353,54	R\$ 129,78
FEVEREIRO	485	R\$ 246.225,77	R\$ 507,68	R\$ 62.952,19	R\$ 129,80
MARÇO	622	R\$ 213.733,31	R\$ 343,62	R\$ 80.747,13	R\$ 129,82
ABRIL	574	R\$ 235.792,61	R\$ 410,79	R\$ 74.491,07	R\$ 129,78
MAIO	635	R\$ 235.707,41	R\$ 371,19	R\$ 82.420,86	R\$ 129,80
JUNHO	758	R\$ 224.647,32	R\$ 296,37	R\$ 98.402,27	R\$ 129,82

Tabela IV: Valores Pagos às Contratadas e Valores por Remoção

Adicionalmente, foi plotado um gráfico para comparação do valor atualmente pago, devido à disponibilização de guinchos, com o valor que seria pago de maneira mais eficiente, no caso de contabilização para pagamento somente das horas em que os guinchos estivessem dentro de um acionamento.

## Quadro II – Gráfico de Comparação entre o Valor Atualmente Pago e Possível Valor por Serviço Efetivamente Prestado



Observa-se que o valor pago atualmente representa, em alguns meses, quatro vezes o valor que seria pago no caso de um serviço remunerado somente pela utilização do guincho, e não sua disponibilização. Esse dado demonstra uma ineficiência no serviço com gastos superiores aos necessários, levando a uma relação potencialmente desvantajosa aos cofres municipais.

Diante do exposto, pode-se verificar que os guinchos trabalham com apenas uma pequena parcela de sua capacidade máxima, permanecendo, a maior parte do tempo, ociosos em suas bases fixas. Em que pese os guinchos estarem disponíveis para Administração, as divergências de valores indicadas na tabela acima sugerem descumprimento ao princípio da eficiência, norteador dos serviços públicos.

Dessa forma, quando os valores constatados no estudo de eficiência do serviço de remoção são transformados em custo à Administração, podemos observar um grande volume de recursos sendo utilizados de forma ineficiente.

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** No documento elaborado pela área técnica da Companhia de Engenharia de Tráfego, em 24 de julho de 2016, a CET assim se manifestou:

*“A Superintendência da CET opera o contrato mencionado, diariamente são feitas, em média, 200 operações de guinchamento. Tais demandas são oriundas da operação de campo da CET. Esclarecendo que, quando se menciona o “indício de ociosidade”, na verdade, o guincho está aguardando acionamento, sendo que o mesmo é demandado pela existência do veículo infrator.”*

### PLANO DE PROVIDÊNCIAS

“Não há.”

## ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA

A resposta não refuta as constatações apresentadas pela equipe e ainda corrobora com os fatos apresentados, de modo que a inação dos guinchos, ao aguardar o acionamento, demonstra a ineficiência do atual modelo contratual.

Ressalta-se ainda, conforme Quadro I, que o período de aguardo mencionado representa em média 60% do período pago à contratada, ou seja, a cada 8 horas pagas, o guincho permanece 4,8 horas aguardando a demanda do serviço contratado. Traduzindo, os valores pagos dos meses de janeiro a junho de 2016, em comparação com os valores de serviço efetivamente prestado no mesmo período, indicam um ônus, por consórcio, de aproximadamente R\$ 930.000,00 aos cofres públicos.

Tendo em vista a vigência dos contratos abranger um total de 48 meses, dimensiona-se uma economia potencial de R\$ 22.320.000,00 para a Administração Pública Municipal, a qual poderia ser obtida se os contratos examinados remunerassem, somente, os serviços efetivamente prestados pelos Guinchos Prancha ao invés do tempo que ficam disponíveis.

A fim de melhor adequar o contrato às finalidades do interesse público, cabe a aplicação da Lei de Licitações e Contratos (Lei nº 8666/1993), que concede à Administração a prerrogativa de modificar unilateralmente o contrato, podendo suprimir uma parcela do valor inicialmente contratado, com base no art. 58, inciso I, c/c § 1º do art. 65 da supracitada lei:

*“Art. 58. O regime jurídico dos contratos administrativos instituído por esta Lei confere à Administração, em relação a eles, a prerrogativa de:*

*I - modificá-los, unilateralmente, para melhor adequação às finalidades de interesse público, respeitados os direitos do contratado;*

*Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos:*

*§ 1º O contratado fica obrigado a aceitar, nas mesmas condições contratuais, os acréscimos ou supressões que se fizerem nas obras, serviços ou compras, até 25% (vinte e cinco por cento) do valor inicial atualizado do contrato, e, no caso particular de reforma de edifício ou de equipamento, até o limite de 50% (cinquenta por cento) para os seus acréscimos.”*

## RECOMENDAÇÃO

Considerando a onerosidade contratual, inerente à ociosidade exposta no tempo de aguardo de acionamentos, bem como a inviabilidade de alteração na forma de remuneração dos ajustes examinados, recomenda-se à CET a adequação (redução) do quantitativo de Guinchos Prancha exigidos em cada pátio ao número de demandas oriundas da operação de campo da CET, consoante previsão existente no artigo 58, inciso I, c/c § 1º do art 65 da Lei nº 8666/1993.

## **CONSTATAÇÃO 006 - Ineficiência na utilização dos Guinchos Lança nos Contratos n°s 048/2015, 049/2015 e 055/2015.**

Em estudo similar ao dos Guinchos Prancha, foi feita análise dos dados referentes ao serviço prestado pelo Guincho Lança e vistoria in loco dos procedimentos utilizados com o equipamento nos pátios.

Primeiramente, foi observado, nos três dias de vistorias realizadas pela equipe de auditoria, que os consórcios não utilizaram o Guincho Lança durante o tempo em que a equipe esteve presente. Ademais, foi informado e observado, conforme figura abaixo, que para efetuar a movimentação dos veículos dentro dos pátios, função do Guincho Lança, os consórcios utilizavam-se de empilhadeiras, equipamento não exigido contratualmente.

De fato, a empilhadeira parece exercer a função de movimentação nos pátios com maior facilidade e economia. Adicionalmente, conforme análise do expediente n° 1035/2015 - Gestão e Fiscalização Consórcio SGP Paulistano fls. 254 e 318, verificou-se que o aluguel da empilhadeira pago pela contratada no mês de novembro apresenta um valor de R\$ 2.600,00, enquanto a Administração pagou R\$ 16.590,00 no Guincho Lança para exercer a mesma função, no mesmo período.



**Fotos 7 e 8:** Movimentação nos pátios com a utilização de empilhadeiras.

Dessa forma, observa-se que há indícios de que os Guinchos Lança estão sendo subutilizados ou, até mesmo, não utilizados, apesar de serem remunerados como serviço disponível em tempo integral, das 8:00h às 18:00h, de segunda-feira à sexta-feira.

De maneira complementar, foi realizado um exame da eficiência na utilização dos guinchos, analisando o tempo e custo do serviço efetivamente prestado e do serviço disponível, através da base de dados dos relatórios de ignição do programa *Webtrack*, das medições de tempo disponíveis e dos pagamentos efetuados pela CET.

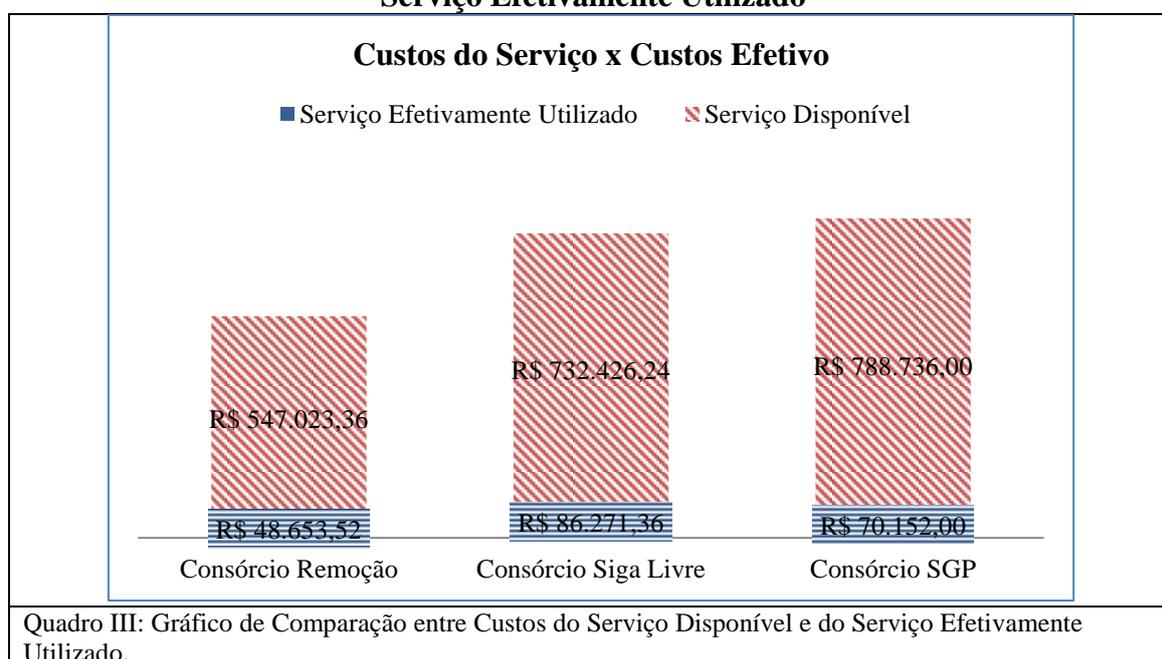
**Tabela V – Relação de Horas e Custos dos Guinchos Lança nas Contratadas**

Mês referência (dia 6 ao 5)	Guincho Lança (Consórcio Remoção)		Guincho Lança (Consórcio Siga Livre)		Guincho Lança (Consórcio SGP)	
	Horas Utilizadas	Horas Disponíveis	Horas Utilizadas	Horas Disponíveis	Horas Utilizadas	Horas Disponíveis
Janeiro	16:26:12	220:00:00	15:25:40	220:00:00	21:46:11	220:00:00
Fevereiro	24:59:35	189:30:00	9:29:48	190:00:00	37:53:07	190:00:00
Março	10:49:09	209:30:00	07:19:42	210:00:00	06:34:44	210:00:00
Abril	22:31:42	210:00:00	03:26:14	210:00:00	22:36:07	210:00:00
Mai	21:25:45	200:00:00	21:58:16	200:00:00	10:18:03	200:00:00
Junho	15:18:48	220:00:00	17:48:31	220:00:00	11:39:04	220:00:00
<b>Total</b>	<b>111:31:11</b>	<b>1249:00:00</b>	<b>147:28:11</b>	<b>1250:00:00</b>	<b>110:47:16</b>	<b>1250:00:00</b>
<b>Média Mensal</b>	<b>18:35:12</b>	<b>208:10:00</b>	<b>24:34:42</b>	<b>208:20:00</b>	<b>18:27:53</b>	<b>208:20:00</b>

Custo /h	R\$ 54,79		R\$ 73,36		R\$ 79,00	
Custo Mensal	R\$ 1.013,62	R\$ 11.396,32	R\$ 1.797,32	R\$ 15.258,88	R\$ 1.461,50	R\$ 16.432,00
Custo Total (6 meses)	R\$ 6.109,09	R\$ 68.487,50	R\$ 10.820,60	R\$ 91.700,00	R\$ 8.729,50	R\$ 98.750,00
Custo Total Contrato (48 meses)	R\$ 48.653,52	R\$ 547.023,36	R\$ 86.271,36	R\$ 732.426,24	R\$ 70.152,00	R\$ 788.736,00

**Tabela V: Relação de Horas e Custos dos Guinchos Lança nas Contratadas**

**Quadro III – Gráfico de Comparação entre Custos do Serviço Disponível e do Serviço Efetivamente Utilizado**



Diante do exposto, verificou-se um valor discrepante entre os gastos com os valores contratuais e os valores efetivamente utilizados, havendo assim, indícios de que o serviço prestado pelo equipamento Guincho Lança pode estar sendo subutilizado, resultando em possível prejuízo ao erário. Em que pese os guinchos estarem disponíveis para Administração, ressalta-se que o princípio da eficiência, norteador dos serviços

públicos, dispõe sobre a necessidade da melhor utilização possível dos recursos públicos, de maneira a evitar desperdícios e garantir uma maior rentabilidade social.

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** No documento elaborado pela área técnica da Companhia de Engenharia de Tráfego, em 24 de julho de 2016, a CET assim se manifestou:

*“Primeiramente, cumpre esclarecer a diferença de equipamentos e suas destinações:*

***Guincho-Lança:***

- *Guinchos equipados com sistema de berço de rodagem ou similar, para remoção através da sobreposição das rodas traseiras do veículo removido e dotados de dispositivo hidráulico do tipo lança para içamento da parte frontal do veículo, a serem utilizados no deslocamento de veículos com peso bruto de até 3.500 (três mil e quinhentos) quilos.*

*Desta forma, o Guincho Lança solicitado teria algumas finalidades tais como: a Movimentação interna de veículos dentro dos Pátios bem como a remoção e/ou transferência de pátio por meio da lança traseira de veículos de até 3.500 (três mil e quinhentos) quilos.*

***Empilhadeira:*** *movimentação interna de veículos dentro dos Pátios.*

***QUESITO: MOVIMENTAÇÃO INTERNA DE VEICULOS.***

*A movimentação interna de veículos por intermédio da empilhadeira somente é possível de forma segura em terrenos nivelados e ou asfaltados.*

*Em terrenos desnivelados, de terra, sem asfalto e com imperfeições a movimentação por meio da empilhadeira torna-se inviável podendo ocorrer acidentes.*

*Desta forma, no momento de abertura do Expediente 0214/13, efetuado no dia 06/03/2013, tínhamos algumas realidades tais como:*

- *Pátio Estaiadinha – Pátio de terra com terreno acidentado.*
- *Pátio PW – Pátio de terra com terreno acidentado.*
- *Pátio Alberto Lyon – Pátio de terra com terreno acidentado.*
- *Pátio de Apoio – PAI – Pátio de terra com terreno acidentado.*
- *Pátio Vila Maria – Pátio de terra com terreno acidentado.*
- *Pátio Vila Leopoldina – Pátio de terra com terreno acidentado.*
- *Pátio Marques de São Vicente – Pátio de terra com terreno acidentado.*

*A movimentação de veículos nesses Pátios próprios da CET, por meio de empilhadeira tornava-se inviável e o Guincho Lança naquele momento uniria as melhores funcionalidades de todas estas operações envolvidas em um único equipamento.*

*Além da movimentação interna, cabe também indicar que o item 1.2 do Termo de Referência, Anexo I do edital, prevê que: “Os guinchos e demais veículos poderão ser utilizados na remoção de interferências nas vias públicas, nos casos de situações que comprometam a fluidez do trânsito”.*

**PLANO DE PROVIDÊNCIAS**

*“Tendo em vista que a movimentação interna de veículos nos pátios continua sendo necessária, ainda que considerando que a situação física atual dos pátios difere da existente à época de preparo do certame e considerando também as alterações dos*

artigos 269, 271 e 328 do Código de Trânsito Brasileiro, recentemente introduzidas pelas Leis Federais nº 13.160, de 25 de agosto de 2015, e nº 13.281, de 04 de maio de 2016, que tratam da remoção, depósito e leilão público de veículos, bem como o Decreto Municipal 57.106 de 04 de julho de 2016 que trata do mesmo tema, informamos que além da utilização do equipamento na movimentação interna dos pátios das contratadas, estamos efetuando ajustes na programação operacional para que estes equipamentos possam:

- Apoiar as ações relativas à organização dos veículos apreendidos e o deslocamento dos mesmos entre pátios visando os leilões de veículos;
- Efetuar a necessária remoção de veículos entre pátios, visando à liberação de vagas nos pátios contratados para a continuidade dos serviços diários de remoção;
- Atuar em ações operacionais programadas, que envolvam a fiscalização e remoção de veículos;
- Apoiar de modo mais significativo ações de remoção de veículos que interfiram na fluidez e segurança do trânsito.”

## **ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA**

Conforme inspeções físicas e entrevistas realizadas pela equipe de auditoria, as atividades apresentadas no plano de providências já estavam sendo realizadas pela contratada naquele momento. Dessa forma, entende-se que, mesmo com a execução do plano de providências apresentado, os veículos Guinchos Lança permaneceriam sendo subutilizados.

Adicionalmente, constata-se falta de planejamento, já que as condições iniciais previstas, à época da contratação, já não mais subsistem, o que, no momento, justificaria uma readequação contratual.

De maneira similar à constatação anterior, fazendo-se uma comparação dos valores pagos, nos meses de janeiro a junho de 2016, com os valores de serviço efetivamente prestado no mesmo período, observa-se um ônus de aproximadamente R\$ 230.000,00 aos cofres municipais. Considerando que o contrato tem duração de 48 meses, projeta-se economia potencial de R\$ 1.840.000,00, a qual poderia ser obtida se os contratos examinados remunerassem, somente, os serviços efetivamente prestados pelos Guinchos Lança ao invés do tempo que ficam disponíveis.

A fim de melhor adequar o contrato às finalidades do interesse público, cabe a aplicação da Lei de Licitações e Contratos (Lei nº 8666/1993), que concede à Administração a prerrogativa de modificar unilateralmente o contrato, podendo suprimir uma parcela do valor inicialmente contratado, com base no art. 58, inciso I, c/c § 1º do art. 65 da supracitada lei:

*“Art. 58. O regime jurídico dos contratos administrativos instituído por esta Lei confere à Administração, em relação a eles, a prerrogativa de:*

*I - modificá-los, unilateralmente, para melhor adequação às finalidades de interesse público, respeitados os direitos do contratado;*

*Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos:*

*§ 1o O contratado fica obrigado a aceitar, nas mesmas condições contratuais, os acréscimos ou supressões que se fizerem nas obras, serviços ou compras, até 25% (vinte e cinco por cento) do valor inicial atualizado do contrato, e, no caso particular de reforma de edifício ou de equipamento, até o limite de 50% (cinquenta por cento) para os seus acréscimos.”*

## **RECOMENDAÇÃO**

Considerando à excepcionalidade dos serviços realizados pelo Guincho Lança, bem como a inviabilidade de alteração na forma de remuneração dos ajustes examinados, recomenda-se à CET a adequação (redução) do quantitativo de Guinchos Lança exigidos em cada pátio às demandas atuais da CET, consoante previsão existente no artigo 58, inciso I, c/c § 1º do art 65 da Lei nº 8666/1993.

### **CONSTATAÇÃO 007 - Ineficiência no método de Contração/Remuneração dos Contratos nºs 048/2015, 049/2015 e 055/2015.**

Foi realizada pesquisa visando avaliar a eficiência do processo de remuneração do serviço de guinchamento através da disponibilidade de guinchos. Tendo em vista a ociosidade encontrada no trabalho dos guinchos, além da ausência de contrato que vise ao atingimento de metas e resultados, questiona-se a possibilidade de ineficiência no método de remuneração pelo serviço.

Infere-se que a mera disponibilização de guinchos não assegura a eficiência na execução do serviço, princípio constitucional expresso no art. 37 da Constituição Federal. Com os resultados anteriormente expostos em relação à diferença dos tempos úteis de trabalho e tempo de disponibilização dos guinchos, observa-se que os guinchos permanecem estacionados em seus pontos fixos durante boa parte do tempo, aguardando os chamados dos operadores da CET.

Deve-se esclarecer que não está se afirmando que o serviço não é executado, mas que o modelo de contratação utilizado não remunera as contratadas pelo produto a ser entregue (remoção de veículos), e sim pela disponibilização de guinchos durante determinadas horas por mês. De outra maneira, questiona-se se a simples alocação de guinchos representaria a melhor opção para a Administração, uma vez que não assegura a obtenção de resultados eficientes alinhados às reais necessidades da contratante, incentivando, portanto, ineficiência da execução contratual com potenciais prejuízos ao erário.

Analisando o processo de licitação, verificou-se que não houve uma justificativa expressa para a utilização de critério de remuneração das contratadas por meio da quantidade de horas de serviço, ou seja, apenas através da contabilização de horas disponíveis de guinchos. Enquanto esse tipo de remuneração deveria ser excepcional, ele vem sendo praticado continuamente, desde contratos anteriores. Cumpre salientar que, tendo capacidade para tal, a Companhia garantiria maior eficiência e vantajosidade nos contratos sob exame caso elaborasse e aplicasse procedimentos para mensuração da prestação dos serviços por resultados.

Através de uma pesquisa realizada pela equipe de auditoria, foram encontrados outros processos licitatórios que tinham objeto similar ao contrato em análise, com a prestação

de serviços de remoção de veículos e disponibilização de pátios. Citam-se, como exemplos, os seguintes editais nos quais a remuneração está relacionada à quantidade de veículos removidos:

- Edital de Licitação do Departamento de Trânsito de Joinville – DETRANS - Concorrência N° 050/2015
  - Método de remuneração: menor tarifa por remoção e diária
  - Valores cobrados do município: **R\$180,20** pela remoção e **R\$31,52** pela diária
  
- Edital de Licitação da Polícia Rodoviária Federal Polícia Rodoviária Federal – Superintendência Regional do Paraná – Pregão Eletrônico N° 04/2016
  - Método de remuneração: menor tarifa por remoção e diária
  - Valores cobrados do município: **R\$261,00** pela remoção e **R\$38,50** pela diária
  
- Edital de Licitação do Departamento Estadual de Trânsito de Sergipe – DETRAN/SE - Concorrência N° 001 /2016
  - Método de remuneração: menor tarifa por remoção e diária
  - Valores cobrados do município: **R\$190,00** pela remoção e **R\$45,00** pela diária
  
- Edital de Licitação do Departamento de Trânsito de São Paulo – DETRAN-SP – Pregão Eletrônico N° 08/2015
  - Método de remuneração: menor tarifa por remoção e diária
  
- Edital de Licitação do Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro – Pregão N° 009/2008
  - Método de remuneração: menor tarifa por remoção e diária

Nos casos acima listados, a metodologia de remuneração à contratada é baseada no número de remoções realizadas, sendo que o município paga os valores dos serviços de remoção e estadia. Desse modo, além de não haver ônus à Administração Pública pela prestação de serviço, os valores cobrados ao município são inferiores aos observados com a execução do presente contrato.

Os valores inferiores observados resultam do pagamento por demanda e sem a exclusividade de uso de veículo guincho e de depósito de custódia, que ocorre de forma a otimizar os recursos empregados pela contratada a fim de não onerar somente o erário de todos os custos fixos.

Diante do exposto, percebe-se que não se trata de uma novidade, em todas as esferas da Administração Pública, a contratação de serviços de remoção de veículos com remuneração por remoção.

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** No documento elaborado pela área técnica da Companhia de Engenharia de Tráfego, em 24 de julho de 2016, a CET assim se manifestou:

*“Primeiramente, cumpre-nos informar que não é possível comparar o tipo de remoção efetuado pela CET com a remoção efetuada pelo DETRAN por causa das seguintes características dos dois órgãos:*

***DAS DIFERENÇAS CET - DETRAN***

Nesse sentido, os termos *Remoção e Apreensão* necessitam ser explicados:

**APREENSÃO:** A apreensão do veículo é **uma penalidade**, prevista no artigo 256, IV, do CTB e, como tal, somente pode ser aplicada pela **AUTORIDADE DE TRÂNSITO**. Analisando as competências dos órgãos executivos de trânsito e executivos rodoviários, verificamos que o único órgão que possui competência legal para aplicação da penalidade de apreensão do veículo é o órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, ou seja, os Departamentos de Trânsito – DETRANs.

**REMOÇÃO:** A remoção do veículo é uma **medida administrativa**, prevista no artigo 269, II, do CTB, podendo ser aplicada pela autoridade de trânsito ou seus agentes. Podemos dizer que a remoção constitui medida a ser adotada de maneira imediata, quando da constatação da infração de trânsito, para a qual a LEI a tenha previsto como necessária.

Segundo o artigo 271 do CTB, o veículo deve ser removido para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via, motivo pelo qual não se pode simplesmente retirar o veículo do local em que se encontra para levá-lo em local diverso do cometimento da infração, que não seja o próprio "pátio".

Em linhas gerais, o **DETRAN apreende** os veículos que encontram-se irregulares, seja por documentação ou estado geral de conservação, operando em conjunto com a Polícia Militar em "comandos" e tendo a tratativa diretamente com o "proprietário e ou condutor" do veículo, que no exato momento da apreensão do veículo é considerado ciente de tal penalidade e entrega o veículo ao Agente de trânsito que "neste momento" solicita o guincho que encaminhará o auto ao Pátio, não se falando em "cancelamento".

A **CET**, ao constatar um veículo estacionado irregularmente, seja por fiscalização ou denúncia no tel. 1188, encaminha um operador de trânsito, que lavra o auto de infração no local e solicita o apoio do Guincho, destaca-se que o proprietário/condutor não está presente no local, mas do momento que o rebocador chega e até iniciados os procedimentos de guinchamento, caso o condutor se apresente, o mesmo retirará o veículo e a **remoção será cancelada**, sofrendo o município somente a Infração original de estacionamento irregular.

Em comparação, a **CET remove** o veículo, fechado, com suas portas travadas, freio de mão travado e deixando no local um cavalete informando da medida administrativa e posteriormente envia correspondência ao proprietário.

Assim, o **DETRAN**, pela forma como apreende os veículos, (com seu condutor ciente) pode guinchar com qualquer tipo de guincho seja no quesito: marca, dístico ou logotipia. E pela característica de serem: carros abertos e destravados; pode guinchar até dois veículos por vez (um na prancha e outro na Asa Delta) ou oito motos (sobre a prancha), enquanto a **CET** somente um (sobre a prancha, visto estar totalmente travado) e com toda a informação de que se trata de um **VEÍCULO A SERVIÇO DA CET**.

O guincho a disposição da **CET** necessita de algumas ferramentas tais como: "Patins deslizantes" que são colocados sob as rodas do veículo removido permitindo o seu deslocamento lateral ou frontalmente sem a movimentação das rodas do automóvel guinchado (visto que estão travadas).

#### **DOS FATOS APONTADOS:**

A auditoria não trouxe em sua análise a fundamentação fática da situação ou necessidade dos órgãos públicos citados.

Mas analisando o Edital apresentado pela auditoria (**DETRAN-SP – Pregão Eletrônico 08/2015**), ressaltamos alguns pontos:

1. ANEXO I / ASPECTOS GERAIS:

Item 4

“São previstas uma média de 781 (setecentos e oitenta e uma) remoções mensais, sendo a estimativa de remoção por tipo de veículo de aproximadamente 437 (quatrocentos e trinta e sete) motos e similares, 336 (trezentos e trinta e seis) autos e similares e 8 (oito) veículos pesados.”

ANEXO III / QUANTIDADE ESTIMADA DE REMOÇÕES MENSAIS POR MUNICÍPIO

“A estimativa total e mensal de 781 (setecentos e oitenta e uma) remoções mensais, sendo 56% (cinquenta e seis por cento) de motos está dividida em 48 municípios, em sua maioria com 4 remoções por mês.”

2. O DETRAN permite em seus contratos que a empresa contratada atenda, simultaneamente, outros contratantes, como citado nos itens transcritos abaixo:

ANEXO I / ASPECTOS GERAIS

Item 11

“Os veículos guinchos utilizados para o rebocamento não precisarão ser exclusivos para os serviços prestados ao DETRAN-SP.”

Item 23

“O pagamento por demanda e sem a exclusividade de uso de veículo guincho e de depósito de custódia ocorrerá de forma a otimizar os recursos empregados pela CONTRATADA a fim de não onerar somente o DETRAN-SP de todos os custos fixos podendo ser diluída entre os demais clientes da empresa.”

Desta forma, e com uma quantidade de 4 (quatro) a 16 (dezesseis) remoções por mês, sendo a maioria de motos (que podem ser transportadas de oito em oito) seria impossível falar em exclusividade, podendo o transporte ser feito em qualquer tipo de guincho que encontrar-se disponível na referida cidade.

Ademais, o DETRAN da capital paulista possui contrato muito semelhante, se não igual a CET, conforme Edital de Licitação do Departamento de Trânsito de São Paulo – DETRAN-SP – Pregão Eletrônico Nº 83/2014, no qual remunera o serviço de guinchamento pela disponibilidade, o que demonstra a peculiaridade das condições de guinchamento da cidade de São Paulo.

Neste sentido, seria inviável que a CET permitisse que as contratadas pudessem utilizar os guinchos de forma compartilhada com outros contratantes, já que a demanda de acionamento e remoção deve ser realizada em um curto período de tempo, portando equipamentos específicos, de forma a viabilizar o desbloqueio de vias com eficácia.

Assim, seria impossível comprovar a necessidade da mobilidade e desbloqueio de vias como cidades do interior Paulista que não possuem tráfego na dimensão da Cidade de São Paulo.

Também ressaltamos que as contratadas não podem criar uma estrutura disponível à CET e receber apenas pela demanda variável da Cidade.

A CET paga a contratada pela disponibilidade do serviço e não poderia ser de outra forma, pois diante da dinâmica da cidade é preciso ter uma resposta rápida deste tipo de operação, para que não se cause transtornos e impactos irreversíveis no custo social do trânsito da cidade.

*Cabe informar que os valores de Remoção e estadia são decorrentes do Decreto 56.737/2015 e anexo que no item 15 fixa as taxas de remoção e estadia – DSV para vigorarem a partir de 1º de janeiro de 2016.*

*Para demonstração dos valores pagos às contratadas a partir de Setembro/2015 excluindo-se o Item Pátio que remonta a guarda dos veículos, assunto que explanaremos melhor no Item 9, segue Tabela:*

**Tabela VII Valores da Arrecadação de Guincho com as despesas referentes ao item**

<b>Mês</b>	<b>Despesa com Guincho</b>	<b>Valor Arrecadado Guincho</b>	<b>Diferença</b>
<i>set/15</i>	<i>R\$ 1.035.048,89</i>	<i>R\$ 962.246,00</i>	<i>-R\$ 72.802,89</i>
<i>out/15</i>	<i>R\$ 927.447,00</i>	<i>R\$ 952.222,00</i>	<i>R\$ 24.775,00</i>
<i>nov/15</i>	<i>R\$ 960.306,97</i>	<i>R\$ 861.000,00</i>	<i>-R\$ 99.306,97</i>
<i>dez/15</i>	<i>R\$ 957.858,89</i>	<i>R\$ 847.319,00</i>	<i>-R\$ 110.539,89</i>
<i>jan/16</i>	<i>R\$ 973.588,76</i>	<i>R\$ 636.437,00</i>	<i>-R\$ 337.151,76</i>
<i>fev/16</i>	<i>R\$ 1.124.386,06</i>	<i>R\$ 810.752,00</i>	<i>-R\$ 313.634,06</i>
<i>mar/16</i>	<i>R\$ 1.139.006,85</i>	<i>R\$ 937.170,00</i>	<i>-R\$ 201.836,85</i>
<i>abr/16</i>	<i>R\$ 1.204.874,79</i>	<i>R\$ 1.006.685,00</i>	<i>-R\$ 198.189,79</i>
<i>mai/16</i>	<i>R\$ 1.190.908,12</i>	<i>R\$ 1.156.567,00</i>	<i>-R\$ 34.341,12</i>
<i>jun/16</i>	<i>R\$ 1.185.515,19</i>	<i>R\$ 1.258.219,00</i>	<i>R\$ 72.703,81</i>

*Há de se entender que a desobstrução da via deve ser imediata enquanto que a medida administrativa de remoção deve ser amparada pela Lei como assegura o CTB:*

*Lei 9.503/97 - Art. 271. O veículo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.*

*§ 9º Não caberá remoção nos casos em que a irregularidade puder ser sanada no local da infração*

*O Parágrafo 9º do Artigo 271 do Código de Trânsito refere-se à retirada do veículo irregularmente estacionado, cessando a infração e no caso “cancelando o acionamento”, diferente da apreensão DETRAN/POLÍCIA MILITAR, como já foi dito e que não se fala em cancelamento, visto que em seus casos de guinchamento as irregularidades não podem ser sanadas no local (casos de documentação ou mau estado de conservação).*

*Por fim, a estruturação de contratação nesses moldes não estimula uma assim dita “indústria do guinchamento”, ao contrário da construção do argumento da Controladoria, mas se amolda ao binômio: necessidade/utilidade do serviço, em razão das peculiaridades aqui já comentadas, em virtude de sua natureza de utilidade pública.”*

## **ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA**

Em que pese a justificativa proposta pela Companhia, embasada nas diferentes razões do guinchamento dos automotores, o objeto de ambos os contratos, CET e Detran, é, em essência, o mesmo, qual seja, serviços de remoção, depósito e guarda de veículos

automotores. A operacionalização do processo, nos dois contratos, é igual, devendo, em todos os casos, preservar o veículo transportado.

Quanto à disponibilização de guinchos, a empresa contratada, no caso de serviço remunerado por remoção, deve atender às necessidades previstas contratualmente. O fato de permitir que a empresa realize serviços a outros clientes seria apenas um meio de otimizar a utilização de equipamentos e infraestrutura da empresa, e não uma obrigação. Essa é uma prática comum em todas as regiões do país, inclusive em outros nichos no mercado privado, no qual empresas montam setores específicos para atender grandes clientes.

Entende-se que o serviço contratado apresenta uma necessidade/utilidade essencial para o Município de São Paulo, no entanto, esse fato não justificaria a utilização de um contrato que apresenta índices de baixa eficiência. Ademais, constatou-se que outras capitais de grande porte remuneram este tipo de serviço pela quantidade de remoções de veículos.

Conforme o Decreto nº 2.271/1997, Art. 3º, tem-se que:

*“Art. 3º O objeto da contratação será definido de forma expressa no edital de licitação e no contrato exclusivamente como prestação de serviços.*

*§ 1º Sempre que a prestação do serviço objeto da contratação puder ser avaliada por determinada unidade quantitativa de serviço prestado, esta deverá estar prevista no edital e no respectivo contrato, e será utilizada como um dos parâmetros de aferição de resultados”.*

Nota-se que, por exigência da legislação, caso possível, o objeto deve ser avaliado por unidade quantitativa de serviço efetivamente prestado, e não somente pela disponibilização do serviço.

Da forma similar, a Instrução Normativa nº 02/2008 do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão - MPOG, em seu art. 11, determina que:

*“Art. 11. A contratação de serviços continuados **deverá adotar unidade de medida que permita a mensuração dos resultados** para o pagamento da contratada, **e que elimine a possibilidade de remunerar as empresas com base na quantidade de horas de serviço** ou por postos de trabalho.*

*§1º Excepcionalmente poderá ser adotado critério de remuneração da contratada por postos de trabalho ou quantidade de horas de serviço quando houver inviabilidade da adoção do critério de aferição dos resultados.”*

Ainda, os Acórdãos do TCU nºs 1597/2008 e 2471/2008 tratam de forma correlata de serviços remunerados pela mera disponibilização de mão-de-obra, que não asseguram os resultados à real necessidade da Administração Pública. Por fim, o recente Acórdão do TCU nº 1923/2016 demonstra a tendência da contratação eficiente, conforme o trecho exposto:

*“A menos que reste indubitavelmente comprovada a impossibilidade de utilização da metodologia de **execução de melhor custo-benefício**, o TCU adota como referencial de mercado, para fins de apuração de sobrepreço ou superfaturamento, o preço correspondente ao serviço cuja metodologia executiva seja mais econômica e tecnicamente viável.”*

## RECOMENDAÇÃO

Recomenda-se à CET que, nas contratações vindouras de objetos similares, realize estudo/planejamento criterioso quanto ao modelo contratual mais vantajoso a ser adotado, de modo que sejam consideradas as reais necessidades da Companhia e seja evitado o desperdício de recursos. Sugere-se que duas podem ser as opções mais adequadas para a contratação:

- a-) Manutenção da remuneração pela disponibilidade dos guinchos, desde que, com quantitativos de equipamentos condizentes com a demanda, ou;
- b-) Remuneração pela quantidade de remoções efetuadas, a qual, consoante análise supra, indica melhor custo-benefício para a Administração Municipal.

## CONSTATAÇÃO 008 - Relação deficitária para Administração Municipal na Comparação entre a Arrecadação e os Dispendios inerentes aos Serviços de Guincho.

Mediante análise de dados fornecidos pela CET, a equipe de auditoria fez um estudo comparativo entre o pagamento pela prestação de serviço e a arrecadação proporcionada aos cofres públicos com a remoção dos veículos e diárias nos pátios.

A tabela a seguir apresenta o valor arrecadado relativo às estadias (diárias) e às remoções dos veículos guinchados, além do valor bruto pago às contratadas pelo serviço de remoção de veículos e disponibilização de pátios. Cabe ressaltar que a contabilização dos novos contratos (nºs 048/15, 049/15 e 055/15) foi feita a partir de setembro de 2015, quando os três consórcios contratados (Remoção SP, SGP e Siga Livre) já haviam iniciado a prestação do serviço.

**Tabela VI - Valores da Arrecadação Total com a Remoção dos Veículos e Estadias.**

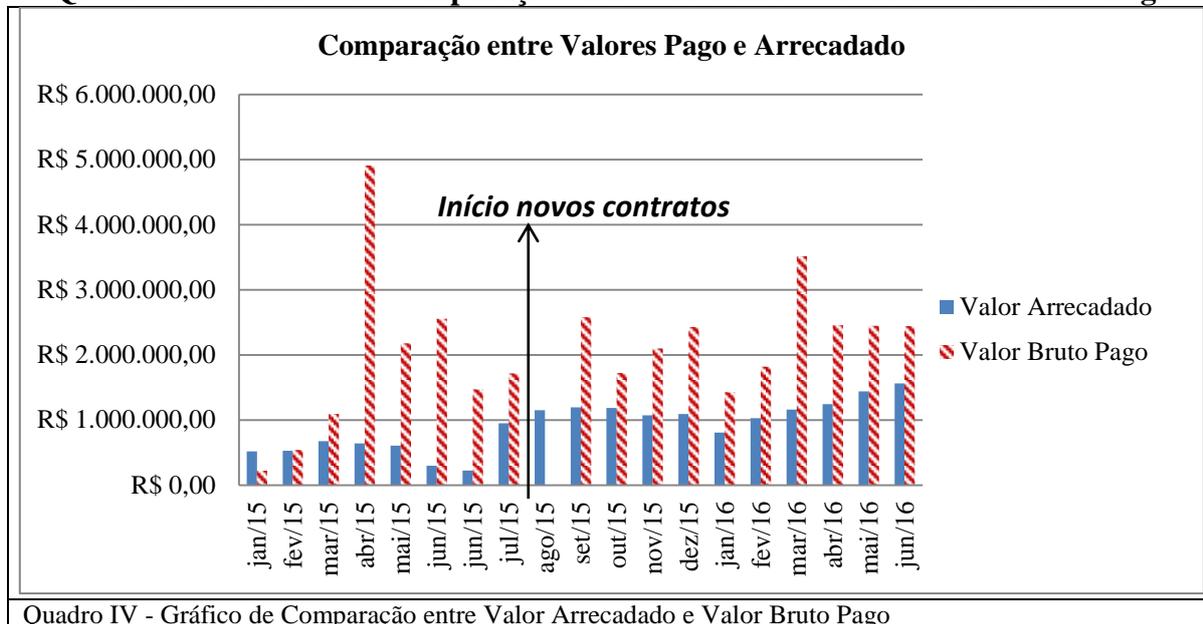
<i>Mês</i>	<i>Estadias</i>	<i>Remoções</i>	<i>Valor Arrecadado</i>	<i>Valor Bruto Pago</i>
<i>jan/15</i>	R\$ 126.557,30	R\$ 392.733,30	R\$ 519.290,60	R\$ 217.512,69
<i>fev/15</i>	R\$ 116.936,00	R\$ 408.592,00	R\$ 525.528,00	R\$ 536.702,09
<i>mar/15</i>	R\$ 156.551,00	R\$ 516.925,00	R\$ 673.476,00	R\$ 1.093.855,58
<i>abr/15</i>	R\$ 140.246,00	R\$ 500.407,00	R\$ 640.653,00	R\$ 4.908.025,48
<i>mai/15</i>	R\$ 129.574,00	R\$ 477.100,00	R\$ 606.674,00	R\$ 2.173.538,32
<i>jun/15</i>	R\$ 93.810,00	R\$ 201.928,00	R\$ 295.738,00	R\$ 2.554.148,20
<i>jun/15</i>	R\$ 24.724,00	R\$ 196.939,00	R\$ 221.663,00	R\$ 1.468.916,53
<i>jul/15</i>	R\$ 165.171,00	R\$ 782.794,00	R\$ 947.965,00	R\$ 1.714.150,68
<i>ago/15</i>	R\$ 216.377,00	R\$ 934.159,00	R\$ 1.150.536,00	<i>Início novo contrato</i>
<i>set/15</i>	R\$ 232.140,00	R\$ 962.246,00	R\$ 1.194.386,00	R\$ 2.578.123,73
<i>out/15</i>	R\$ 230.865,00	R\$ 952.222,00	R\$ 1.183.087,00	R\$ 1.721.934,26
<i>nov/15</i>	R\$ 210.577,00	R\$ 861.000,00	R\$ 1.071.577,00	R\$ 2.098.545,52
<i>dez/15</i>	R\$ 243.152,00	R\$ 847.319,00	R\$ 1.090.471,00	R\$ 2.427.808,83
<i>jan/16</i>	R\$ 171.130,50	R\$ 636.437,00	R\$ 807.567,50	R\$ 1.422.918,16
<i>fev/16</i>	R\$ 214.945,00	R\$ 810.752,00	R\$ 1.025.697,00	R\$ 1.818.887,81
<i>mar/16</i>	R\$ 224.047,50	R\$ 937.170,00	R\$ 1.161.217,50	R\$ 3.512.192,51
<i>abr/16</i>	R\$ 235.210,00	R\$ 1.006.685,00	R\$ 1.241.895,00	R\$ 2.457.383,85
<i>mai/16</i>	R\$ 283.940,00	R\$ 1.156.567,00	R\$ 1.440.507,00	R\$ 2.443.417,18

jun/16	R\$ 305.414,00	R\$ 1.258.219,00	R\$ 1.563.633,00	R\$ 2.438.024,25
--------	----------------	------------------	------------------	------------------

Tabela VI: Valores da Arrecadação Total com a Remoção dos Veículos e Estadia nos Pátios.

Para uma análise mais detalhada, fez-se o seguinte gráfico para comparação entre o valor arrecadado e o valor bruto pago devido à prestação do serviço:

**Quadro IV - Gráfico de Comparação entre Valor Arrecadado e Valor Bruto Pago**

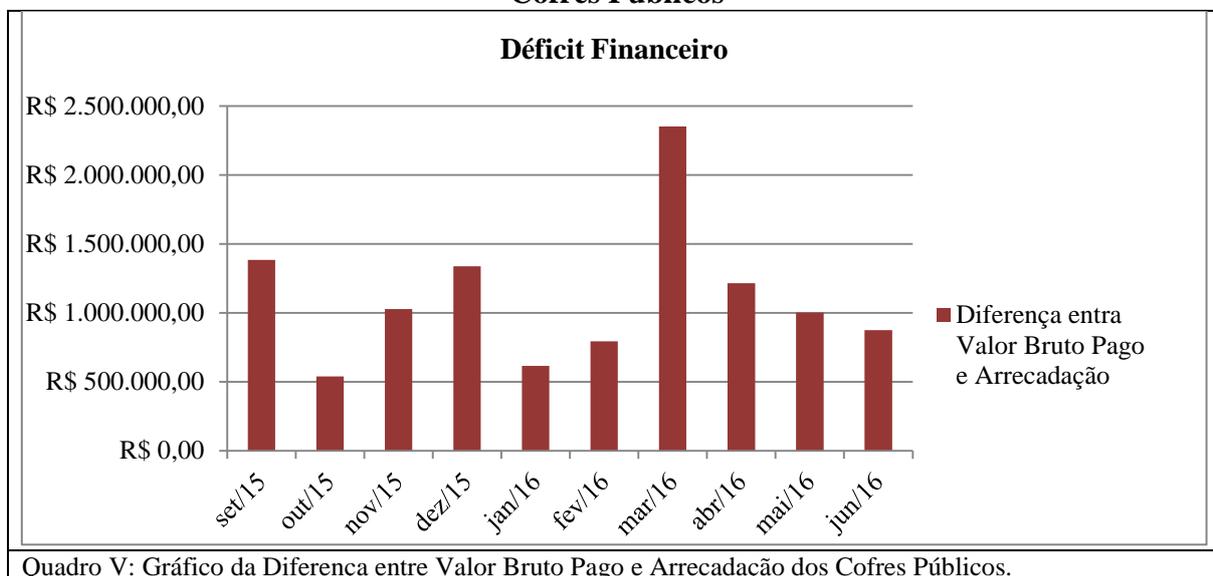


Quadro IV - Gráfico de Comparação entre Valor Arrecadado e Valor Bruto Pago

Percebe-se, através do gráfico, que a arrecadação decorrente das remoções e diárias nos pátios não supera as despesas contratuais, exceto no mês de janeiro de 2015, para o pagamento pelo serviço de remoção de veículos e disponibilização de pátios. Desse modo, existem indicativos de que o serviço prestado não vem sendo sustentável, já que seus custos estão sendo superiores aos valores arrecadados. Deve-se ressaltar que não se questiona a prestação do serviço, que está sendo realizada, mas a possibilidade de existência de déficit financeiro, desfavorável à Administração Municipal, decorrente de modelos contratuais desvantajosos que ensejam arrecadação inferior ao custo dos serviços.

O gráfico a seguir expõe a diferença entre a arrecadação dos cofres públicos e o valor pago às contratadas, desde setembro de 2015 a junho de 2016.

**Quadro V - Gráfico da Diferença entre Valor Bruto Pago e Arrecadação dos Cofres Públicos**



Diante do exposto, infere-se que o custo dos contratos, desde a assinatura, supera a receita arrecadada, de forma que o total dos pagamentos realizados pelos munícipes não é suficiente para suprir os gastos contratuais. Segundo os cálculos efetuados pela equipe de auditoria, o déficit acumulado de setembro de 2015 a junho de 2016 corresponde a, aproximadamente, R\$ 11.130.000,00.

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** No documento elaborado pela área técnica da Companhia de Engenharia de Tráfego, em 24 de julho de 2016, a CET assim se manifestou:

*“Primeiramente cabe informar que os valores de Remoção e Estadia são decorrentes do Decreto 56.737/2015 e anexo que no item 15 fixa as taxas de remoção e estadia – DSV para vigorarem a partir de 1º de janeiro de 2016.*

*A lei 9.503/97, que institui Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo 24, enumera a seguinte competência:*

*“Lei 9.503/97 - Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:*

*II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;*

*VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;*

*VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;*

*XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas”*

*Em seu Artigo 262, o CTB complementa:*

*“Lei 9.503/97 - Art. 262. O veículo apreendido em decorrência de penalidade aplicada será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário, pelo prazo de até trinta dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN.*

*§ 2º A restituição dos veículos apreendidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.”*

*O Código de Trânsito atribuiu aos municípios, o Poder-Dever de agir no intuito de cumprir a lei, aplicando medidas administrativas e penalidades com fim de regular o trânsito e oferecer a mobilidade necessária para as vias, bem como em seu artigo 262 estabelece que o veículo “permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário, pelo prazo de até trinta dias” (BRASIL, Lei nº 9.503, Art.24).*

*Para analisar a tabela apresentada pelos auditores, com dados fornecidos pela CET, algumas considerações devem ser atacadas:*

*1. Como dito na resposta 7, do momento em que é acionado e até iniciados os procedimentos de guinchamento, caso o condutor se apresente, o mesmo retirará o veículo e a remoção será cancelada, sofrendo o munícipe somente a Infração original de estacionamento irregular, respeitando o Código de Trânsito:*

*“Lei 9.503/97 - Art. 271. O veículo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.*

*§ 9º. Não caberá remoção nos casos em que a irregularidade puder ser sanada no local da infração*

*§ 10. O pagamento das despesas de remoção e estada será correspondente ao período integral, contado em dias, em que efetivamente o veículo permanecer em depósito, limitado ao prazo de 6 (seis) meses. (Incluído pela Lei nº 13. 281, de maio de 2016)”*

*2. O serviço de Guinchamento tem que ser analisado de forma apartada do Pátio já que em princípio são tarefas distintas e um pátio de determinado consórcio pode abrigar veículo removido por outro, justamente porque dependendo da localização e ordem da Central de operações CET, haja agilidade necessária e rápida disponibilidade de recursos.*

*A análise do ponto 1, traz o fato de que: “Não caberá remoção nos casos em que a irregularidade puder ser sanada no local da infração” (BRASIL,Lei nº 9.503, Art.271 § 9º ) e isso refere-se à retirada do veículo irregularmente estacionado, cessando a infração e no caso “cancelando o acionamento”, diferente da apreensão DETRAN/POLÍCIA MILITAR, que não se fala em cancelamento, visto que em seus casos de guinchamento as irregularidades não podem ser sanadas no local (casos de documentação ou mau estado de conservação).*

*Nesse sentido, ao analisarmos o ponto 2 a partir de Setembro/2015 e os valores distribuídos por competência temos os seguintes quadros:*

**Tabela VII Valores da Arrecadação de Guincho com as despesas referentes ao item**

<b>Mês</b>	<b>Despesa com Guincho</b>	<b>Valor Arrecadado Guincho</b>	<b>Diferença</b>
set/15	R\$ 1.035.048,89	R\$ 962.246,00	-R\$ 72.802,89
out/15	R\$ 927.447,00	R\$ 952.222,00	R\$ 24.775,00
nov/15	R\$ 960.306,97	R\$ 861.000,00	-R\$ 99.306,97
dez/15	R\$ 957.858,89	R\$ 847.319,00	-R\$ 110.539,89
jan/16	R\$ 973.588,76	R\$ 636.437,00	-R\$ 337.151,76
fev/16	R\$ 1.124.386,06	R\$ 810.752,00	-R\$ 313.634,06
mar/16	R\$ 1.139.006,85	R\$ 937.170,00	-R\$ 201.836,85
abr/16	R\$ 1.204.874,79	R\$ 1.006.685,00	-R\$ 198.189,79
mai/16	R\$ 1.190.908,12	R\$ 1.156.567,00	-R\$ 34.341,12
jun/16	R\$ 1.185.515,19	R\$ 1.258.219,00	R\$ 72.703,81

**Tabela VIII Valores da Arrecadação de estadias com as despesas referentes ao item**

<b>Mês</b>	<b>Despesa com pátio</b>	<b>Valor Arrecadado Estadia</b>	<b>Diferença</b>
set/15	R\$ 1.252.509,07	R\$ 232.140,00	-R\$ 1.020.369,07
out/15	R\$ 1.252.509,07	R\$ 230.865,00	-R\$ 1.021.644,07
nov/15	R\$ 1.252.509,07	R\$ 210.577,00	-R\$ 1.041.932,07
dez/15	R\$ 1.252.509,07	R\$ 243.152,00	-R\$ 1.009.357,07
jan/16	R\$ 1.252.509,07	R\$ 171.130,50	-R\$ 1.081.378,57
fev/16	R\$ 1.252.509,07	R\$ 214.945,00	-R\$ 1.037.564,07
mar/16	R\$ 1.252.509,07	R\$ 224.047,50	-R\$ 1.028.461,57
abr/16	R\$ 1.252.509,07	R\$ 235.210,00	-R\$ 1.017.299,07
mai/16	R\$ 1.252.509,07	R\$ 283.940,00	-R\$ 968.569,07
jun/16	R\$ 1.252.509,07	R\$ 305.414,00	-R\$ 947.095,07

De posse dos números e fatos temos a seguinte combinação:

- Artigo 24 do CTB, que traz o **Poder-dever** da Administração Pública municipal
- Artigo 262 que indica que os veículos “permanecerão sob **custódia e responsabilidade** do órgão ou entidade apreendedora”, bem como a limitação antes imposta pela Lei de cobrar-se somente os 30 primeiros dias, não importando a quantidade real de dias em pátio.
- A grande diferença de valores arrecadados x dispendidos se verifica no quesito Pátio, que é responsável pela guarda dos veículos.

*Se identificada a existência de restrição judicial sobre o prontuário do veículo, para a liberação do mesmo, seja ao proprietário ou por leilão, é condicionada a manifestação da autoridade responsável pela restrição, casos em que o automóvel pode ficar em nossos pátios por anos e ao final ser retirado pagando-se o limite de diárias fixado em lei, ou a mandado expresso do juiz ocorrer a sua liberação dispensando-se o pagamento.*

*Temos que este contrato se amolda ao binômio: necessidade/utilidade do serviço, em razão das peculiaridades aqui já comentadas, e que em virtude de sua natureza de utilidade pública, as despesas de guarda dos bens de terceiros com “total responsabilidade” da municipalidade mas com limitado poder de cobrança por parte desta decorrem de ônus referentes ao já citado “Poder-dever” de desobstrução das vias.*

*Por fim, falar em déficit financeiro, para a Administração Municipal, decorrente de um contrato que visa o atendimento à lei e ao serviço público, salvo melhor juízo, seria supor que esta prestação de serviços deveria gerar lucro, ou desejar que houvesse uma arrecadação superior ao pagamento das contratadas visando um “viés arrecadatório”.*

## **ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA**

Primeiramente, deve-se atentar para a interpretação imprecisa contida na justificativa da unidade, pois, o serviço público, diferentemente do apontado viés arrecadatório, deve obedecer ao princípio constitucional da eficiência e à Lei de Responsabilidade Fiscal, que dispõe, em seu art. 4º, sobre o equilíbrio entre receitas e despesas.

Embora se entenda que existe um dispêndio no pagamento pela prestação do serviço às contratadas, é necessário encontrar um método eficiente na remuneração, que seja capaz de reduzir os valores expendidos na realização do serviço.

Reconhece-se que, não obstante exista o “Poder-dever” da Administração Pública Municipal, esta deve se basilar pelos princípios da economicidade e da eficiência, a fim de possibilitar um serviço que apresente qualidade e os menores custos possíveis aos cofres públicos.

Ademais, o fato de se apresentar, separadamente, as despesas na remuneração dos guinchos das referentes à remuneração dos pátios, não diminui o peso da constatação de gastos superiores ao valor arrecadado, visto que as contratações analisadas apresentam como objeto, tanto o serviço dos guinchos, quanto a disponibilização de pátios.

Além disso, vale lembrar que para suprir o vultoso contrato de pagamento dos guinchos, conforme demonstrado na tabela VII exposta pela unidade, a cidade de São Paulo cobra R\$ 576,00, somente pela remoção do veículo apreendido, valor expressivamente superior ao de outras grandes capitais do país, como Rio de Janeiro, Curitiba e Salvador, que cobram pela remoção, respectivamente, R\$ 153,48, R\$ 109,48 e R\$ 309,27.

## **RECOMENDAÇÃO**

Recomenda-se à CET que, nas contratações vindouras de objetos similares, realize estudo/planejamento criterioso quanto ao modelo contratual mais vantajoso a ser adotado, de modo que sejam consideradas as reais necessidades da Companhia e seja

evitado o desperdício de recursos. Sugere-se que duas podem ser as opções mais adequadas para a contratação:

a-) Manutenção da remuneração pela disponibilidade dos guinchos, desde que, com quantitativos de equipamentos condizentes com a demanda, ou;

b-) Remuneração pela quantidade de remoções efetuadas, a qual, consoante análise supra, indica melhor custo-benefício para a Administração Municipal.

## **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.