

RELATÓRIO DE AUDITORIA	
Ordem de Serviço:	090/2017/CGM
Unidade Auditada:	São Paulo Transporte S/A – SPTrans
Período de Realização:	13/11/2017 a 26/04/2018

## SUMÁRIO EXECUTIVO

Sr. Coordenador,

Este relatório apresenta o resultado da auditoria referente à **Ordem de Serviço nº 90/2017/CGM/AUDI**, realizada na empresa pública São Paulo Transporte S/A (SPTrans), com o objetivo de examinar a regularidade dos contratos de locação de veículos firmados junto à empresa Quality Aluguel de Veículos, especificados a seguir, sendo que a soma dos ajustes totaliza cerca de R\$ 29.840.344,32:

**Contrato nº 2010/0390-01-04:** Trata-se de contrato assinado pela SPTrans com empresa Quality Aluguel de Veículos, para a prestação de serviços de locação de veículos sem motorista e sem combustível, decorrente do Pregão Eletrônico nº 25/2010, vigendo a partir de julho de 2010 pelo limite legal de 60 meses e, excepcionalmente, por mais 12 meses, tendo sido encerrado em julho de 2016.

O Contrato inclui veículos do tipo: hatchback, van de passageiros, van de carga, pick-up cabine dupla e sedan executivo.

O valor inicial do Contrato era de R\$ 9.327.600,00, abrangendo um período de 24 meses (R\$ 388.650,00 mensais), para a disponibilidade de 176 veículos mais frota reserva de 20 automóveis. Durante a execução contratual, foram assinados 12 termos aditivos com alterações no número de veículos e prorrogações. No último termo aditivo, o T.A. 12, o número de veículos contratados já era de 139, ao valor mensal aproximado de R\$ 286.041,00 vigendo de 01/04/2016 a 27/07/2016.

**Contrato Emergencial nº 2016/0234-01-00:** Trata-se de contratação emergencial realizada através do Processo PALC 2016/0234 logo após o decurso do prazo máximo para prorrogações no Contrato 2010/0390-01-04. Possui prazo de 180 dias a partir de 28/07/2016 e valor de R\$ 1.716.246,06 (R\$ 286.041,01 mensais) pela locação de 139 automóveis dos tipos hatchback, van de passageiros, van de carga, pick-up cabine dupla e sedan executivo, além de 14 veículos de frota reserva.

**Contrato Emergencial nº 2017/0029-01-00:** Trata-se de contratação emergencial realizada através do Processo PALC 2017/0029. Possui prazo de 180 dias a partir de 24/01/2017 e valor de R\$ 1.626.275,16 (R\$ 271.045,86 mensais) pela locação de 134 automóveis dos tipos hatchback, van de

passageiros, van de carga, pick-up cabine dupla e sedan executivo, além de 14 veículos de frota reserva.

**Contrato Emergencial nº 2017/0281-01-00:** Trata-se de contratação emergencial realizada através do Processo PALC 2017/0281. Possui prazo de 180 dias a partir de 21/07/2017 e valor de R\$ 1.626.275,16 (R\$ 271.045,86 mensais) pela locação de 134 automóveis dos tipos hatchback, van de passageiros, van de carga, pick-up cabine dupla e sedan executivo, além de 14 veículos de frota reserva.

Do resultado dos trabalhos, destacam-se os seguintes achados, apresentados de forma resumida abaixo:

**CONSTATAÇÃO 001 – Exigência de especificações concernentes aos veículos além das estritamente necessárias para a execução das atividades da SPTrans, somando custos adicionais estimados de R\$ 5.469.494,64, para o período de outubro de 2010 a abril de 2016:** Levando-se em consideração o propósito da utilização dos veículos, quais sejam o deslocamento das equipes da fiscalização, da manutenção dos corredores e terminais, da segurança patrimonial e das atividades administrativas, constata-se incompatibilidade com algumas especificações técnicas solicitadas no Termo de Referência, que não são estritamente necessárias para a realização das atividades listadas pela SPTrans, principalmente: Cor Prata; Direção hidráulica em veículos do item 1 (hatch 1.0); Alto-falantes traseiros em veículos dos itens 1 (hatch 1.0) e 4 (pickup de cabine dupla); Veículos novos (“zero quilômetro”) no início do contrato, além de trocas a cada 60.000 km ou 24 meses, inclusive para a frota de reserva técnica; e Uma lavagem interna e externa por veículo por semana;

Dessa forma, comparado os valores praticados pelo Contrato 2010/0390-01-04 com o modelo de referência dos Estudos Técnicos de Serviços Terceirizados (CADTERC), composto por veículos com especificações de fábrica, chega-se ao valor de R\$ 5.469.494,64 para o período de outubro de 2010 a abril de 2016, gastos com tais especificações.

**CONSTATAÇÃO 002 – Baixa utilização de determinados veículos locados possibilitando economia potencial de R\$ 535.833,72/ano com a readequação da frota e utilização de ARP nº 05/SMG/COBES/2017:** Foi evidenciado que determinados veículos locados, destacando-se os de uso administrativo, apresentaram baixa utilização, sendo que cerca de 25% de toda frota locada roda efetivamente menos de 1.200 km/mês, representando, portanto, uma média inferior a 2 horas por dia útil.

Levando em consideração o contrato que a PMSP já dispõe para serviços de transportes de passageiros por demanda, bem como a readequação da frota, apurou-se oportunidade de economia potencial de R\$ 535.833,72/ano em relação ao contrato sob exame.

**CONSTATAÇÃO 003 – Atraso para cumprimento da legislação sobre contratação de serviços de transporte no município de São Paulo (Decreto Municipal nº 57.605/2017 e Portaria 103/SMG/2017):** Constatou-se que, por ainda não ter aderido à Ata de Registro de Preços nº 05/SMG/COBES/2017, a SPTrans ainda não deu o devido cumprimento ao Decreto Municipal nº 57.605/2017 e à Portaria 103/SMG/SMG/2017, que determinam que a contratação de serviços de transporte deve ser feita *“prioritariamente, por meio de empresa ou cooperativa especializada na intermediação ou agenciamento de serviços de transporte individual de passageiros, por demanda e via plataforma tecnológica.”*

**CONSTATAÇÃO 004 – Inadequação da quantidade de veículos licitados mediante PALC nº 2015/0225:** Baseando-se na baixa utilização dos veículos locados através do Contrato nº 2010/0390-01-04 e ajustes emergências subsequentes, verifica-se que a quantidade de automóveis licitados através do PALC Nº 2015/0225, apesar de promover um avanço de adequação em relação ao citado contrato anterior, ainda contém injustificado número de carros para certos tipos de utilização.

O detalhamento das ações executadas nesta auditoria está descrito nos anexos deste relatório, a saber:

Anexo I – Descritivo;

Anexo II – Parte Introdutória da Manifestação da Unidade Auditada

Anexo III – Escopo e Metodologia;

Informada sobre os problemas encontrados, a SPTrans se manifestou por meio do EE 2018/6035, sendo que as 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.

Recomenda-se o encaminhamento deste relatório para a Corregedoria Geral do Município, visando à adoção das providências cabíveis para definição de eventuais responsabilidades administrativas, disciplinares, civis e político-administrativas, diante das irregularidades constatadas, bem como ao Tribunal de Contas do Município de São Paulo, à Câmara Municipal de São Paulo e à Secretaria Municipal de Gestão, Órgão Central da gestão do transporte individual de agentes públicos da Administração Direta e Indireta.

São Paulo, 19 de outubro de 2018.

## ANEXO I- DESCRITIVO

**CONSTATAÇÃO 001 - Exigência de especificações concernentes aos veículos além das estritamente necessárias para a execução das atividades da SPTrans, somando custos adicionais estimados de R\$ 5.469.494,64, para o período de outubro de 2010 a abril de 2016.**

O Contrato nº 10/090-01-11, assinado pela SPTrans com a empresa Quality Aluguel de Veículos LTDA, prevê a prestação de serviços de locação de veículos sem motorista e sem combustível, para o transporte de empregados e cargas.

O Ajuste foi prorrogado sucessivas vezes, tendo duração de 2010 até o ano de 2016, a partir de quando foram assinados seguidos contratos emergenciais, com duração de 180 dias, com a mesma empresa, quais sejam: nº 2016/0234-01-00 em julho de 2016, nº 2017/0029-01-00 em janeiro de 2017, nº 2017/0281-01-00 em julho de 2017 e nº 2018/0012-01-00 em janeiro de 2018.

O item 2 do Termo de Referência, Anexo II ao Contrato nº 10/090-01-11, descreve as especificações técnicas exigidas para os veículos locados, quais sejam:

*“TIPO 1 – Hatchback*

*Quantidade: 129 (cento e vinte e nove)*

*Veículo tipo hatchback 04 portas, capacidade para 05 pessoas, pintura metálica na cor prata, padrão original de fábrica, motor 1.0, bicombustível, gasolina/álcool, potência mínima de 68 CV (gasolina), direção hidráulica, transmissão manual de 5 velocidades, ar condicionado, rádio AM/FM, antena, alto-falantes dianteiros e traseiros, apoio de cabeça nos bancos dianteiros e traseiros com regulagem de altura, desembaçador do vidro traseiro, protetor de cárter e câmbio, película protetora transparente (PUV CLR PS2), espessura 0,05mm, não reflexiva, em todos os vidros, exceto no para-brisa e tapetes de borracha.*

*TIPO 2 – VAN Passageiros*

*Quantidade: 22 (vinte e dois)*

*Veículo tipo VAN, capacidade para 12 pessoas, pintura metálica na cor prata, padrão original de fábrica, capacidade mínima do motor 2.4, diesel, potência mínima de 115,0 CV, direção hidráulica, transmissão manual, ar condicionado total rádio AM/FM, antena, alto-falantes, película protetora transparente (PUV CLR PS2) espessura 0,05mm, não reflexiva, em todos os vidros, exceto no para-brisa, tapetes de borracha e tacógrafo.*

*TIPO 3 – VAN Carga*

*Quantidade: 01 (um)*

*Veículo tipo VAN, (Carga) capacidade mínima para 7,5 m<sup>3</sup>, pintura metálica na cor prata, padrão original de fábrica, capacidade mínima do motor 2.4, diesel, potência mínima de 115,0 CV, direção hidráulica, transmissão manual, rádio AM/FM, antena, alto-falantes, tapetes de borracha e tacógrafo.*

*TIPO 4 – Pickup Cabine dupla*

*Quantidade: 08 (oito)*

*Veículo tipo Pickup 04 portas, capacidade para 05 pessoas, pintura metálica na cor prata, padrão original de fábrica, motor bicombustível, gasolina/álcool, direção hidráulica, transmissão manual, ar condicionado, rádio AM/FM, antena, alto-falantes dianteiros e traseiros, apoio de cabeça nos bancos dianteiros e traseiros com regulagem de altura, película protetora transparente (PUV CLR PS2) espessura 0,05mm, não reflexiva, em todos os vidros, exceto no para-brisa, tapetes de borracha, protetor de caçamba, engate traseiro para 500 kg com instalação elétrica.*

*TIPO 5 – Executivo*

*Quantidade: 16 (dezesseis)*

*Veículo executivo tipo Sedan, 04 portas, capacidade para 05 pessoas, pintura metálica perolizada na cor preta, padrão original de fábrica, motor 1.8 ou superior, bicombustível, gasolina/álcool, potência mínima de 130 CV, direção eletroassistida progressiva, transmissão manual de 5 velocidades, freios com sistema ABS.*

*“Air Bag”, ar condicionado com controle eletrônico de temperatura, comando elétrico de portas, vidros e espelhos, rádio AM/FM/CD/MP3, alto-falantes dianteiros e traseiros, sistema de alarme antifurto com controle remoto das travas das portas, tapetes de borracha, apoio de cabeça nos bancos dianteiros e traseiros com regulagem de altura, desembaçador do vidro traseiro, protetor de cárter e câmbio, bancos revestidos em couro natural na cor preta, película não reflexiva escura no grau máximo de acordo com as Normas do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, com chancela do fabricante.”*

O item 5 do mesmo Termo de Referência cita, entre outras especificações, as seguintes:

*“Os veículos da frota titular e da frota reserva deverão ser zero quilômetro, ano de fabricação 2010.”*

*“Os veículos deverão ser substituídos a cada 60.000 km ou, no caso de continuidade do contrato, ao final do 24º (vigésimo quarto) mês, considerada a situação que ocorrer primeiro, por outros de mesma especificação, zero quilômetro.”*

A Cláusula Nona do Contrato nº10/090-01-11 especifica, dentre as obrigações da Contratada:

*“9.1.22. Fornecer, para cada veículo, 1 (uma) lavagem com limpeza interna e externa por semana;*

*9.1.22.1. As lavagens deverão ocorrer em local distante de até aproximadamente 1 km das seguinte bases: (...).”*

Em contrapartida, à fl. 02 do processo de licitação PALC nº 2010/0390, que originou a assinatura do contrato nº10/090-01-11, a SPTrans aponta que (Grifo nosso):

*“Na função principal de gerenciar e fiscalizar o sistema de transporte coletivo urbano sobre pneus na cidade de São Paulo, a SPTrans utiliza, como imprescindível suporte operacional, frota de veículos auxiliares que proporcionam o **deslocamento das equipes da fiscalização, da manutenção dos corredores e terminais, da segurança patrimonial e das atividades administrativas.**”*

Levando-se em consideração o propósito da utilização dos veículos, conforme descrito acima, constata-se incompatibilidade com algumas especificações técnicas solicitadas no Termo de Referência, que não são estritamente necessárias para a realização das atividades listadas pela SPTrans, principalmente:

- Cor Prata
- Direção hidráulica em veículos do item 1 (hatch 1.0);
- Alto-falantes traseiros em veículos dos itens 1 (hatch 1.0) e 4 (pickup de cabine dupla);
- Veículos novos (“zero quilômetro”) no início do contrato, além de trocas a cada 60.000 km ou 24 meses, inclusive para a frota de reserva técnica;
- Uma lavagem interna e externa por veículo por semana;

Guardadas as devidas particularidades que os serviços de transporte demandados pela SPTrans possam necessitar, é possível estabelecer uma comparação com as exigências presentes no modelo elaborado por meio do Estudos Técnicos de Serviços Terceirizados (CADTERC) do Governo do Estado de São Paulo. O modelo contratual proposto pelo CADTERC exige que os veículos devam estar na versão básica de linha de produção, sem equipamentos opcionais, destacando-se que qualquer exigência deve ser excepcional e devidamente justificada.

Abaixo, seguem as Tabelas 01 a 04 que estabelecem uma comparação entre as especificações dos veículos presentes no modelo do CADTERC e as dos contratos estabelecidos pela SPTrans, bem como as discrepâncias nos preços provocadas pelas exigências que excedem a versão básica de linha de produção. Ressalta-se que não foi possível estabelecer uma comparação para o veículo do tipo Van destinado a cargas, por não existir tal divisão no CADTERC:

**Tabela 01:** Comparação Contrato SPTrans x CADTERC (Veículos Hatchback)

MODELO	SPTrans: Contrato nº 10/090-01-11 / Veículos Tipo 1 – Hatchback	CADTERC GRUPO S-1 até 80 CV
ESPECIFICAÇÕES DOS VEÍCULOS E ACESSÓRIOS	Veículo tipo hatchback 04 portas, capacidade para 05 pessoas, <b>pintura metálica na cor prata</b> , padrão original de fábrica, motor 1.0, bicombustível, gasolina/álcool, potência mínima de 68 CV (gasolina), <b>direção hidráulica</b> , transmissão manual de 5 velocidades, <b>ar condicionado</b> , <b>rádio AM/FM</b> , <b>antena</b> , <b>alto-falantes dianteiros e traseiros</b> , <b>apoio de cabeça nos bancos dianteiros e traseiros com regulagem de altura</b> , <b>desembaçador do vidro traseiro</b> , protetor de cárter e câmbio, <b>película protetora transparente (PUV CLR PS2)</b> , <b>espessura 0,05mm, não reflexiva, em todos os vidros, exceto no para-brisa e tapetes de borracha. Veículos zero quilômetro.</b>	Veículos, preferencialmente de fabricação nacional, e com as seguintes características: tipo sedã ou "hatchback", 2, 3, 4 ou 5 portas, versão básica de linha e capacidade para 4 ou mais pessoas, com potência (cv) até 80 cv. Veículos zero quilômetro. Devem estar na versão básica de linha de produção, portanto sem equipamentos opcionais.
RESERVA TÉCNICA	13 veículos de reserva técnica para 129 veículos titulares (em 2010). A frota fica integralmente a disposição da contratante, em sua garagem.	Frota de reserva técnica de 3% (chamada de "Apoio Operacional da Frota").
RENOVAÇÃO DA FROTA	Troca dos veículos a cada 24 meses ou 60.000 km, o que vier primeiro, por veículos zero quilômetro.	Troca dos veículos a cada 24 meses ou 80.000 km, o que vier primeiro, por veículos zero quilômetro.
COBERTURA DE ACIDENTES	Seguro por conta da contratada, no entanto a franquia por conta da Contratante (SPTrans).	Contratada arca com todos os custos decorrentes de acidentes e avarias, mantendo seguro com cobertura total, incluindo-se o pagamento da franquia.
PREÇO NA CONTRATAÇÃO (2010)*	R\$ 1.450,00	Máximo de R\$ 1.196,76
PREÇO NA PRORROGAÇÃO 1 (2011)*	R\$ 1.601,67	Máximo de R\$ 1.272,61
PREÇO NA PRORROGAÇÃO 2 (2012)*	R\$ 1.674,32	Máximo de R\$ 1.310,68
PREÇO NA PRORROGAÇÃO 3 (2013)*	R\$ 1.756,82	Máximo de R\$ 1.342,21
PREÇO NA PRORROGAÇÃO 4 (2014)*	R\$ 1.851,22	Máximo de R\$ 1.335,41
PREÇO NA PRORROGAÇÃO 5 (2015)*	R\$ 1.932,71	Máximo de R\$ 1.468,28

\* preço por veículo por mês.

OBS. : A partir de 2014, o modelo do CADTERC especifica veículos na cor branca.

**Tabela 02:** Comparação Contrato SPTrans x CADTERC (Veículos Tipo Van Passageiros)

MODELO	SPTrans: Contrato nº 10/090-01-11 / Veículos Tipo 2 - VAN Passageiros	CADTERC GRUPO S-2 vans acima de 9 lugares
ESPECIFICAÇÕES DOS VEÍCULOS E ACESSÓRIOS	Veículo tipo VAN, capacidade para 12 pessoas, <b>pintura metálica na cor prata</b> , padrão original de fábrica, capacidade mínima do motor 2.4, diesel, potência mínima de 115,0 CV, direção hidráulica, transmissão manual, <b>ar condicionado total</b> , <b>rádio AM/FM</b> , <b>antena</b> , <b>alto-falantes</b> , <b>película protetora transparente (PUV CLR PS2)</b> <b>espessura 0,05mm, não reflexiva, em todos os vidros, exceto no para-brisa, tapetes de borracha e tacógrafo. Veículos zero quilômetro.</b>	Veículos tipo VAN acima de 9 lugares: preferencialmente de fabricação nacional, versão básica de linha e adequados ao transporte misto de cargas leves e de passageiros. Veículos zero quilômetro. Devem estar na versão básica de linha de produção, portanto, sem equipamentos opcionais.
RESERVA TÉCNICA	3 veículos de reserva para 22 veículos titulares (em 2010). A frota fica integralmente a disposição da contratante, em sua garagem.	Frota de reserva técnica de 3% (chamada de "Apoio Operacional da Frota").
RENOVAÇÃO DA FROTA	Troca dos veículos a cada 24 meses ou 60.000 km, o que vier primeiro, por veículos zero quilômetro.	Troca dos veículos a cada 24 meses ou 80.000 km, o que vier primeiro, por veículos zero quilômetro.
COBERTURA DE ACIDENTES	Seguro por conta da contratada, no entanto a franquia por conta da Contratante (SPTrans).	Contratada arca com todos os custos decorrentes de acidentes e avarias, mantendo seguro com cobertura total, incluindo-se o pagamento da franquia.
PREÇO NA CONTRATAÇÃO (2010)*	R\$ 4.800,00	Máximo de R\$ 2.744,34
PREÇO NA PRORROGAÇÃO 1 (2011)*	R\$ 5.302,08	Máximo de R\$ 2.766,85

PREÇO NA PRORROGAÇÃO 2 (2012)*	R\$ 5.542,56	Máximo de R\$ 2.803,57
PREÇO NA PRORROGAÇÃO 3 (2013)*	R\$ 5.815,68	Máximo de R\$ 2.980,72
PREÇO NA PRORROGAÇÃO 4 (2014)*	R\$ 6.128,16	Máximo de R\$ 3.463,20
PREÇO NA PRORROGAÇÃO 5 (2015)*	R\$ 6.397,92	Máximo de R\$ 3.760,31

\* preço por veículo por mês.

OBS: A partir de 2014, o modelo do CADTERC especifica veículos na cor branca.

**Tabela 03: Comparação Contrato SPTrans x CADTERC (Veículos Pickup Cabine Dupla)**

MODELO	SPTrans: Contrato n° 10/090-01-11 / Veículos Tipo 4 - Pickup Cabine Dupla	CADTERC GRUPO S-2 Caminhonete Cabine Dupla**
ESPECIFICAÇÕES DOS VEÍCULOS E ACESSÓRIOS	Veículo tipo Pickup 04 portas, capacidade para 05 pessoas, <b>pintura metálica na cor prata, padrão original de fábrica, motor bicombustível, gasolina/álcool, direção hidráulica, transmissão manual, ar condicionado, rádio AM/FM, antena, alto-falantes dianteiros e traseiros, apoio de cabeça nos bancos dianteiros e traseiros com regulagem de altura, película protetora transparente (PUV CLR PS2) espessura 0,05mm, não reflexiva, em todos os vidros, exceto no para-brisa, tapetes de borracha, protetor de caçamba, engate traseiro para 500 kg com instalação elétrica.</b>	Veículos, preferencialmente de fabricação nacional, versão básica de linha e adequados ao transporte de cargas leves e de passageiros, com capacidade entre 751 kg até 2 (duas) toneladas (de 2013 em, diante, a capacidade passou a ser de 771 a 2.000 kg). Veículos 0 km. Devem estar na versão básica de linha de produção, portanto, sem equipamentos opcionais.
RESERVA TÉCNICA	2 veículos de reserva para 8 veículos titulares (em 2010). . A frota fica integralmente a disposição da contratante, em sua garagem.	Frota de reserva técnica de 3% (chamada de "Apoio Operacional da Frota").
RENOVAÇÃO DA FROTA	Troca dos veículos a cada 24 meses ou 60.000 km, o que vier primeiro, por veículos zero quilômetro.	Troca dos veículos a cada 24 meses ou 80.000 km, o que vier primeiro, por veículos zero quilômetro.
COBERTURA DE ACIDENTES	Seguro por conta da contratada, no entanto a franquia por conta da Contratante (SPTrans).	Contratada arca com todos os custos decorrentes de acidentes e avarias, mantendo seguro com cobertura total, incluindo-se o pagamento da franquia.
PREÇO NA CONTRATAÇÃO (2010)*	R\$ 3.500,00	Máximo de R\$ 3.388,71
PREÇO NA PRORROGAÇÃO 1 (2011)*	R\$ 3.866,10	Máximo de R\$ 3.648,77
PREÇO NA PRORROGAÇÃO 2 (2012)*	R\$ 4.041,45	Máximo de R\$ 3.774,27
PREÇO NA PRORROGAÇÃO 3 (2013)*	R\$ 4.240,60	Máximo de R\$ 3.749,52
PREÇO NA PRORROGAÇÃO 4 (2014)*	R\$ 4.468,45	Máximo de R\$ 3.114,85
PREÇO NA PRORROGAÇÃO 5 (2015)*	R\$ 4.665,15	Máximo de R\$ 3.849,06

\* preço por veículo por mês.

\*\* a partir do ano de 2012, só é possível encontrar no CADTERC a referência para Pickups Cabine Dupla com capacidade acima dos 750 kg

OBS: A partir de 2014, o modelo do CADTERC especifica veículos na cor branca.

**Tabela 04: Comparação Contrato SPTrans x CADTERC (Veículos Executivos de Representação)**

MODELO	SPTrans: Contrato n° 10/090-01-11 / Veículos Tipo 5 - Executivo	CADTERC GRUPO A	CADTERC GRUPO B
ESPECIFICAÇÕES DOS VEÍCULOS E ACESSÓRIOS	Veículo executivo tipo Sedan, 04 portas, capacidade para 05 pessoas, <b>pintura metálica perolizada na cor preta, padrão original de fábrica, motor 1.8 ou superior, bicombustível, gasolina/álcool, potência mínima de 130 CV, direção eletroassistida progressiva, transmissão manual de 5 velocidades, freios com sistema ABS. "Air Bag", ar condicionado com controle eletrônico de temperatura, comando elétrico de portas, vidros e espelhos, rádio AM/FM/CD/MP3, alto-falantes dianteiros e traseiros, sistema de alarme antifurto com controle remoto das travas das portas, tapetes</b>	Veículos, preferencialmente de fabricação nacional, e com as seguintes características: tipo sedã, 4 portas, cor escura, de preferência preta, versão intermediária de luxo da linha e capacidade para 5 ou mais pessoas.	Veículos, preferencialmente de fabricação nacional, e com as seguintes características: tipo sedã, 4 portas, cor escura, de preferência preta, versão básica de linha e capacidade para 5 ou mais pessoas

	<i>de borracha, apoio de cabeça nos bancos dianteiros e traseiros com regulagem de altura, desembaçador do vidro traseiro, protetor de cárter e câmbio, bancos revestidos em couro natural na cor preta, película não reflexiva escura no grau máximo de acordo com as Normas do CONTRAN, com chancela do fabricante.”</i>		
RESERVA TÉCNICA	2 veículos de reserva para 16 veículos titulares (em 2010). . A frota fica integralmente a disposição da contratante, em sua garagem.	Frota de reserva técnica de 3% (chamada de "Apoio Operacional da Frota").	Frota de reserva técnica de 3% (chamada de "Apoio Operacional da Frota").
RENOVAÇÃO DA FROTA	Troca dos veículos a cada 24 meses ou 60.000 km, o que vier primeiro, por veículos zero quilômetro.	Troca dos veículos a cada 24 meses ou 80.000 km, o que vier primeiro, por veículos zero quilômetro.	Troca dos veículos a cada 24 meses ou 80.000 km, o que vier primeiro, por veículos zero quilômetro.
COBERTURA DE ACIDENTES	Seguro por conta da contratada, no entanto a franquia por conta da Contratante (SPTrans).	Contratada arca com todos os custos decorrentes de acidentes e avarias, mantendo seguro com cobertura total, incluindo-se o pagamento da franquia.	Contratada arca com todos os custos decorrentes de acidentes e avarias, mantendo seguro com cobertura total, incluindo-se o pagamento da franquia.
PREÇO NA CONTRATAÇÃO (2010)*	R\$ 4.000,00	Máximo de R\$ 2.996,21	Máximo de R\$ 2.405,73
PREÇO NA PRORROGAÇÃO 1 (2011)*	R\$ 4.418,40	Máximo de R\$ 3.100,20	Máximo de R\$ 2.426,73
PREÇO NA PRORROGAÇÃO 2 (2012)*	R\$ 4.618,80	Máximo de R\$ 3.187,64	Máximo de R\$ 2.454,35
PREÇO NA PRORROGAÇÃO 3 (2013)*	R\$ 4.846,40	Máximo de R\$ 3.211,04	Máximo de R\$ 2.474,62
PREÇO NA PRORROGAÇÃO 4 (2014)*	R\$ 5.106,80	Máximo de R\$ 2.653,42	Máximo de R\$ 2.159,57
PREÇO NA PRORROGAÇÃO 5 (2015)*	R\$ 5.331,60	Máximo de R\$ 2.879,07	Máximo de R\$ 2.218,34

\* preço por veículo por mês.

As Tabelas 1 a 4 demonstram as principais diferenças nas especificações exigidas para os veículos em cada modelo contratual (Contrato nº 10/090-01-11 da SPTrans e CADTERC), bem como o preço para cada uma dessas configurações.

Ressalta-se que, a partir do ano de 2012 não é possível encontrar, nas referências usadas pelo CADTERC, um modelo de pick-up cabine dupla com capacidade de 750 kg, mas apenas para cargas maiores (771 a 2.000 kg). Ainda assim, percebe-se que os preços apresentados pelo CADTERC, para veículos de maior capacidade e em suas versões básicas, são menores do que os contratados pela SPTrans.

A tabela abaixo sintetiza todos os valores envolvidos, levando em consideração a quantidade de automóveis locados pela SPTrans e o preço durante a vigência do Contrato nº 10/090-01-11, comparando-os aos valores vigentes do CADTERC pra cada mês.

**Tabela 05: Impacto Financeiro Total**

Mês	HATCHBACK	VAN PASSAGEIROS	PICKUP	EXECUTIVO	VALOR TOTAL SPTRANS (R\$)	VALOR TOTAL CADTERC (R\$)	DIFERENÇA SPTRANS VS CADTERC (R\$)
	Qt. Veículos Média	Qt. Veículos Média	Qt. Veículos Média	Qt. Veículos Média			
out/10	129	22	8	15,86	384.116,67	289.407,07	94.709,60
nov/10	129	22	8	12	368.650,00	277.821,72	90.828,28
dez/10	129	22	8	12	368.650,00	277.821,72	90.828,28
jan/11	129	22	8	12	368.650,00	277.821,72	90.828,28
fev/11	129	22	8	12	368.650,00	277.821,72	90.828,28
mar/11	129	21	8	12	363.850,00	275.077,38	88.772,62
abr/11	129	21	8	12	363.850,00	275.077,38	88.772,62
mai/11	129	21	8	12	363.850,00	288.663,10	75.186,90
jun/11	129	21	8	12	363.850,00	288.663,10	75.186,90

jul/11	129	21	8	12	401.908,71	288.663,10	113.245,61
ago/11	129	21	8	12	401.908,71	288.663,10	113.245,61
set/11	129	21	8	12	401.908,71	288.663,10	113.245,61
out/11	129	21	8	12	401.908,71	288.663,10	113.245,61
nov/11	129	21	8	12	401.908,71	288.663,10	113.245,61
dez/11	129	21	8	12	401.908,71	288.663,10	113.245,61
jan/12	129	21	8	12	401.908,71	288.663,10	113.245,61
fev/12	129	21	8	12	401.908,71	288.663,10	113.245,61
mar/12	129	21	8	12	401.908,71	288.663,10	113.245,61
abr/12	129	21	8	12	401.908,71	288.663,10	113.245,61
mai/12	129	21	8	12	401.908,71	296.398,53	105.510,18
jun/12	129	21	8	12	401.908,71	296.398,53	105.510,18
jul/12	129	21	8	12	420.138,24	296.398,53	123.739,71
ago/12	129	21	8	12	420.138,24	296.398,53	123.739,71
set/12	129	21	8	12	420.138,24	296.398,53	123.739,71
out/12	129	21	8	12	420.138,24	296.398,53	123.739,71
nov/12	129	21	8	12	420.138,24	296.398,53	123.739,71
dez/12	129	21	8	12	420.138,24	296.398,53	123.739,71
jan/13	129	21	8	12	420.138,24	296.398,53	123.739,71
fev/13	129	21	8	12	420.138,24	296.398,53	123.739,71
mar/13	129	21	8	12	420.138,24	296.398,53	123.739,71
abr/13	129	21	8	12	420.138,24	296.398,53	123.739,71
mai/13	119	12	11	10	356.398,75	268.846,75	87.552,00
jun/13	119	12	11	10	356.398,75	268.846,75	87.552,00
jul/13	119	7	14	1	313.986,14	236.292,35	77.693,79
ago/13	119	7	14	1	313.986,14	236.292,35	77.693,79
set/13	122	7	14	0,5	316.833,40	238.713,46	78.119,94
out/13	125	7	14	0	319.680,66	241.134,57	78.546,09
nov/13	125	7	14	0	319.680,66	241.134,57	78.546,09
dez/13	125	7	14	0	319.680,66	241.134,57	78.546,09
jan/14	125	7	14	0	319.680,66	241.134,57	78.546,09
fev/14	125	7	14	0	319.680,66	241.134,57	78.546,09
mar/14	125	7	14	0	319.680,66	241.134,57	78.546,09
abr/14	125	7	14	0	319.680,66	241.134,57	78.546,09
mai/14	125	7	14	0	319.680,66	234.776,55	84.904,11
jun/14	125	7	14	0	319.680,66	234.776,55	84.904,11
jul/14	126	7	13	0	334.240,69	232.997,11	101.243,58
ago/14	135	7	4	0	310.685,62	216.982,15	93.703,47
set/14	135	7	4	0	310.685,62	216.982,15	93.703,47
out/14	135	7	4	0	310.685,62	216.982,15	93.703,47
nov/14	135	7	4	0	310.685,62	216.982,15	93.703,47
dez/14	135	7	4	0	310.685,62	216.982,15	93.703,47
jan/15	135	7	4	0	310.685,62	216.982,15	93.703,47
fev/15	135	7	4	0	310.685,62	216.982,15	93.703,47
mar/15	135	7	4	0	310.685,62	216.982,15	93.703,47
abr/15	135	7	4	2	320.899,22	222.288,99	98.610,23
mai/15	135	7	4	2	320.899,22	245.696,45	75.202,77
jun/15	135	7	4	2	320.899,22	245.696,45	75.202,77
jul/15	135	7	4	2	335.025,09	245.696,45	89.328,64
ago/15	135	7	4	2	335.025,09	245.696,45	89.328,64
set/15	135	7	4	2	335.025,09	245.696,45	89.328,64
out/15	135	7	4	2	335.025,09	245.696,45	89.328,64
nov/15	135	7	4	2	335.025,09	245.696,45	89.328,64
dez/15	135	7	4	2	335.025,09	245.696,45	89.328,64
jan/16	135	7	4	2	335.025,09	245.696,45	89.328,64
fev/16	135	7	4	2	335.025,09	245.696,45	89.328,64
mar/16	135	7	4	2	335.025,09	245.696,45	89.328,64
abr/16	134	1	1	2	280.709,41	210.117,33	70.592,08
<b>TOTAL</b>					<b>23.951.491,24</b>	<b>17.481.996,60</b>	<b>6.469.494,64</b>

Dessa forma, o valor encontrado de R\$ 6.469.494,64 (diferença entre os preços contratados pela SPTrans e o valor de referência para o CADTERC), demonstra a estimativa do montante gasto devido às especificações que podem ter ultrapassado a versão básica dos veículos (em regra utilizada pelo CADTERC), além de outras exigência contratuais (como posto de manutenção, posto administrativo e sistema próprio), para a vigência contratual de outubro de 2010 até abril de 2016, ainda sem considerar as vans para transporte de carga.

Sendo assim, tais especificações encareceram desnecessariamente o Contrato, em conflito com o princípio da economicidade, que determina que a administração opte pelo meio menos custoso possível para atingir um determinado resultado.

Quanto à possibilidade de real necessidade da SPTrans em determinar certas especificações aos veículos, entende-se existir evidência de fragilidade em ações da própria SPTrans, a qual, durante a execução contratual, em algumas ocasiões, recebeu, da empresa contratada, o pedido pela liberação para o não cumprimento de algumas exigências, como veículos na cor prata e motorização mínima, o que foi aceito pela contratante após análise das justificativas.

À fl. 51 do PALC nº 2010/0390, a empresa contratada Quality relata à SPTrans a dificuldade em disponibilizar oito pickups na cor prata dentro prazo exigido pelo Contrato, por questões de modificação na linha de montagem da fabricante. A empresa sugere como solução a entrega dos veículos na cor branca, o que foi aceito pela SPTrans após apresentação de documento da montadora comprovando o ocorrido.

Além disso, à fl. 61 do mesmo PALC citado acima, a contratada alega que, apesar do contrato determinar que os veículos do tipo executivo deveriam ter bancos de couro na cor preta, a montadora os forneceria, conforme linha de produção, apenas na cor cinza, assim como o restante do interior do automóvel. Após tal justifica, a SPTrans então aceita a substituição.

Por fim, à fl. 170, a SPTrans emite concordância com a possibilidade do fornecimento dos veículos tipo Van em motorização 2.3 e 2.2, apesar de exigência contratual por automóveis 2.4, devido a justificativa por parte de contratada de que a montadora somente fabricaria nessas configurações e que, a despeito da redução do motor, houve aumento de potência e adição de acessórios.

Outra alteração que pode ser citada, esta sequer justificada no processo, ocorreu com relação à troca de tipos de veículos, pois, enquanto o contrato, a partir de janeiro/2017, reduziu a quantidade de veículos de representação para um automóvel executivo tipo Sedan na cor preta, a Contratada passou a fornecer, desde março/2017, veículo que não se enquadra na descrição acima, a saber, um Fiat Doblô prata (placa GAK 5343). Ressalta-se que após a alteração, já foram efetuadas 2 contratações emergenciais, mediante as quais a SPTrans continuou requisitando e cotando veículo de representação; todavia, contratando, efetivamente, carro diferente.

Em suma, constata-se que a realização das modificações supracitadas é um indicativo de que a Estatal não tenha plena necessidade por algumas especificações, sendo possível manter o mesmo resultado em suas atividades mediante opções de menor custo, além de menos restritivas.

A Lei nº 10.520/2002 (regulamentação do Pregão), Art. 3º, II, dispõe que *“a definição do objeto deverá ser precisa, suficiente e clara, vedadas especificações que, por excessivas, irrelevantes ou desnecessárias, limitem a competição”*.

Conclui-se que a Empresa Pública foi criteriosa nas especificações editalícias, no entanto, sem manter as mesmas exigências durante a execução contratual, o que leva a interpretação pela excessividade. Dado a ocorrência de certa tolerância, o edital deveria ter sido menos específico, assim, diminuindo a restrição e reduzindo o custo do objeto.

Cumpra ainda exemplificar o preço ajustado por outros órgãos públicos, estaduais e municipais, os quais demonstram como o contrato da SPTrans poderia ser menos oneroso. Destaca-se que a própria Quality possui contrato com o Tribunal de Contas do Município com preços bem mais

baixos se comparados aos ofertados para a SPTrans. A tabela a seguir apresenta os contratos pesquisados comparando-os aos valores da Quality às respectivas épocas:

**Tabela 06:** Contratos de outros órgãos públicos para locação de veículos sem motorista

Contratante	Contrato	Data	Contratado	Veículo	Qt.	VI Mensal Unit	VI SPTrans
Fundação Casa--SP	021/2017	21/06/2017	Guia Veículos	TIPO hatc	3	1.190,00	1.932,71
Fundação Casa--SP	DRS N.º 068/2016	13/12/2016	H Lobo Locações e logística	TIPO hatc	3	1.105,00	1.932,71
Fundação Casa--SP (Campinas)	062/2016	30/09/2016	Lessor Veículos	TIPO hatc	3	1.120,00	1.932,71
Fundação Casa--SP	031/2016-SDE-SCO	21/07/2016	Nevada Rent a Car	TIPO hatc novos	37	1.313,51	1.932,71
Fundação Casa--SP (Vale do Paraíba)	046/2016	18/08/2016	Lessor Veículos	TIPO hatc	2	1.413,33	1.932,71
DERSA	4534/15	27/09/2016	Guia Veículos	S-1 SEDÁ	1	1.301,56	1.932,71
DERSA	4534/15	27/09/2016	Guia Veículos	S-4 Sedá com Giroflex e Sirene	1	1.542,94	1.932,71
Instituto de Pesos e Medidas do Estado de São Paulo - IPEM - SP	18/2017	11/07/2017	CS Brasil Transportes de Passageiros e Serviços Ambientais	S - 1 Sedá Novo 1.6	16	1.584,94	1.932,71
Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente - SVMA	010/SVMA /2013	07/05/2013	Referência Locadora de Veículos	Tipo C	5	1.056,40	1.756,82
Secretaria Municipal de Segurança Urbana - SMSU	ARP 001/SMSU/ 2013	15/05/2013	CS Brasil Transportes de Passageiros e Serviços Ambientais	Tipo Hatch com Sinalizador	20	1.334,00	1.756,82
<b>Tribunal de Contas do município de São Paulo</b>	<b>13/2013</b>	<b>07/10/2013</b>	<b>Quality Aluguel de Veículos</b>	<b>Tipo C</b>	<b>33</b>	<b>1.069,69</b>	<b>1.756,82</b>
Depto. De Suprimentos e Infraestrutura	23673-00044-2017	15/06/2017	Criativa Terceirização de Serviços	TIPO B	2	2.610,00	5.331,60
Secretaria de Agricultura e Abastecimento	GSA nº 06/2017	01/06/2017	G. N. Transportes	TIPO B	2	2.644,00	5.331,60
Fundação Memorial da América Latina	014/2016	26/08/2016	Marinho Locadora de Veículos	TIPO B	1	2.218,34	5.331,60
Fundação Casa-SP (Sede)	044/2016	17/08/2016	Taroder Transportes e Serviços	TIPO B	1	2.218,34	5.331,60
Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados - SEADE	013/2017	20/09/2017	Marfly Viagens e Turismo Ltda ME.	Tipo B	1	2.130,00	5.331,60
Fundação para o Desenvolvimento da Educação	22/00081/1 7/05	02/08/2017	HS Locadora de Veículos Ltd	Tipo B	1	2.418,00	5.331,60
Instituto de Pesos e Medidas do Estado de São Paulo - IPEM - SP	18/2017	11/07/2017	CS Brasil Transportes de Passageiros e Serviços Ambientais	Tipo B Move	1	2.692,22	5.331,60
Prefeitura Regional Perus - PRPR	25/SP/PR/2 016	10/11/2016	EBSL-Empr. Bras. de Locações e Serviços	Tipo B	1	2.495,00	5.331,60
Prefeitura Regional Vila Prudente/Sapopemba - PRVP	21/SP-VP/2015	24/11/2015	VIA 80 Transportes	Tipo B	1	2.375,00	5.331,60
Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente - SVMA	010/SVMA /2013	07/05/2013	Referência Locadora de Veículos	Tipo B	1	1.503,28	4.846,40
Secretaria Municipal de Segurança Urbana - SMSU	ARP 001/SMSU/ 2013	15/05/2013	CS Brasil Transportes de Passageiros e Serviços Ambientais	Executivo	8	2.045,00	4.846,40
Coord. de Unidades Prisionais da Região Noroeste do Estado	010/2017-CRN	27/09/2017	GB Bariri Serviços Gerais	S - 2 VAN	8	2.077,00	4.665,15
Instituto de Pesos e Medidas do Estado de São Paulo - IPEM - SP	18/2017	11/07/2017	CS Brasil Transportes de Passageiros e Serviços Ambientais	PICKUP Cabine Dupla Nova	1	3.452,72	4.665,15
Secretaria Municipal de Segurança Urbana - SMSU	ARP 001/SMSU/ 2013	15/05/2013	CS Brasil Transportes de Passageiros e Serviços Ambientais	PICKUP Cabine Dupla	2	3.027,00	4.240,60

Ainda é necessário ressaltar que, através de novo processo de licitação, PALC n° 2015/0225, reaberto em 13/04/2017 após suspensão do Tribunal de Contas do Município, culminando no Contrato n° 2015/0225-01-00, foram feitas algumas exigências ainda mais restritivas para os veículos:

Os automóveis do tipo hatch passam a ter rodas em aço estampado, com motorização mínima de 1.4 a 1.6 e sinalizadores audiovisuais com módulos LED para os veículos de uso operacional, além de

manterem especificações como exigência de veículos novos (zero quilômetro), rádio AM/FM com alto-falantes traseiros e direção hidráulica, o que, provavelmente tornará o contrato vindouro ainda mais desvantajoso.

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** Por meio do documento EE 2018/6035, a São Paulo Transporte assim se manifestou:

*“Os veículos foram especificados com os acessórios minimamente necessários à sua finalidade e utilização:*

*- Cor prata*

*No sistema de transporte, passou a ser adotada, para os novos ônibus, à medida de sua substituição, a cor prata em vez da cor branca. Desse modo, a especificação de cor prata na frota de veículos da SPTrans visa a manter uma padronização e identificação dos veículos como pertencente ao sistema de transporte.*

*- Direção Hidráulica e Ar Condicionado*

*Trata-se de itens de segurança do trabalho, necessários a assegurar a ergonomia e o conforto término, em atendimento a normas reguladoras vigentes, e preservar a saúde do trabalhador.*

*- Rádio AM/FM*

*Por meio do rádio, os empregados em atividades de campo podem acompanhar as notícias da cidade, em especial pelas estações transmissoras das condições de trânsito e transporte da cidade. Os preços contratados foram resultado de licitação, cujo orçamento estimativo foi objeto de pesquisa de preços de mercado.*

*Importante ressaltar que o contrato nº 10/090-01-00 foi auditado pelo Tribunal de Contas do Município de São Paulo, tanto no que concerne ao processo licitatório, quanto no que diz respeito à execução contratual, sendo dado como regular conforme Acórdãos do TC nº 72.002.085.11-41 e do TC nº 72.002.282.11-42.*

*Já com relação ao atual processo licitatório, Pregão Eletrônico nº 014/2015, o orçamento estimativo, valor máximo das propostas, foi fruto de composição de preços, sendo que os valores ofertados em licitação poderão ser inferiores ao estimado.”*

## **PLANO DE PROVIDÊNCIAS**

Não informado pela Unidade.

## **PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO**

Não informado pela Unidade.

## **ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA**

Primeiramente, quanto à exigência pela cor prata, a mesma vem sendo exigida pela SPTrans, no mínimo, desde 2010, sendo que os ônibus só passaram a essa configuração recentemente, portanto, a justificativa da unidade quanto à necessidade de padronização não prospera.

Quanto à exigência de ar condicionado e direção hidráulica, a Unidade não especifica qual norma exatamente faz referência à necessidade de tais itens. Além disso, lembra-se que a grande maioria dos ônibus a serviço dos municípios não possui ar-condicionado.

Em relação ao Rádio AM/FM, anteriormente listado pela a Equipe de Auditoria como possivelmente desnecessário, entende-se ser adequada a explicação dada pela unidade, passando-se a reconhecer a importância de tal item. A Unidade não comentou sobre a exigência de outros itens citados: alto-falantes traseiros, veículos “zero quilômetro” e lavagens interna e externa semanais.

Quanto ao novo contrato em vigor, nº 2015/0225-01-00, a Unidade não comentou sobre a o motivo dos novos itens exigidos, como rodas em aço estampado e motorização de 1.4 a 1.6 para os veículos hatch.

Dessa forma, a Equipe de Auditoria conclui pela existência de especificações concernentes aos veículos além das estritamente necessárias para a execução das atividades da SPTrans, somando custos adicionais estimados de R\$ 5.469.494,64, para o período de outubro de 2010 a abril de 2016.

### RECOMENDAÇÃO 001

Recomenda-se à SPTrans que, em futuras contratações de locação de veículos, restrinja suas exigências ao que for estritamente necessário à execução dos serviços, eliminando os itens supérfluos citados na constatação acima.

### CONSTATAÇÃO 002 - Baixa utilização de determinados veículos locados possibilitando economia potencial de R\$ 535.833,72/ano com a readequação da frota e utilização de ARP nº 05/SMG/COBES/2017.

A partir da análise da frota contratada pela SPTrans, percebe-se que a Empresa faz uma divisão dos veículos de acordo com seu setor de destinação. Dessa forma, existiam, à época da auditoria, as seguintes frotas individuais:

**Tabela 07:** Quantidade e Uso dos Veículos Contratados pela SPTrans

Local/Setor	Quantidade de Veículos	Uso
Secretário dos Transportes	1	Representação
Fiscalização Núcleo Leste	21	Fiscalização Regional
Fiscalização Núcleo Norte	22	Fiscalização Regional
Fiscalização Núcleo Sul	27	Fiscalização Regional
Diretoria Operacional	1	Administrativo
Superintendência Operacional	1	Administrativo
Atendimento Pool	26	Administrativo
Segurança Patrimonial e Prevenção a Fraudes	5	Fiscalização Específica
Vistoria da Manutenção de Terminais	5	Fiscalização Específica
Inspeção e Auditoria Técnica	2	Fiscalização Específica
Mobilidade Especial	1	Fiscalização Específica
Fiscalização GTD	21	Fiscalização Diferenciada
Carro Reserva Técnica	14	Administrativo/Fiscalização
<b>Total</b>	<b>147</b>	

A Equipe de Auditoria analisou o registro de quilometragem de todos os veículos, apresentado em planilha enviada pela própria SPTrans, com dados obtidos por meio dos “Controles de Veículos Auxiliares” (CVAs). A tabela a seguir demonstra o percentual da frota que se encaixa em faixas específicas de quilometragem percorrida para os meses de fevereiro a novembro de 2017. Destaca-se que os veículos que permaneceram em oficina durante o mês foram desconsiderados do cálculo:

**Tabela 08:** Percentual dos Veículos que percorre uma determinada faixa de quilômetros por mês.

Mês	Até 1200 Km/mês	De 1200 a 2000 Km/mês	Acima de 2000 Km/mês	Média Mensal de Km Rodados
fev/17	30,1%	21,2%	48,6%	2.003
mar/17	20,0%	24,8%	55,1%	2.230

abr/17	33,1%	17,9%	48,9%	2.230
mai/17	18,8%	24,4%	56,6%	2.237
jun/17	23,6%	25,6%	50,6%	2.115
jul/17	43,0%	25,7%	31,2%	1.565
ago/17	15,3%	25,1%	59,4%	2.448
set/17	25,7%	31,2%	43,0%	2.036
out/17	28,3%	18,2%	53,3%	2.173
nov/17	32,2%	19,8%	48,0%	2.084
<b>Média</b>	<b>27,0%</b>	<b>23,4%</b>	<b>49,5%</b>	<b>2.112</b>

De acordo com os dados demonstrados acima, percebe-se que em média: 27% dos veículos percorrem distância mensal inferior a 1.200 Km; 23,4% percorrem distância entre 1.200 e 2.000 Km/mês e apenas metade da frota percorre distâncias superiores a 2.000 Km/mês.

Para uma compreensão mais detalhada a respeito da utilização dos carros, seria ainda necessário obter informações sobre o tempo em que passaram em circulação. No entanto, conforme apontado na Constatação 06 deste Relatório, apesar dos registros de CVA conterem os horários iniciais e finais nos quais os veículos foram utilizados, não é possível saber ao certo o período de tempo pelo qual estiveram, de fato, em locomoção. Para obter tal informação, foi necessário realizar uma estimativa.

Segundo a CET, a velocidade média dos veículos na cidade de São Paulo é de 25 Km/h. Dessa forma, exemplificando, caso um veículo da SPTrans tenha percorrido mensalmente 550 Km, significa que ele, de forma estimada, foi utilizado efetivamente por, no máximo, 22 horas durante o mês todo ou apenas 1 hora por dia útil, podendo sua utilização ser considerada como excessivamente baixa.

Abaixo, segue a Tabela 10, que demonstra essa conversão de horas/dia útil para Km/mês, considerando uma velocidade média de 25 Km/h e uma corresponde classificação proposta pela equipe de auditoria:

**Tabela 09: Classificação da utilização considerando período de tempo**

<b>Tempo Diário em Deslocamento</b>	<b>Km Mensal (em 22 dias úteis)</b>	<b>Utilização (classificação)</b>
1 hora	Até 550 Km	Excessivamente Baixa
De 1 a 2 horas	De 550 Km a 1.100 km	Muito Baixa
De 2 a 4 horas	De 1.100 Km a 2.200 km	Baixa
De 4 a 6 horas	De 2.200 Km a 3.300 km	Razoável
Acima de 6 horas	Acima de 3.300 Km	Boa

Dessa forma, embora a quilometragem média da frota como um todo seja superior a 2.000 km por mês, a saber, 2.112 km, o que pode ser considerado próximo de aceitável, percebe-se, pela Tabela 08 acima, que existe inconsistência relevante quanto ao uso da frota, de forma que um percentual considerável de carros apresenta utilização excessivamente baixa ou muito baixa, enquanto outra parte apresenta utilização bastante elevada.

Exemplificando, verificou-se que, enquanto existem veículos que percorrem distâncias superiores a 5.000 km por mês, outros são utilizados por apenas 550 km.

Conforme detalhes e fundamentações expostos nos Itens 2.1, 2.2 e 2.3 deste Relatório, sugere-se que há oportunidade de melhoria imediata e economia potencial mensal da ordem de:

a-) R\$ 33.056,55 mensais com a diminuição de 21 veículos da frota administrativa e redução proporcional da frota reserva correspondente, de modo que os 7 veículos destinados para a atividade sejam melhor utilizados a fim de percorrerem distâncias mensais superiores a 3.000 Km, sendo que necessidades de deslocamentos superiores podem ser atendidas pela ARP nº 05/SMG/COBES/2017;

b-) R\$ 7.730,84 (R\$ 1.932,71 x 4) mensais com a supressão de 4 veículos das frotas destinadas à fiscalizações específicas (manutenção de apenas 9 carros), a fim de otimizar a utilização dessas frotas; e

c-) R\$ 3.865,42 (R\$ 1.932,71 x 2) mensais com a diminuição de 2 veículos da frota destinadas à fiscalização diferenciada (manutenção de apenas 19 carros), a fim de aumentar a utilização dessa frota.

As reduções sugeridas acima correspondem a uma economia potencial mensal de R\$ 44.652,81 (R\$ 33.056,55 + R\$ 7.730,84 + R\$ 3.865,42) ou R\$ 535.833,72 em 12 meses e estão vinculadas à sugestão de readequação das frotas analisadas a fim de diminuir as ociosidades observadas e aumentar a quilometragem média mensal percorrida.

Ademais, também com base nas explicações pormenorizadas nos próximos itens, e visando à otimização da utilização das frotas estudadas, fica registrada a necessidade da SPTrans em:

i) readequar a quantidade de veículos locados;

ii) revisar o modelo atual de locação por disponibilidade em tempo integral para essas frotas, verificando a viabilidade de utilização de modelos de agenciamento, como o da ARP nº 05/SMG/COBES/2017, ou mesmo de gerenciamento; e

iii) promover maior compartilhamento dos veículos entre diferentes setores.

Sendo assim, para uma avaliação ainda mais precisa sobre a adequação do número de veículos contratados, dada à grande diferença encontrada entre a média de quilometragem de alguns deles, os tipos de frota foram analisados separadamente:

Veículo de representação: Quanto ao veículo de representação, 1 unidade, verificou-se adequada utilização, superando a média de 2.000 km/mês. Todavia, conforme tratado na Constatação 01 deste Relatório, o Fiat Doblô atualmente disponibilizado pela Quality não consiste necessariamente em um veículo de representação. Destaca-se que veículos de representação devem possuir utilização especial, servindo para o transporte das autoridades superiores de órgãos e entidades da Administração Municipal.

Veículos de fiscalização regional: Quanto aos veículos de fiscalização regional, verificou-se que tais carros estavam divididos por área geográfica de atuação, mais especificamente os Núcleos Leste (21 veículos), Norte (22 veículos) e Sul (27 veículos), sendo direcionados a fiscalizações dos ônibus em operação e linhas.

A análise da quilometragem mensal desses automóveis, consoante registros de CVA para o período de fevereiro a novembro de 2017, demonstra que são utilizados em níveis adequados, sendo que os Núcleos Leste, Norte e Sul apresentaram médias de 3.201 km/mês, 2.358 km/mês e 2.462 km/mês respectivamente, por veículo. Dessa forma, o quantitativo da frota mostra-se adequado a demanda.

Assim, resta destacar os veículos administrativos, de fiscalização específica e de fiscalização diferenciada, cuja utilização apresenta oportunidades de melhoria, conforme segue:

**2.1-) Veículos Administrativos – Quantidade 28:** Os veículos administrativos se destinam ao transporte de funcionários para atividades não fiscalizatórias. No caso da SPTrans, apresentam essa característica 28 veículos, sendo 1 veículo destinado à Diretoria Operacional, 1 veículo destinado à Superintendência Operacional e 26 veículos denominados de “*Pool*”, destinados para o atendimento dos funcionários da Empresa Estatal.

Quanto aos veículos *Pool*, sua utilização ocorre quando um funcionário da SPTrans precisa se deslocar a trabalho por algum motivo, que não seja fiscalização, como, por exemplo, para entregar documentos. Ocorre, contudo, que a quantidade de veículos locados pela SPTrans, em regime de disponibilidade em tempo integral, para essa finalidade, mostra-se possivelmente excessiva, em vista da quilometragem mensal rodada.

A tabela a seguir apresenta a utilização dos veículos *Pool* de fevereiro a novembro de 2017 em ordem crescente:

**Tabela 10:** Veículos *Pool* em ordem crescente de quilometragem, de fev/17 a nov/17 em Km

Veículo <i>Pool</i>	fev/17 (Km)	mar/17 (Km)	abr/17 (Km)	mai/17 (Km)	jun/17 (Km)	jul/17 (Km)	ago/17 (Km)	set/17 (Km)	out/17 (Km)	nov/17 (Km)
1º Menos Utilizado	84	31	76	84	301	80	57	253	619	325
2º Menos Utilizado	160	76	211	235	458	94	145	611	677	636
3º Menos Utilizado	215	93	224	398	578	208	232	686	701	765
4º Menos Utilizado	262	313	248	469	593	377	295	754	793	805
5º Menos Utilizado	328	334	352	538	719	386	879	757	906	812
6º Menos Utilizado	353	336	358	598	759	456	953	810	962	816
7º Menos Utilizado	461	721	527	1003	788	476	974	860	984	848
8º Menos Utilizado	493	756	615	1043	869	581	1038	860	986	901
9º Menos Utilizado	754	860	658	1058	1010	654	1159	882	1010	906
10º Menos Utilizado	785	873	831	1076	1028	658	1166	922	1029	936
11º Menos Utilizado	859	887	838	1125	1030	676	1197	972	1029	941
12º Menos Utilizado	875	924	845	1161	1083	776	1213	998	1032	957
13º Menos Utilizado	905	925	854	1192	1149	794	1244	1018	1060	959
14º Menos Utilizado	927	963	871	1195	1151	811	1309	1026	1062	965
15º Menos Utilizado	976	1125	910	1222	1166	839	1318	1052	1063	1012
16º Menos Utilizado	982	1169	1019	1255	1189	849	1320	1077	1083	1015
17º Menos Utilizado	1017	1204	1029	1264	1192	878	1336	1094	1103	1041
18º Menos Utilizado	1097	1232	1050	1321	1229	897	1366	1120	1159	1051
19º Menos Utilizado	1108	1259	1058	1343	1264	908	1383	1134	1161	1054

20° Menos Utilizado	1116	1296	1119	1390	1264	941	1400	1166	1166	1071
21° Menos Utilizado	1144	1335	1122	1407	1276	949	1401	1218	1171	1080
22° Menos Utilizado	1173	1338	1135	1427	1392	959	1429	1236	1187	1094
23° Menos Utilizado	1194	1400	1168	1534	1417	1079	1466	1327	1262	1192
24° Menos Utilizado	1251	1888	1261	1873	1696	1120	1557	1356	1326	1193
25° Menos Utilizado	1448	2078	1546	2110	1964	1132	1626	1571	1690	1226
26° Menos Utilizado	1581	2083	1628	2258	2124	1472	1742	1823	1975	1801
<b>KM Total por Mês</b>	<b>21548</b>	<b>25499</b>	<b>21553</b>	<b>29579</b>	<b>28689</b>	<b>19050</b>	<b>29205</b>	<b>26583</b>	<b>28196</b>	<b>25402</b>
<b>Km Média Mensal/ Veículo</b>	<b>828,8</b>	<b>980,7</b>	<b>829,0</b>	<b>1137,7</b>	<b>1103,4</b>	<b>732,7</b>	<b>1123,3</b>	<b>1022</b>	<b>1084,5</b>	<b>977,0</b>
<b>Total Km Rodados</b>										<b>255.304</b>
<b>Média Total Km/Veículo</b>										<b>981,93</b>

Dos dados acima, depreende-se que:

i) A média mensal percorrida pelos veículos *Pool* é baixa se comparada à média da totalidade da frota, chegando ao máximo de 1.137 km, no mês de maio de 2017, sendo que, na maior parte dos meses, sequer alcançou 1.000 km. A média global do período de fevereiro a novembro de 2017 é de apenas 981 km por mês por veículo;

ii) Dos 260 registros apresentados (26 veículos por 10 meses), em 15,7 % desses, ou em 41 ocorrências, a quilometragem percorrida pelo veículo ficou abaixo de 550 km/mês, distância essa que pode ser considerada excessivamente baixa; e

iii) Dos mesmos 260 registros apresentados, em apenas 1,9 % desses, ou em 5 ocorrências, a quilometragem percorrida pelo veículo superou 2.000 km/mês, não superando os 2.258 Km, distância essa que pode ser considerada razoável para Administração.

Já quanto aos veículos destinados a atender à Diretoria Operacional (Dir. Op.) e a Superintendência Operacional (Sup. Op.), também se verificou a existência de subutilização. Conforme tabela a seguir, a utilização média é de apenas 760,2 Km/mês para o veículo da Diretoria Operacional e 591,3 Km/mês para o da Superintendência Operacional.

**Tabela 11:** Utilização dos veículos da Diretoria Operacional e da Superintendência Operacional

<b>Mês</b>	<b>Km Rodados – Dir. Op.</b>	<b>Km Rodados – Sup. Op.</b>
fev/17	877	375
mar/17	818	196
abr/17	612	306
mai/17	1053	680
jun/17	678	763
jul/17	783	503
ago/17	951	744
set/17	268	565
out/17	931	876
nov/17	631	905
<b>Média</b>	<b>760,2</b>	<b>591,3</b>

Consolidando-se a utilização mensal dos veículos cuja utilização é tipicamente administrativa, tem-se a tabela a seguir:

**Tabela 12:** Utilização dos veículos administrativos

Mês	Km Rodados – Pool	Km Rodados – Dir. Op.	Km Rodados – Sup. Op.	Km Total	Km / Veículo
fev/17	21548	877	375	22800	814,2857
mar/17	25499	818	196	26513	946,8929
abr/17	21553	612	306	22471	802,5357
mai/17	29579	1053	680	31312	1118,286
jun/17	28689	678	763	30130	1076,071
jul/17	19050	783	503	20336	726,2857
ago/17	29205	951	744	30900	1103,571
set/17	26583	268	565	27416	979,1429
out/17	28196	931	876	30003	1071,536
nov/17	25402	631	905	26938	962,0714
<b>Média</b>	<b>25530,4</b>	<b>760,2</b>	<b>591,3</b>	<b>26881,9</b>	<b>960,0679</b>

Dos dados apresentados, verifica-se que a SPTrans utiliza, em média, 26.881,9 Km por mês, para suas atividades administrativas (para os 28 veículos contratualizados para este fim), de modo que a média mensal por veículo é de apenas 960 km, utilização esta que pode ser considerada como muito baixa.

Ressalta-se ainda, que, o deslocamento médio total para atividades administrativas apontado acima, que soma 26.881,9 Km, pode apresentar superavaliação, pois é provável que existam deslocamentos realizados sem passageiros, seja no retorno ao pátio após deixar um funcionário no seu destino, ou para buscá-lo novamente.

Destaca-se que a PMSP dispõe da Ata de Registro de Preços nº 05/SMG/COBES/2017 (Secretaria Municipal de Gestão) ao preço máximo de R\$ 2,46 por Km efetivamente rodado, detida pela empresa 99 Taxis, para esses tipos de deslocamentos. A empresa detentora da ARP oferece, também, a possibilidade de utilizar veículos de particulares para os deslocamentos e não somente os táxis. Por esta razão é que o valor de R\$ 2,46 representa o preço máximo por Km Rodado.

Dessa forma, entende-se que a frota administrativa total (incluindo a Diretoria Operacional, a Superintendência Operacional e o *Pool*) possui uma quantidade de veículos locados acima do que seria necessário para execução de suas atividades. Além disso, o regime de locação de veículos em disponibilidade integral é inadequado frente à natureza de utilização eventual de grande parte dos automóveis, sendo mais apropriado modelo de remuneração por demanda, mediante pagamento por quilometro percorrido, como a Ata nº 05/SMG/COBES/2017.

Assim, a Equipe de Auditoria entende ser mais adequado se manter uma frota administrativa menor, desde que atingida quilometragem mensal mínima, a fim de diminuir as subutilizações.

Adotando-se uma locomoção razoável de 3.000 km/mês por veículo e considerando o histórico de utilização, tem-se que a SPTrans poderia manter uma frota administrativa total de 7 automóveis locados, dispensando-se os demais 21 veículos, de modo que as necessidades adicionais poderiam ser contratadas por demanda, por meio do uso da ARP nº 05/SMG/COBES/2017.

Calculando-se a economia potencial estimada, tendo em vista a adoção da medida sugerida, tem-se que, na situação auditada, o custo dos 28 veículos locados, somado ao adicional de 10% de reserva técnica, é de R\$ 59.527,47 por mês, isto sem considerar o gasto com combustível, enquanto que, no

cenário sugerido, os 7 veículos que permaneceriam na frota administrativa somariam apenas R\$ 13.528,97/mês (7 x R\$ 1.932,71), sendo que os Km excedentes seriam contratados por demanda mediante a ARP n° 05/SMG/COBES/2017.

Abaixo segue tabela demonstrando comparativamente o custo estimado suportado pela SPTrans para seus deslocamentos administrativos de fevereiro a novembro de 2017 e o custo estimado caso mantivessem apenas 7 veículos na frota administrativa, percorrendo 3.000 Km/mês, de modo a se utilizar a ARP n° 05/SMG/COBES/2017 para quilometragens adicionais.

**Tabela 13:** Cálculo do Prejuízo Potencial Estimado imposto à SPTrans ao não utilizar a ARP n° 05/SMG/COBES/2017

Mês	Km Mês	Situação Atual			Situação Proposta						Diferença
		Custo Fixo Total *	Combustível**	Total	Custo Fixo Total ***	Combustível **	Custo p/ 21000/mês	Km Excedente	Custo Máx. ARP****	Custo Total	
02/17	22800	59.527,47	5.921,16	65.448,63	13.528,97	5.453,70	18.982,67	1800	4.428,00	23.410,67	<b>42.037,96</b>
03/17	26513	59.527,47	6.885,43	66.412,89	13.528,97	5.453,70	18.982,67	5513	13.561,98	32.544,65	<b>33.868,24</b>
04/17	22471	59.527,47	5.835,72	65.363,19	13.528,97	5.453,70	18.982,67	1471	3.618,66	22.601,33	<b>42.761,86</b>
05/17	31312	59.527,47	8.131,73	67.659,19	13.528,97	5.453,70	18.982,67	10312	25.367,52	44.350,19	<b>23.309,00</b>
06/17	30130	59.527,47	7.824,76	67.352,23	13.528,97	5.453,70	18.982,67	9130	22.459,80	41.442,47	<b>25.909,76</b>
07/17	20336	59.527,47	5.281,26	64.808,73	13.528,97	5.453,70	18.982,67	-664	-1.633,44	17.349,23	<b>47.459,50</b>
08/17	30900	59.527,47	8.024,73	67.552,20	13.528,97	5.453,70	18.982,67	9900	24.354,00	43.336,67	<b>24.215,53</b>
09/17	27416	59.527,47	7.119,94	66.647,40	13.528,97	5.453,70	18.982,67	6416	15.783,36	34.766,03	<b>31.881,37</b>
10/17	30003	59.527,47	7.791,78	67.319,25	13.528,97	5.453,70	18.982,67	9003	22.147,38	41.130,05	<b>26.189,20</b>
11/17	26938	59.527,47	6.995,80	66.523,27	13.528,97	5.453,70	18.982,67	5938	14.607,48	33.590,15	<b>32.933,12</b>
Média											<b>330.565,54</b>
<p>*Preço dos 28 veículos locados (R\$ 1.932,71 x 28) + Custo da Reserva Técnica (10%).</p> <p>** O custo com combustível foi calculado multiplicando a quilometragem percorrida por 0,2597. Tal índice representa o valor do combustível por Km percorrido e foi calculado considerando R\$ 2,00 como preço do etanol por litro e 7,7 Km/litro de etanol como consumo de combustível para GOL 1.0.</p> <p>*** Custo Fixo Total para 7 veículos, a R\$ 1.932,71/mês por veículo, considerando uma quilometragem média percorrida de 21.000 Km (3.000 km por veículo) a fim de evitar subutilização</p> <p>****Custo Máximo da ARP = Km Excedente x o valor máximo da ARP 05/SMG/COBES/2017 por Km, a saber, R\$ 2,46.</p>											

Desta forma, estima-se que a SPTrans suporta mensalmente um prejuízo de R\$ 33.056,55 (R\$ 330.565,54 / 10 meses) ao:

- i) não readequar a quantidade de veículos em sua frota administrativa, permitindo a permanência de veículos com utilização muito baixa, conforme demonstrado anteriormente; e
- ii) não utilizar a ARP n° 05/SMG/COBES/2017 que está disponível desde agosto/2017 ao preço máximo de R\$ 2,46 por Km efetivamente rodado.

Assim, de setembro/2017 a março/2018, período de 7 meses, pode-se estimar que o prejuízo sugerido pela não utilização da ARP n° 05/SMG/COBES/2017 e pela subutilização da frota administrativa é de R\$ 231.395,85, sendo que, a cada mês que se passa, a SPTrans possivelmente contabiliza um desperdício médio de R\$ 33.056,55.

Destaca-se, ainda, que, em 08/01/2018, em resposta ao questionamento da Equipe de Auditoria sobre a utilização da Ata de Registro de Preços pela SPTrans, a Empresa Estatal informou que estava em processo de adesão e que até o fim de janeiro tal contratação deveria ocorrer. Todavia, a Equipe de Auditoria verificou que, até 16/02/2018, não havia sequer pedido na SMG para adesão à ARP, não tendo sido promovida a adesão até a presente data e, mantendo-se assim, o contrato atual. Abaixo segue mensagem encaminhada pela SPTrans via e-mail:

“Estamos em fase de adesão a ATA de aplicativos de Taxi, mas ainda não assinaram o contrato. Isso deve ocorrer até o final de janeiro.  
Ao iniciar o uso de taxi, imediatamente reduziremos o contrato de locação. Estimamos reduzir mais ou menos 20 veículos inicialmente.”

Ressalta-se, que até a última verificação realizada, em 27/08/2018, a SPTrans ainda não havia aderido à referida Ata.

Assim, a readequação da frota administrativa, tem o potencial de gerar economia estimada de R\$ 33.056,55 mensais ou R\$ 396.678,60 anuais.

Entende-se que as sugestões acima devam ocorrer o mais breve possível, cumprindo destacar a sugestão pela redução de 21 veículos titulares, mais os 10% referentes à reserva técnica, a fim de sanear a possível subutilização verificada e permitir que os táxis (ARP nº05/SMG/COBES/2017) possam ser utilizados de maneira complementar às necessidades da SPTrans.

**2.2) Veículos de Fiscalização Específica – Quantidade 13:** Os chamados veículos de fiscalização específica são utilizados por setores da SPTrans que fazem diferentes tipos fiscalização pelo município, sendo eles: “Segurança Patrimonial e Prevenção a Fraudes”, “Vistoria da Manutenção de Terminais”, “Inspeção e Auditoria Técnica” e “Mobilidade Especial”.

Destaca-se que, em alguns documentos analisados, esses automóveis são considerados pela Estatal como “veículos de fiscalização”, ao passo que em outros, são tidos como “administrativos”. Todavia, devido às especificidades destes, serão referenciados, neste trabalho, como veículos de fiscalização específica.

Após a avaliação dos registros de locomoção, percebe-se que a SPTrans trata os veículos como se fossem pequenas frotas pertencentes a seu respectivo departamento, sendo que os carros são utilizados apenas para a destinação específica para os quais foram locados, e não como uma única frota da Empresa Estatal, com a pequena exceção do veículo pertencente a “Mobilidade Especial”, que é compartilhado com o setor de “Inspeção e Auditoria Técnica”. Assim, conforme será explicado adiante, a definição de um setor fixo de atuação para cada veículo locado pode estar trazendo prejuízos à Administração.

A tabela a seguir demonstra a quantidade de veículos de cada uma dessas pequenas frotas, bem como a quilometragem total percorrida e a quilometragem média por veículo, de fevereiro/2017 a novembro/2017.

**Tabela 14:** Total de quilômetros e quilometragem média por veículo para cada frota.

Mês	Mobilidade Especial		Prevenção a Fraudes		Auditoria		Manutenção		Total	
	Nº Veículos 1		Nº Veículos 5		Nº Veículos 2		Nº Veículos 5		Nº Veículos 13	
	Total Km Rodados	Média km/Veículo	Total Km Rodados	Média km/Veículo	Total Km Rodados	Média km/Veículo	Total Km Rodados	Média km/Veículo	Total Km Rodados	Média km/Veículo
fev/17	595,0	595,0	5.823,0	1.164,6	2.461,0	1.230,5	5.820,0	1.164,0	14.699,0	1.130,7
mar/17	1.879,0	1.879,0	7.015,0	1.403,0	4.334,0	2.167,0	6.768,0	1.353,6	19.996,0	1.538,2
abr/17	1.334,0	1.334,0	7.026,0	1.405,2	3.135,0	1.567,5	5.101,0	1.020,2	16.596,0	1.276,6
mai/17	1.764,0	1.764,0	6.916,0	1.729,0	4.723,0	2.361,5	7.391,0	1.478,2	20.794,0	1.732,8
jun/17	590,0	590,0	8.634,0	2.158,5	2.455,0	1.227,5	6.069,0	1.213,8	17.748,0	1.479,0
jul/17	867,0	867,0	4.775,0	1.193,8	2.262,0	1.131,0	4.555,0	911,0	12.459,0	1.038,3
ago/17	2.392,0	2.392,0	6.869,0	1.717,3	4.723,0	2.361,5	7.110,0	1.422,0	21.094,0	1.757,8
set/17	1.950,0	1.950,0	7.389,0	1.477,8	3.237,0	1.618,5	5.836,0	1.167,2	18.412,0	1.416,3
out/17	1.001,0	1.001,0	8.482,0	1.696,4	2.402,0	1.201,0	5.594,0	1.118,8	17.479,0	1.344,5
nov/17	573,0	573,0	6.983,0	1.396,6	2.773,0	1.386,5	6.330,0	1.266,0	16.659,0	1.281,5
<b>Total Km/Veículo</b>	<b>12.945,0</b>		<b>69.912,0</b>		<b>32.505,0</b>		<b>72.688,8</b>		<b>188.050,8</b>	
<b>Média Km/Veículo</b>	<b>1.294,5</b>	<b>1.294,5</b>	<b>6.991,2</b>	<b>1.519,8</b>	<b>3.250,5</b>	<b>1.625,3</b>	<b>7.268,9</b>	<b>1.453,8</b>	<b>18.805,1</b>	<b>1.492,5</b>

Mobilidade Especial: Nota-se que o veículo utilizado para fiscalizações referentes à “Mobilidade Especial” está com baixa utilização, apresentado uma média de apenas 1.294,5 Km rodados por mês, sendo que, em metade dos meses analisados, a utilização foi inferior a 1.000 km/mês e, em 3 meses, inferior a 600 km/mês.

Inspeção Veicular e Auditoria: Quanto aos dois veículos destinados à “Inspeção Veicular e Auditoria”, verifica-se que também apresentam uma média baixa de utilização, sendo que cada veículo percorre uma média de 1.625,3 Km por mês, de modo que, em metade dos meses apresentados, a utilização foi inferior a 1.400 km/mês.

Vistoria e Manutenção de Terminais: Já os cinco veículos designados para “Vistoria e Manutenção de Terminais” apresentam média de 1.453,8 Km/mês, de modo que, em nenhum dos meses apresentados, a média de utilização por veículo superou 1.500 km.

Prevenção a Fraudes: O grupo que mais chama a atenção é o de “Prevenção a Fraudes”. Em tal grupo, um dos 5 carros locados, o de placa FIK 9831, rodou apenas 3.291 Km em 10 meses, uma média mensal de apenas 329,1 km/mês. De 01/02 a 30/04/2017 (período de 3 meses), o carro se deslocou apenas por 374 Km no total, tendo sido utilizado somente em 16 dias. Destaca-se, ainda que, em abril/2017 o automóvel permaneceu sem nenhum uso por 14 dias, de 13/04 a 28/04/2017.

Provavelmente, a subutilização deste veículo só não foi maior porque, de maio a agosto de 2017, um veículo desta frota foi furtado, permanecendo sem reposição, o que aumentou a demanda sobre os demais. No geral, a utilização média da frota é de apenas 1.519,8 km/mês por veículo.

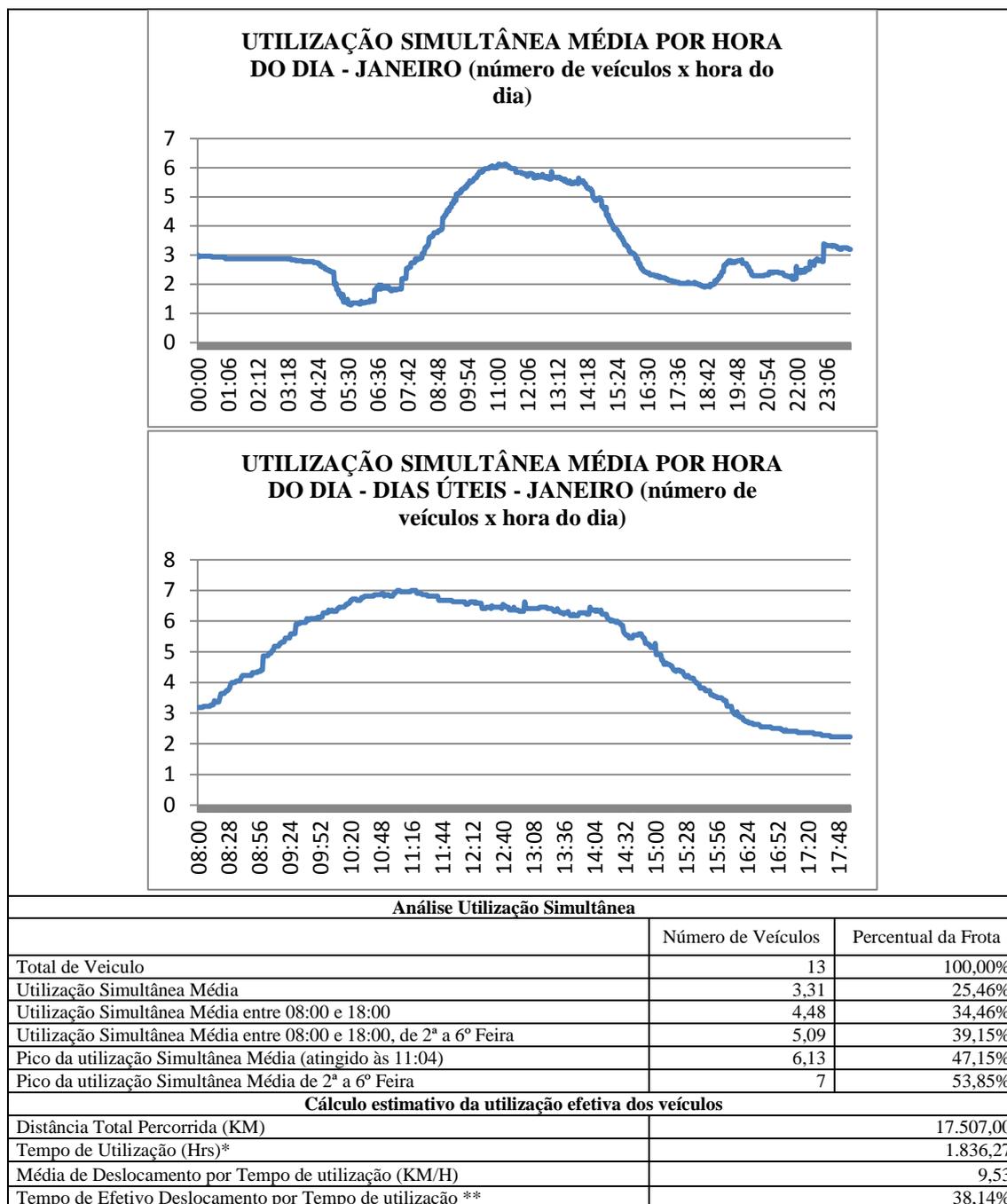
Quando analisada a utilização total dessa frota destinada às fiscalizações específicas, percebe-se que seus 13 veículos, ao todo, percorreram, em média, menos de 1.500 km/mês; a saber 1.492,5 km/mês. Dessa forma, conclui-se que parte deles está sendo subutilizada e pode ser suprimida.

Como, em média, a distância mensal percorrida pelos 13 veículos é de 18.805,10 km, para que frota possua um nível de utilização aceitável, a Equipe de Auditoria entende razoável a supressão de, pelo menos, 4 automóveis, de modo que, os 9 veículos restantes percorram, em média, de ao menos 2.200 km/mês, reduzindo assim a ociosidade.

Adicionalmente à verificação sobre a quilometragem mensal dos veículos, visando aprofundar a avaliação quanto à subutilização da frota, a Equipe de Auditoria ainda realizou uma análise sobre o aproveitamento dos carros de acordo com os horários do dia, produzindo informações como pico de utilização e média de veículos simultaneamente em serviço.

As Tabelas 15 e 16 apresentam os gráficos e informações que foram obtidos para os meses de janeiro e abril de 2017, meses estes escolhidos aleatoriamente como amostra:

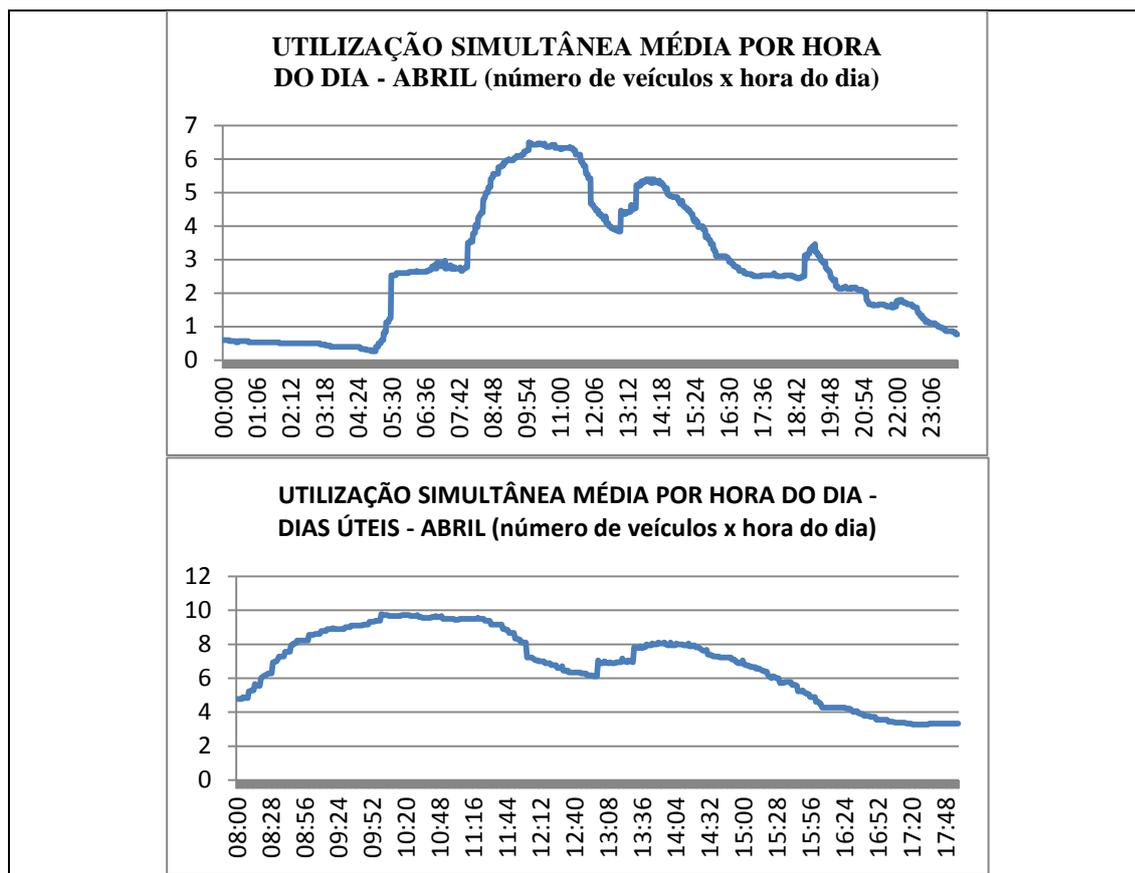
**Tabela 15:** Utilização dos veículos de fiscalização “específica” em janeiro/2017



\*Sem considerar o tempo de permanência em oficina.

\*\*Considerando que a velocidade média dos veículos em São Paulo é de 25 km/h (dados da CET)

**Tabela 16:** Utilização dos veículos de fiscalização “específica” em abril/2017



Análise Utilização Simultânea		
	Número de Veículos	Percentual da Frota
Total de Veículo	13	100,00%
Utilização Simultânea Média	2,84	21,85%
Utilização Simultânea Média entre 08:00 e 18:00	4,68	36,00%
Utilização Simultânea Média entre 08:00 e 18:00, de 2ª a 6ª Feira	6,93	53,31%
Pico da utilização Simultânea Média (atingido às 11:04)	6,5	50,00%
Pico da utilização Simultânea Média de 2ª a 6ª Feira	9,78	75,23%
Cálculo estimativo da utilização efetiva dos veículos		
Distância Total Percorrida (KM)		16.592,00
Tempo de Utilização (Hrs)*		1.892,28
Média de Deslocamento por Tempo de utilização (KM/H)		8,77
Tempo de Efetivo Deslocamento por Tempo de utilização **		35,07%

\*Sem considerar o tempo de permanência em oficina.

\*\*Considerando que a velocidade média dos veículos em São Paulo é de 25 km/h (dados da CET).

As tabelas e os gráficos acima mostram, a cada horário do dia, quantos veículos estão sendo utilizados naqueles determinados momentos, consoante média calculada para todo o mês. Os dados foram obtidos por meio dos registros presentes nos CVA para os meses de janeiro e abril de 2017.

Para uma análise mais detalhada, ainda foram segregados os resultados correspondentes apenas a dias úteis, nos quais os níveis de atividade são maiores.

Conforme já era previsto apenas pela avaliação da quilometragem, os dados confirmam que a quantidade de veículos contratados está acima daquela que seria necessária para a execução das atividades da Entidade. Mesmo considerando apenas os dias úteis e o período das 08:00 às 18:00h, a média de carros sendo utilizados simultaneamente é de aproximadamente cinco (5) pra o mês de janeiro e sete (7) para o mês de abril, sendo que frota total é de 13 veículos.

Os picos de utilização simultânea média são de sete (7) veículos para o mês de janeiro e 10 para o mês de abril. Ou seja, mesmo no período de maior utilização do dia, ainda sobram, em média, três carros ociosos.

Além disso, destaca-se que o veículo em utilização não necessariamente está em deslocamento, isso porque, conforme mencionado em item específico deste Relatório, os registros do CVA apenas indicam os horários iniciais e finais nos quais o automóvel esteve à disposição de um determinado usuário. Ou seja, mesmo considerando que o carro está em utilização, o mesmo pode estar estacionado em um local aguardando enquanto os funcionários da SPTrans realizam suas atividades.

Dessa forma, ao se comparar os quilômetros rodados com o tempo em que os veículos passam em serviço, de acordo com os horários dos CVA (campo “cálculo estimativo da utilização efetiva dos veículos” das tabelas 15 e 16), é possível perceber que a taxa de deslocamento por hora de utilização é relativamente baixa, sendo de 9,53 km/h em janeiro e 8,77 km/h em abril.

Para estimar o tempo em que os carros estiveram de fato em deslocamento, a Equipe de Auditoria comparou essa taxa com a velocidade média dos carros na cidade de São Paulo calculada pela CET, que é de 25 km/h. Por essa relação, calcula-se que, para todo o intervalo de tempo no qual os CVA consideraram que um veículo foi utilizado, na verdade, em apenas 38,14% desse período é que houve deslocamento de fato no mês de janeiro. No mês de abril, essa taxa é ainda menor, de 35,07%.

Tal fato, além de consistir em mais um indicativo quanto à falta de adequabilidade no número de veículos contratados, ainda demonstra a existência de falhas na logística ao deixarem de aproveitar os momentos nos quais os veículos estão ociosos para seu uso compartilhado, ou até mesmo equívoco pela escolha de um modelo de locação por tempo integral ao invés de contratações por demanda.

Ainda, considerando-se que os carros da SPTrans podem ter velocidades médias maiores do que os 25 km/h calculados pela CET, dada a natureza do serviço de fiscalização e o fato de terem autorização para circular em corredores de ônibus, o percentual de deslocamento efetivo tende a ser ainda menor.

Visando coletar maiores detalhes sobre a utilização dos veículos pertencentes às frotas de fiscalização específica, descritas neste item, a Equipe de Auditoria realizou visita ao Complexo Santa Rita, sede de gestão operacional da frota, entrevistando os responsáveis pelos setores de “Segurança Patrimonial” e “Prevenção a Fraudes”, “Inspeção e Auditoria Técnica” e “Mobilidade Especial”, apurando-se que (à época da vistoria):

- O setor de “Mobilidade Especial” não possui veículo exclusivo à disposição, compartilhando um automóvel com o setor de “Inspeção e Auditoria Técnica”. Realiza apenas vistorias pontuais em instituições e áreas residenciais, pois, atualmente, não dispõe de técnicos exclusivamente dedicados a inspeções “*in loco*”;
- A área de “Inspeção e Auditoria Técnica” possui 2 veículos, que são dirigidos pelos próprios técnicos e fiscais. Realizam vistorias em garagens das 43 empresas de ônibus da cidade, trabalhando no período diurno das 9:00 às 15:00h e noturno das 20:00 às 2:00h. Cada equipe realiza em média uma visita por dia, concluindo-se, portanto, que, durante todo o intervalo

de um período, o veículo é utilizado apenas para deslocar a equipe para uma garagem, onde permanece aguardando até que possa voltar à sede;

- Quanto ao setor de “Segurança Patrimonial”, detentor de 5 veículos, são realizadas vistorias em terminais e ruas com intuito de detectar fraudes na comercialização de bilhetes únicos. Todas as equipes se locomovem simultaneamente aos mesmos locais, onde permanecem durante o turno de trabalho. Verificou-se que os veículos são utilizados essencialmente para deslocar as equipes para os locais de execução das atividades e de volta para a sede, sendo que, por vezes, pode ser necessário que algumas equipes tenham que se deslocar a delegacias caso ocorram apreensões, em ações conjuntas com a Polícia Militar e Guarda Civil Metropolitana.

Percebe-se que, em nenhum dos casos de utilização acima, o modelo de locação por disponibilidade em tempo integral parece ser necessário. Dessa forma, pode-se afirmar que, para tais frotas, o ideal seria a contratação dos veículos sob o regime de agenciamento, com solicitações por meio de aplicativo móvel, ou mesmo o modelo de gerenciamento, que permite veículos caracterizados, no entanto, com remuneração conforme utilização efetiva e controle informatizado.

Dessa forma, é possível concluir pela inadequação do modelo atual, tanto pelo ponto de vista legal, conforme apontado na Constatação 03 deste Relatório, como pelo aspecto operacional.

Destaca-se finalmente que, com a supressão dos 4 veículos supracitada, poder-se-ia obter uma economia potencial mensal de R\$ 7.730,84 (R\$ 1.932,71 x 4).

**2.3) Veículos de Fiscalização Diferenciada GTD – Quantidade 21:** A Fiscalização GTD possuía 21 veículos a sua disposição à época de realização desta auditoria. A utilização média dos veículos para o período de fevereiro a novembro de 2017 é de 2.001,8 km/mês. Para atingir valores razoáveis de aproveitamento, com deslocamento médio de 2.200 km/mês por carro, conclui-se ser necessária a supressão de 2 veículos.

A tabela abaixo apresenta as quilometragens mensais percorridas pelos veículos da GTD de fevereiro a novembro de 2017, por ordem crescente.

**Tabela 17:** Veículos do GTD por ordem decrescente de utilização

Veículo GTD	fev/17	mar/17	abr/17	mai/17	jun/17	jul/17	ago/17	set/17	out/17	nov/17
1º Menos Utilizado	381	507	530	517	626	386	813	562	391	82
2º Menos Utilizado	893	762	765	586	801	428	1057	760	1076	402
3º Menos Utilizado	1077	768	1021	595	1688	745	1352	1146	1259	594
4º Menos Utilizado	1273	826	1026	762	1761	923	1445	1202	1480	969
5º Menos Utilizado	1316	1239	1185	1850	1799	1183	1636	1221	1712	1181
6º Menos Utilizado	1331	1274	1216	1946	1893	1518	1809	1321	2312	1586
7º Menos Utilizado	1374	1405	1484	1970	2022	1541	2022	1358	2387	1639
8º Menos Utilizado	1536	1466	1803	2124	2161	1553	2323	1371	2427	1669
(...)										
21º Menos Utilizado	3158	3528	2951	3431	3113	2545	3919	3014	4225	3767
KM Total por Mês	39894	40152	37680	44043	43938	33057	47686	37795	51299	44836
Km Média Mensal/ Veículo	1899,7	1912,0	1884,0	2202,2	2196,9	1652,9	2384,3	1889,8	2442,8	2135,0
<b>Total Km Rodados</b>							<b>420.380</b>			
<b>Média Total Km/Veículo</b>							<b>2001,8</b>			

Como se pode notar dos dados acima, há uma quantidade significativa de veículos do setor que percorrem distâncias inferiores a 1.500 km em um mês, sendo 54 registros dos 210 contabilizados ou 25,7%.

Ressalta-se que, dos casos em que veículos que percorreram distâncias inferiores a 1.500 km/mês, alguns podem ser explicados por idas à oficina, ou seja, no decorrer do mês o veículo foi retirado para conserto e por isso rodou menos.

Todavia, essa razão não se aplica a todos os casos, pois a Equipe de Auditoria verificou os CVA dos 5 veículos que menos rodaram de fevereiro a abril de 2017 e constatou que em 66,6% dos casos (10 de 15 registros), os veículos permaneceram disponíveis integralmente durante o mês. A tabela a seguir apresenta o resultado da verificação realizada:

**Tabela 18:** Veículos da frota GTD com baixa utilização

Fev/17		Mar/17		Abr/17	
Placa	Km Rodados	Placa	Km Rodados	Placa	Km Rodados
FIK-9575	381	FIK-9575	507	FIK-9575	530
FSO-8333	893	FSO-8333	762	FSO-8333	765
FIK-9791 *	1077	FIK-9841 *	768	FIK-9819 *	1021
FIK-9546	1273	FIK-9583 *	826	FGC-0189 *	1026
FIK-9553	1316	FIK-9572	1239	FIK-9553	1185

\*Veículos que em algum período do mês foram para a oficina

Adicionalmente, destaca-se a utilização dos veículos de placas FIK 9575 e FSO 8333 que, de fevereiro a novembro de 2017, percorreram, respectivamente, um total de 7344 e 7799 km, utilização que pode ser classificada como muito baixa, sendo inferior a 800 km/mês de média, conforme tabela a seguir:

**Tabela 19:** Utilização dos veículos FIK 9575 e FSO 8333 da frota GTD de fev/17 a mov/17

	fev/17	mar/17	abr/17	mai/17	jun/17	jul/17	ago/17	set/17	out/17	nov/17	Total
FIK 9575	381	507	530	595	801	386	1445	1221	1076	402	7344
FSO 8333	893	762	765	762	626	428	1057	1146	391	969	7799

Portanto, buscando otimizar a utilização média da frota da GTD a fim de alcançar uma utilização mínima razoável de 2.200 km/mês por veículo e considerando a baixa utilização de alguns veículos da frota, entende-se que 2 carros, de um total de 21, poderiam ser suprimidos sem prejuízo às atividades do setor, bem como que os veículos que estiverem disponíveis devem ser compartilhados com outros setores, principalmente os da fiscalização específica tratados anteriormente, de modo a otimizar a utilização da frota locada como um todo.

Sendo assim, sugere-se que a economia potencial mensal obtida com a supressão desses 2 veículos poderia ser de R\$ 3.865,42 (R\$ 1.932,71 x 2).

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** Por meio do documento EE 2018/6035, a São Paulo Transporte assim se manifestou:

*“Com relação ao apontamento, informamos que a SPTrans já adotou os procedimentos necessários à utilização da Ata de Registro de Preços nº 05/SMGCOBES/2017, que tem por objeto a prestação de serviços agenciamento de serviços de transporte individual via aplicativo, em processo de contratação, pelo que, a partir do próximo contrato de locação, haverá a redução dos veículos então destinados ao pool.*

*Atualmente os veículos são distribuídos pelas áreas de utilização, estando alocados em bases distintas e distantes entre si, e sendo destinados a serviços específicos, que necessariamente não se combinam, e realizados em horários concomitantes, razões pelas quais o compartilhamento, na maioria dos casos, é de difícil realização.*

*Acrescentamos que a frota para a nova contratação foi reformulada de acordo com as necessidades das áreas operacionais, com redução dos veículos administrativos.*

*Contudo, considerando-se que os novos veículos serão dotados de sistema de rastreamento, e, portanto, com melhor estrutura de controle, estima-se que a nova tecnologia permitirá melhor avaliação de sua utilização para eventuais necessárias readequações da frota.”*

#### **PLANO DE PROVIDÊNCIAS**

Não informado pela Unidade.

#### **PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO**

Não informado pela Unidade.

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

A Unidade afirmou inicialmente que está em processo de adesão da Ata de Registro de Preços nº 05/SMGCOBES/2017, destinada a substituir parte dos veículos do *pool*. Alega ainda que a separação dos veículos em diferentes frotas ocorre pela existência de serviços específicos que necessariamente não se combinam, realizados em horários concomitantes, sendo difícil a realização de compartilhamento.

Apesar da citada redução na frota de veículos administrativos, não foram dados maiores detalhes a respeito das frotas destinadas aos serviços de fiscalização, também com baixos níveis de utilização de alguns carros. Além disso, a Unidade não comentou a brusca diferença entre a quilometragem de veículos de mesma utilização, o que configura ineficiência na gestão da frota, aumentando os valores de manutenção e necessidade de substituição. Ainda, a SPTrans não aprofunda sua justificativa a respeito da impossibilidade de compartilhamento da frota em diferentes serviços, não apontando o motivo da incompatibilidade entre os serviços.

Finalmente, o controle por rastreamento é um avanço importante, mas é necessário que a SPTrans monitore constantemente o nível de utilização dos carros e proceda com a tempestiva adequação da frota assim que verificada eventual subutilização. Lembra-se que essa ferramenta permite uma análise mais detalhada sobre os deslocamentos efetivos dos automóveis, sendo possível diagnosticar com mais precisão eventuais ineficiências logísticas.

Sendo assim, dada a ausência de novas informações relevantes na manifestação da Unidade, a equipe de auditoria mantém o posicionamento pela constatação de baixa utilização de determinados veículos, além da ausência de otimização da frota como um todo, o que não foi satisfatoriamente corrigido com a nova contratação.

#### **RECOMENDAÇÃO 002**

Recomenda-se à SPTrans que, após avaliar os registros de rastreamento, proceda a adequação na frota para que a quilometragem média por veículo não seja menor 2.200 km por mês, conforme apontado na constatação acima.

#### **RECOMENDAÇÃO 003**

Recomenda-se à SPTrans que se abstenha de separar os veículos de forma obrigatória entre frotas de utilização específica, permitindo o intercâmbio dos automóveis conforme necessidade e busca por eficiência logística.

#### **RECOMENDAÇÃO 004**

Recomenda-se à SPTrans que realize uma distribuição mais equitativa de uso dos automóveis, para que não haja bruscas diferenças na quilometragem entre eles, o que ocasiona desgaste desnecessário de parte da frota, enquanto outros automóveis permanecem subutilizados.

### **CONSTATAÇÃO 003 - Atraso para cumprimento da legislação sobre contratação de serviços de transporte no Município de São Paulo (Decreto Municipal nº 57.605/2017 e Portaria 103/SMG/2017).**

O Decreto Municipal nº 57.605/2017, em seu Art. 1º, afirma que: *“O transporte individual de agentes públicos da Administração Direta e Indireta **deverá** ser realizado, prioritariamente, por meio de empresa ou cooperativa especializada na intermediação ou agenciamento de serviços de transporte individual de passageiros, por demanda e via plataforma tecnológica.”* (Grifo nosso).

Dessa forma, é estabelecido que, em regra, o modelo de contratação de transportes de agentes públicos, inclusive para a Administração Indireta, caso da SPTrans, será realizado por intermediação ou agenciamento de empresa ou cooperativa especializada (caso dos aplicativos como 99 Taxis ou Uber) sob regime de demanda e via plataforma tecnológica.

O § 2º do Art. 1º ressalva que os casos que não se subordinam a tal modelo são aqueles que, por sua natureza, peculiaridade ou periodicidade, devam ser prestados por outros meios ou formas de execução. Para esses casos, deve ser adotado o modelo de Gerenciamento de Transportes de Pessoas e Cargas, via aplicação Web e Mobile (§ 4º do Art. 2º). O Artigo 5º ainda ressalta que *“**Fica vedada** a prorrogação da vigência dos contratos que contrariem as disposições deste decreto”*.

O Art. 2º atribui à Secretaria Municipal de Gestão (SMG) o papel de definir as hipóteses nas quais os serviços de transportes poderiam ser prestados em modelos diversos daquele por demanda e via plataforma tecnológica. Para a dispensa inerente a outras hipóteses não definidas pela SMG, as unidades usuárias devem solicitar autorização à Junta Orçamentária Financeira (JOF).

Cabe ainda às entidades da Administração Indireta dispor internamente sobre o assunto, respeitando as normas da Secretaria Municipal de Gestão e do próprio Decreto Municipal nº 57.605, dentro de 60 dias a partir de sua publicação (15 de fevereiro de 2017).

Coube à Portaria nº 103/SMG/2017, publicada em 19/10/2017, regulamentar o Decreto Municipal nº 57.605/2017, delimitando em maiores detalhes os modelos para contratação de serviços de transporte, assim como as hipóteses de enquadramento para cada um deles:

a-) Agenciamento de transporte por aplicativo: É o modelo que deverá ser usado em regra, na ausência de hipóteses especiais que enquadrem o caso em um dos dois outros tipos de contratação (Gerenciamento ou Locação). Serve apenas para os automóveis de grupo “B” (veículos executivos de representação) ou “C” (veículos básicos). Os serviços são prestados mediante solicitações via aplicativo, de acordo com a necessidade, sendo que o pagamento é feito de acordo com o que foi efetivamente utilizado.

Atualmente está em vigor a Ata de Registro de Preços nº 05/SMG/COBES/2017, sendo comum para toda a Administração Direta, mas podendo também ser aderida pela Administração Indireta em caso de comprovada vantagem.

b-) Gerenciamento de transporte: Prestação de serviços na qual o veículo e seu respectivo condutor devem ser previamente chamados ou agendados pela unidade contratante, quando necessária a sua utilização, para cumprir itinerário predeterminado, não permanecendo em disponibilidade em período integral, aplicando-se somente para veículos do grupo “C” (básicos), “D1” (categoria na qual estão incluídos veículos utilitários, como vans e caminhonetes, para transporte de passageiros ou misto de passageiros e cargas leves ou ainda no serviço próprio das unidades) e “D4”.

As hipóteses de enquadramento no modelo de gerenciamento estão descritas como segue:

*“Art. 3º Deverão ser contratados pela forma de gerenciamento de transporte os serviços:*

*I - de transporte individual de servidores em que houver necessidade comprovada de pelo menos uma das seguintes hipóteses:*

*a) identificação visual no veículo do brasão da Prefeitura do Município de São Paulo, objetivando conferir maior segurança aos servidores em áreas de risco;*

*b) necessidade de permanência do veículo no local para manter a segurança do servidor enquanto este executa atividades que possam expô-lo a risco;*

*II - transporte de cargas.”*

A Portaria nº 103/SMG/2017 ainda destaca que os veículos contratados sob esse modelo poderão: ter sua cobrança baseada em uso efetivo, seja por quilometragem, diária ou hora, serem solicitados em cores específicas e ainda permanecer aguardando o servidor no local de execução de suas atividades até o momento de seu retorno.

O destaque principal desse tipo de modelo, além do pagamento por uso efetivo, é o controle informatizado, com definição de itinerário solicitado via aplicativo Web ou Mobile, além de registro eletrônico de dados como: endereços de origem e destino final, código identificador único para cada viagem, quilometragem total percorrida, registro funcional dos servidores transportados, motivo da viagem, entre outros.

c-) Locação de veículos, com ou sem condutor: O modelo de locação prevê a disponibilidade integral dos veículos para atendimento da unidade contratante, podendo ser utilizado nos seguintes hipóteses:

*“Art. 4º Deverão ser contratados pela forma de locação, com ou sem condutor, os veículos:*

*I - que prestem serviços de transporte individual de cidadãos;*

*II - que tenham por objeto serviços de acompanhamento do Prefeito em suas atividades oficiais;*

*III - disponibilizados para prestação dos serviços dos Conselhos Tutelares;*

*IV - dos Grupos “A” e “B”, respeitados os limites quantitativos estabelecidos no Decreto nº 29.431, de 14 de dezembro de 1990 e alterações, autorizados a utilizar placas autolacradas;*

*V - destinados a atender as áreas localizadas na zona rural de São Paulo, definidas no Mapa 1A, especificado no artigo 383, inciso I, alínea “b” da Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 – Plano Diretor Estratégico.*

*VI - à serviço da Defesa Civil do Município;*

*VII - da frota da Guarda Civil Metropolitana.”*

O modelo de locação ainda poderá ser contratado, mesmo que não fazendo parte das hipóteses acima, mediante prévia e específica solicitação da unidade interessada e deliberação pela Secretaria Municipal de Gestão. Em caso de negativa da SMG, o pedido será encaminhado para JOF para deliberação final.

Destaca-se que, exceto os veículos de representação, que, por serem do grupo B, podem ser enquadrados no inciso IV acima, nenhum dos outros tipos de uso efetuados pela SPTrans encaixa-se nas hipóteses referentes ao modelo de locação. No entanto, os Contratos Emergenciais nº

2017/0281-01-00 e nº 2018/0012-01-00, assinados após a publicação do Decreto nº 57.605/2017 (o último ainda é posterior à Portaria nº 103/SMG/2017) possuem como objeto a locação de veículos.

Em verificação realizada pela Equipe de Auditoria, foi constatado que a SPTrans não solicitou autorização à SMG para contratação sob o modelo de locação, estando tais ajustes, portanto, em conflito com a legislação citada.

Pela interpretação conjunta das normas citadas nesta constatação, conclui-se que o modelo legalmente adequado de contratação, para cada tipo de frota utilizada pela SPTrans é:

- Veículos de representação: Agenciamento ou Locação
- Veículos do Pool (uso administrativo): Agenciamento
- Veículos de fiscalização e veículos para transporte de carga: Gerenciamento

Destaca-se que a análise do enquadramento acima se baseia na legislação, sendo que a Constatação 02 deste Relatório abordou a questão de otimização do modelo de contratação em termos operacionais e logísticos.

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** Por meio do documento EE 2018/6035, a São Paulo Transporte assim se manifestou:

*“Dada a imprescindibilidade da frota de veículos auxiliares para a realização das atividades precípua da SPTrans de gerenciamento e fiscalização do sistema de transporte por ônibus, e com o edital suspenso pelo Tribunal de Contas do Município, a SPTrans, desde 28.07.2016, na expectativa da liberação, que só ocorreu em 28.02.2018, viu-se forçada, a se valer de contratos emergenciais por períodos sucessivos de 180 dias, estando atualmente no quarto contrato emergencial, que, empenha-se, seja sucedido pela contratação definitiva.*

*Concomitantemente, a SPTrans vinha providenciando, com base na Ata de Registro de Preços nº 05/SMGCOBES/2017, a contratação dos serviços de agenciamento de transporte por aplicativo. Em fase de assinatura, a própria contratada 99 Tecnologia o encaminhou à Secretaria Municipal de Gestão para análise das adaptações feitas pela SPTrans, necessárias à adequação dos procedimentos pertinentes à administração indireta, sendo que até o presente ainda não recebemos a manifestação daquela Pasta.*

*No que concerne à Portaria 103/SMG/2017, que trata sobre o modelo de locação a ser contratado, sob deliberação da Secretaria Municipal de Gestão, informamos que o nosso Edital do Pregão Eletrônico nº 014/2015 foi devidamente aprovado, conforme e.mail em anexo 1.”*

#### **PLANO DE PROVIDÊNCIAS**

Não informado pela Unidade.

#### **PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO**

Não informado pela Unidade.

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

Em informação colhida junto a Secretaria Municipal de Gestão, ressalta-se que, até o dia 28/08/2017, a SPTrans ainda não havia dado entrada para o processo de assinatura da citada Ata de Registro de Preços, apenas tendo mantido conversas com a 99 Taxis.

Quanto à inexistência de autorização para contratações divergentes à nova legislação, a Entidade alega que foi devidamente autorizada pela SMG, fazendo referência apenas ao Pregão Eletrônico nº 014/2015, mas não cita os casos dos Contratos Emergenciais nº 2017/0281-01-00 e nº 2018/0012-01-00, também assinados após a publicação do Decreto nº 57.605/2017.

Sendo assim, mantem-se o posicionamento pela persistência no atraso para cumprimento da legislação sobre contratação de serviços de transporte no município de São Paulo, considerando o Decreto Municipal nº 57.605/2017 e a Portaria 103/SMG/2017.

### **RECOMENDAÇÃO 005**

Recomenda-se à SPTrans que finalize seus procedimentos de Adesão à Ata de Registro de Preços nº 05/SMG/COBES/2017 de modo a cumprir integralmente o que preconiza a legislação municipal sobre a contratação de serviços de transporte no município de São Paulo (Decreto Municipal nº 57.605/2017 e Portaria 103/SMG/2017).

### **CONSTATAÇÃO 004 - Inadequação da quantidade de veículos licitados mediante PALC nº 2015/0225.**

Conforme citado na Constatação 01 deste Relatório, cumpre destacar o processo de licitação atual, PALC nº 2015/0225, que, durante à época de realização desta auditoria, encontrava-se suspenso por determinação do Tribunal de Contas do Município (TCM) para a nova contratação de veículos locados.

A suspensão da licitação em 2015 pelo TCM ocorreu inicialmente por 10 motivos que necessitavam de maiores esclarecimentos ou retificações no edital e no Termo de Referência, sendo que, atualmente, restam pendentes três apontamentos, quais sejam:

*“4.1 – Não restou demonstrado que o quantitativo proposto é adequado, em infringência no inciso II do § 2º e § 4º do artigo 7º da LF nº 8666/93, e inciso IX do artigo 2º do DM 44.279/2003.*

*4.5 – Orçamento estimativo não atende ao § 4º do artigo 7º da LF nº 8666/93.*

*4.6 – Os quantitativos exigidos para a qualificação técnica não se encontram justificados em ofensa ao § 2º do artigo 30 da LF nº 8666/93.”*

Destaca-se que, conforme o TCM, todos os apontamentos que ensejaram a suspensão do referido processo licitatório estavam relacionados à adequação da integralidade do quantitativo de veículos proposto pela Estatal.

Verificou-se que, inicialmente, na primeira versão do edital do pregão eletrônico em 2015, havia no total 185 veículos a serem licitados, sendo 165 da frota titular e 20 da frota reserva, representando, portanto, um aumento considerável em relação à frota que a SPTrans tinha à época, a saber, 152 automóveis no total.

Dessa forma, solicitou-se que a Estatal demonstrasse adequadamente ao Tribunal a necessidade da frota a ser licitada para que a suspensão do certame fosse retirada, fato que não ocorreu até a presente data.

No processo administrativo PI nº 2015/1327, aberto para tratar especificamente dos apontamentos levantados pelo Tribunal no certame em questão, encontram-se as manifestações da Corte e os

diversos ofícios enviados pela SPTrans ao TCM, buscando justificar a adequação da contratação pretendida e reduzindo os quantitativos.

Em 24/08/2017, fls. 454 a 457 do PI nº 2015/1327, foi encontrada a última manifestação da Estatal reduzindo o quantitativo total de veículos a serem contratados para 134, sendo 121 da frota titular e 13 da frota reserva, e apresentando a função desses, buscando desta forma sanear os apontamentos do Tribunal a fim de liberar a licitação.

Destaca-se que, conforme a SPTrans, a redução no novo quantitativo foi possível graças à reestruturação organizacional havida na Empresa Estatal em 2017 e, principalmente, devido a estudos de quantificação das áreas técnicas e gestoras da frota com base no Decreto Municipal nº 57/605/2017, que dispõe sobre o transporte individual de agentes públicos da Administração Municipal.

Desta forma, a tabela a seguir demonstra os tipos e quantidades de veículos pretendidos pela SPTrans, conforme ofício encaminhado ao TCM em 2017:

**Tabela 20: Tipos e Quantidades de Veículos a serem licitados pela SPTrans**

Item	Descrição	Quantidade	Subdivisão	Área
TIPO 1	Hatch Administrativo	16	4	Segurança Patrimonial
			4	Inspeção Veicular
			2	Serviço Atende – Mobilidade Especial
			4	Pool
			1	Secretaria Adm.
			1	Manutenção Predial
TIPO 2	Hatch Operacional	89	21	Fiscalização Norte
			21	Fiscalização Leste
			26	Fiscalização Sul
			21	Fiscalização Diferenciada
TIPO 3	Van Passageiros	5	1	Fiscalização Norte
			1	Fiscalização Leste
			1	Fiscalização Sul
			1	Fiscalização Diferenciada
			1	Pool
TIPO 4	Veículo Urbano de Carga - VUC	1	1	Almoxarifado
TIPO 5	Pick-up cabine dupla	4	1	Fiscalização Norte
			1	Fiscalização Leste
			1	Fiscalização Sul
			1	Fiscalização Diferenciada
TIPO 6	Pick-up cabine simples Operacional	4	1	Fiscalização Norte
			1	Fiscalização Leste
			1	Fiscalização Sul
			1	Fiscalização Diferenciada
TIPO 7	Pick-up cabine simples Adm.	1	1	Manutenção Predial
TIPO 8	Sedan Médio Executivo	0	0	Excluído
TIPO 9	Sedan Médio Compacto	1	1	Diretoria
TIPO 10	Hatch Adm Reserva Técnica	2	2	
TIPO 11	Hatch Op. Reserva Técnica	9	9	
TIPO 12	Van de Passageiros - Reserva Técnica	1	1	
TIPO 13	Sedan Compacto - Reserva Técnica	1	1	
<b>Total</b>		<b>134</b>		

Dos dados acima, verifica-se que a quantidade prevista é menor do que a contratada anteriormente junto à Quality, 147 veículos, razão que corrobora a Constatação 02 deste Relatório no que concerne à possibilidade de economia potencial imediata com a readequação da frota atualmente locada e utilização da Ata de Registro de Preços nº 05/SMG/COBES/2017.

Ademais, não obstante o elogiável esforço da Estatal na readequação da frota, em vista das determinações do Tribunal, entende-se que ainda há oportunidades de melhoria e/ou demandas que necessitam de justificativa mais detalhada.

Destaca-se que outras oportunidades de melhoria apresentadas neste Relatório, tais como adequação das exigências dos automóveis para as estritamente necessárias, adoção de planilha de composição de custos, previsão contratual de período máximo em oficina e fracionamento do objeto, objetivam auxiliar, também, na licitação atual a fim de melhorar o processo de contratação.

Abaixo segue tabela que demonstra o quantitativo por tipo de veículo da frota anterior, locada junto á Quality, e da frota atual, contratada mediante ao PALC n° 2015/0225, bem como a diferença entre elas.

**Tabela 21:**Diferenças entre a frota atual e a frota pretendida

<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Frota Anterior</b>	<b>Frota Atual</b>	<b>Diferença</b>
Hatch	129	105	-24
Van	1	5	+4
VUC	1	1	0
Pick-Up	1	9	+8
Executivo/Sedan	1	1	0
<b>Total</b>	<b>133</b>	<b>121</b>	<b>-12</b>

Como se pode perceber, houve significativa redução do quantitativo de veículos hatch previstos. Em compensação, houve acréscimo no número de vans de passageiros e pick-ups. A seguir serão abordados mais detalhadamente cada tipo de veículo, a fim verificar a adequabilidade do quantitativo locado, tendo em vista os dados já apresentados no Item 2 desta Solicitação de Auditoria:

**4.1-) Veículos “Hatch”:** Houve redução de 24 veículos “*hatch*” na frota titular e de 2 na frota de reserva, sendo que tal redução deve-se à diminuição de 19 veículos hatch do Pool destinados à atividades administrativas, permanecendo 6 veículos, sendo 4 para uso geral, 1 para secretaria administrativa e 1 para uso da manutenção predial.

Embora o número de veículos remanescentes na frota administrativa seja compatível com o sugerido no Item 2.1 deste Relatório, é possível que a “departamentização” desta frota, conforme proposta: 4 veículos para uso geral, 1 para secretaria administrativa e 1 para uso da manutenção predial; possa resultar em baixa utilização de alguns desses carros. Assim, a Equipe de Auditoria entende que apenas a definição de 6 veículos administrativos poderia ser melhor para a Empresa Estatal, possibilitando maior flexibilidade na utilização dos carros pela SPTrans, dirimindo, dessa forma, o risco de baixa utilização.

Houve, também, a correta intensão em suspender 2 veículos, um da Diretoria Operacional e outro da Superintendência Operacional, apontados no item 2.1 como de baixa utilização.

Por fim, houve redução de 3 veículos do quantitativo total destinado à fiscalização específica, sendo i) eliminados os 5 veículos da “Vistoria e Manutenção de Terminais”; ii) reduzido em 1 o número de carros da “Segurança Patrimonial”; e iii) aumentadas as quantidades de veículos destinados à “Mobilidade Especial” em 1 carro e à “Inspeção Veicular” em 2 carros.

Ocorre que não houve justificativa para os acréscimos supracitados e, conforme Item 2.2 deste Relatório, verificou-se baixa utilização dos veículos destinados a essas atividades. Assim, é possível que haja espaço para redução mais expressiva do que a verificada.

Já os quantitativos de veículos atualmente locados para os núcleos norte, leste e sul mantiveram-se inalterados em relação ao contrato anterior. Assim, conforme descrito na Constatação 002 deste Relatório, a análise da quilometragem mensal desses automóveis demonstra que são utilizados em níveis adequados, sendo que os Núcleos Leste, Norte e Sul apresentaram médias por veículo de 3.201 km/mês, 2.358 km/mês e 2.462 km/mês, respectivamente.

Dessa forma, pode-se dizer que o quantitativo da frota mostrar-se-ia adequado à demanda, salvo o acréscimo das vans de passageiros sem a devida diminuição dos “*hatch*”, conforme abordado no Item 4.2 desta Solicitação.

Manteve-se, também, igualmente, inalterada, a quantidade de veículos da frota de fiscalização diferenciada GTD, 21 automóveis. Ocorre que, como apontado no Item 2.3 deste Relatório, há provável baixa utilização de pelo menos 2 veículos dessa frota. Assim, é possível que haja espaço para redução dos automóveis “*hatch*” previstos.

**4.2-) Vans de Passageiros:** Verificou-se o aumento de 4 Vans de Passageiros na contratação atual pela SPTrans em relação à frota anterior. A frota anterior contempla 1 Van que fica à disposição do Núcleo Sul, com mais um veículo de reserva técnica, enquanto que, na contratação atual, fixou-se um veículo para cada núcleo de fiscalização, regionais e GTD, e uma van para o Pool. Há, ainda, a previsão de um veículo para reserva técnica.

Segundo justificativa da Estatal, PI nº 2015/1327, a necessidade de contratação de uma van para cada núcleo regional e GTD está atrelada às fiscalizações especiais com equipes maiores. Já a necessidade do veículo para o Pool estaria vinculada ao transporte de pessoas e materiais para eventos especiais e viagens, sendo de uso geral da SPTrans.

Quanto a esta última, a Equipe de Auditoria entende que faltam justificativas adequadas para subsidiar a contratação, pois locar um veículo de elevado valor em regime de disponibilidade em tempo integral, caso da van, somente para atender a eventos especiais e viagens não parece razoável, sendo provável que tal veículo venha a possuir baixa utilização. Ademais não foram apresentados dados pormenorizados a respeito da previsão quantitativa de utilizações por período ou quilometragem estimada, a fim de justificar a necessidade da contratação nesses moldes.

Por fim, caso a quantidade de eventos especiais e viagens seja esporádica, como sugerem, salienta-se a possibilidade de utilização dos carros “*hatch*” e táxis para os deslocamentos de pessoas e, esporadicamente, das outras vans dos núcleos. Ademais, reitera-se que a legislação municipal determina que a contratação deste tipo de transporte ocorra por sistema de gerenciamento, remunerando-se a contratada por serviço efetivamente prestado. Desta forma, a locação de van para passageiros para esta finalidade em regime de disponibilidade por tempo integral mostra-se inadequada, de modo que tal veículo pode ser suprimido.

Quanto às vans destinadas aos núcleos de fiscalização; norte, sul, leste e GTD; não há no processo dados sobre a previsão de fiscalizações especiais por semana, a fim de justificar adequadamente a necessidade de se manter um veículo para cada núcleo em vez de, por exemplo, se compartilhar o uso dos automóveis, já que se destinam a fiscalizações especiais que necessitam de equipes maiores.

Todavia, como a SPTrans já possui uma van de passageiros a serviço do núcleo de fiscalização sul, foi possível apurar a média de utilização desse veículo, permitindo a conclusão de que, caso a utilização se mantenha para os outros núcleos, a contratação de uma van para cada um dos outros núcleos seria adequada frente a elevada média de utilização do atual veículo.

A tabela a seguir apresenta o resultado da apuração citada, demonstrando a quilometragem mensal percorrida pela van de passageiros utilizada pelo Núcleo Sul, sendo um veículo da frota titular e outro da frota de reserva. A quilometragem média percorrida foi de 5.637,8 Km/mês.

**Tabela 22:** Utilização da Van de Passageiros pelo Núcleo Sul

	fev/17	mar/17	abr/17	mai/17	jun/17	jul/17	ago/17	set/17	out/17	nov/17
FIK 9551	3989	4794	1613	0	3086	4491	1168	981	6000	5158
FIK 9855	1172	1277	3152	5741	2423	139	5342	4813	221	818
<b>Total</b>	<b>5161</b>	<b>6071</b>	<b>4765</b>	<b>5741</b>	<b>5509</b>	<b>4630</b>	<b>6510</b>	<b>5794</b>	<b>6221</b>	<b>5976</b>
<b>Média</b>	<b>5637,8</b>									

Por fim, destaca-se que, embora possa ser admitido o acréscimo dos veículos às respectivas frotas dos núcleos de fiscalização, desde que apresentem utilização satisfatória, entende-se que deveria haver a diminuição compensatória de veículos “hatch” das frotas leste, norte e GTD, de modo que esses não passem a registrar utilização menor. Destaca-se que os veículos da frota GTD já devem ser readequados, conforme Item 2.3.

Já quanto a van contratada para integrar a frota de reserva técnica, ressalta-se que se destina para substituição imediata das que eventualmente ficarem fora de operação, seja por roubo, manutenção, etc. A necessidade específica da reserva técnica será abordada mais detalhadamente em item específico deste trabalho, todavia cumpre ressaltar que, caso a presença integral das vans nos núcleos de fiscalização não seja absolutamente indispensável ao funcionamento destes, em outras palavras, caso haja a possibilidade de que, esporadicamente, as fiscalizações com equipes maiores possam ser feitas por outros veículos, como ocorre atualmente na maior parte dos núcleos, sugere-se a supressão deste veículo da reserva técnica.

**4.3-) Veículo Urbano de Carga – VUC:** Não se verificou aumento na quantidade de veículos de carga a ser ajustado. Em contrato anterior, a SPTrans locava junto à Quality uma van para carga, enquanto que, no contrato atual, loca-se um Veículo Urbano de Carga – VUC para uso do almoxarifado, sendo que a justificativa para contratação é o “transporte de materiais, móveis e equipamentos de uso geral”, conforme PI nº 2015/1327.

Ocorre que, conforme CVA, a van de carga locada no contrato anterior apresenta utilização extremamente baixa, atingindo a média de apenas 573 Km/mês. Abaixo segue tabela que demonstra a quilometragem utilizada por mês para o veículo:

**Tabela 23:** Utilização da Van de Cargas

	fev/17	mar/17	abr/17	mai/17	jun/17	jul/17	ago/17	set/17	out/17	nov/17	Média
FIK 9701	461	336	248	538	719	377	974	611	701	765	573

Em 30/11/2017, o odômetro deste veículo, incorporado à frota da Estatal em 15/08/2013, registrava apenas 26.522 Km rodados, ou seja, uma média inferior a 520 Km/mês, considerando um período de mais de 4 anos de uso, de 15/08/2013 a 30/11/2017.

Portanto, tendo em vista sua baixa utilização e o alto custo mensal dispendido, sendo que atualmente são pagos R\$ 5.331,60/mês para disponibilização integral da van de carga, sugere-se a supressão do VUC.

Ademais, conforme Item 3 deste Relatório, a Portaria nº 103/SMG/2017 determina que o transporte de cargas deve ser contratado pelo modelo de gerenciamento, no qual a utilização do veículo deve

ser previamente agendada ou chamada pela unidade contratante, quando necessária a sua utilização, para cumprir itinerário predeterminado, não permanecendo em disponibilidade em período integral.

A Portaria ainda destaca que os veículos contratados sob esse modelo poderão: ter sua cobrança baseada em uso efetivo, seja por quilometragem, diária ou hora, serem solicitados em cores específicas e ainda permanecer aguardando o servidor no local de execução de suas atividades até o momento de seu retorno.

Por fim, a inclusão de um VUC, como também é o caso das vans de passageiros e pick-ups, entre os veículos licitados pela SPTrans, sem o devido parcelamento do objeto, tende a diminuir a competitividade do certame, tendo em vista que menos empresas serão capazes de oferecer todos os tipos de veículos pretendidos, acarretando, assim, aumento de preço. O fracionamento do objeto será abordado em item específico deste Relatório.

**4.4-) Pick-Ups:** Verificou-se o aumento de 8 Pick-Ups na contratação atual em relação à anterior. A frota anterior contemplava um veículo que fica à disposição do Núcleo Norte, enquanto na licitação pretendida fixou-se a necessidade de 9 veículos, sendo duas pick-ups, uma com cabine simples e outra com cabine dupla, para cada núcleo de fiscalização; norte, sul, leste e GTD; e uma para manutenção predial.

Segundo o documento da Estatal datado de 24/08/2017, PI nº 2015/1327, a necessidade de contratação de pick-ups para cada núcleo deve-se a fiscalizações em que é necessário o transporte de equipamentos, como cones, cavaletes, etc.

Não houve justificativa mais detalhada quanto à necessidade de se manter duas pick-ups para cada núcleo, sendo que a Estatal poderia ter instruído o processo com a previsão de utilização por semana ou quilometragem estimada, considerando o aumento do quantitativo desses veículos.

Desta forma, por meio de exame dos CVA, foi apurada a quilometragem mensal percorrida pela Pick-Up utilizada pelo Núcleo Norte no contrato anterior (com a empresa Quality). A tabela a seguir demonstra o resultado da apuração, permitindo a conclusão de que, caso a média de utilização pelos outros núcleos de fiscalização seja semelhante a do Núcleo Norte, a contratação das **duas** pick-ups por núcleo é, possivelmente, inadequada frente à baixa média de utilização do atual veículo, a saber, 1.511 Km/mês.

**Tabela 24:** Utilização da Pick-Up pelo núcleo Norte

	fev/17	mar/17	abr/17	mai/17	jun/17	jul/17	ago/17	set/17	out/17	nov/17	Média
FIK 9768	1253	954	1422	1364	1805	1218	1948	1490	2077	1584	1511

Ademais, os núcleos sul, leste e GTD, não têm atualmente quaisquer carros tipo pick-up à disposição, sendo que o acréscimo imediato de dois veículos necessitaria de justificativa mais detalhada a fim de se evitar baixa utilização dos mesmos.

Quanto à pick-up destinada à manutenção predial, tem-se que, tendo em vista já ter sido previsto para o setor um veículo “*hatch*”, também se faz imprescindível uma justificativa mais adequada quanto a sua necessidade, de modo a se dirimir a possibilidade de baixa utilização da mesma. Ademais, conforme Item 4.3 deste Relatório, sugere-se a contratação por gerenciamento de veículo de carga que, também, poderia atender as demandas da manutenção para o transporte de equipamentos maiores.

**4.5-) Sedan Compacto:** Foram retirados do atual contrato os veículos de representação, inicialmente previstos, tendo sido locado um sedan compacto para uso da diretoria da Empresa.

Destaca-se, todavia, que o contrato atual prevê um veículo para a frota titular e outro para frota destinada à reserva técnica que tem como objetivo a substituição imediata do veículo eventualmente fora de operação. A necessidade específica da reserva técnica será abordada mais detalhadamente em item específico deste trabalho, mas, dada à possibilidade de substituição esporádica deste veículo pelos “hatch” ou mesmo pela utilização da Ata de Registro de Preços nº ARP nº 05/SMG/COBES/2017, sugere-se a supressão do mesmo.

Tal sugestão deve-se à pequena diferença de preços existentes entre os veículos da frota titular e da frota reserva, 21% segundo informações do PI nº 2015/1327. Assim, caso a contratação se mantenha como a proposta, a SPTrans pagará mensalmente pela locação de 1,79 sedans compactos, mas só poderá utilizar 1, tornando a contratação do veículo extremamente desvantajosa para a Administração. Isso porque, de maneira resumida, com essa configuração, a Prefeitura está pagando por dois veículos, mas somente podendo utilizar um, dado que o reserva somente pode ser aproveitado na falta do titular.

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** Por meio do documento EE 2018/6035, a São Paulo Transporte assim se manifestou:

*“Para fins de acompanhamento do processo licitatório relativo ao PALC nº 2015/0225, o Tribunal de Contas do Município de São Paulo instaurou o processo TC nº 72.002.476/15-62, e, em seu despacho de liberação do Edital, prolatou que os quantitativos propostos não são impeditivos à continuidade da licitação, uma vez que poderão ser verificados quando da execução dos serviços por meio de acompanhamento da execução contratual.*

*Para melhor entendimento, anexamos planilha informativa dos quantitativos mantidos em Edital, sua distribuição, e indicação das respectivas finalidades, sendo que, enfatizamos, todos se destinam ao uso operacional, exceção feita a 6 (seis) veículos que ficarão como frota pool administrativo para atendimento aos serviços não realizáveis por táxi. (anexo 2)”*

#### **PLANO DE PROVIDÊNCIAS**

Não informado pela Unidade.

#### **PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO**

Não informado pela Unidade.

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

A Unidade limita-se a argumentar que o despacho do Tribunal de Contas do Município prolatou que os quantitativos propostos não são impeditivos à continuidade da licitação.

Apesar do citado despacho do TCM, de natureza e objetivos diversos deste relatório de controle interno, ressalta-se que a afirmação pela inadequação da quantidade de veículos licitados mediante PALC nº 2015/0225 está embasada nos argumentos e fatos apresentados no texto da Constatação, sendo que nenhum deles foi diretamente refutado ou justificado pela SPTrans em sua manifestação.

Dessa forma, a presente Constatação torna-se conclusiva.

## RECOMENDAÇÃO 006

Idem Recomendação 002.

### CONSTATAÇÃO 005 - Superestimação do número de lavagens contratadas considerando-se a efetiva utilização, acarretando em desperdício estimado de R\$ 90.297,69 por ano.

Dentre as obrigações destinadas à empresa, a Cláusula Nona do Contrato nº10/090-01-11 especifica a realização de lavagens em todos os veículos da frota, sendo que a mesma exigência permaneceu durante as prorrogações contratuais, conforme segue:

“9.1.22. Fornecer, para cada veículo, 1 (uma) lavagem com limpeza interna e externa por semana;”

Em visita da Equipe de Auditoria ao Complexo Santa Rita, sede administrativa do contrato e local de guarda para parte da frota locada, foi verificado que as lavagens são efetuadas mediante a emissão de tickets que são apresentados junto aos locais credenciados.

Para cada veículo, inclusive os pertencentes à frota de reserva técnica, são emitidos previamente quatro tickets por mês, sendo que esses não são necessariamente utilizados em sua totalidade. Em caso de sobra, não existe o acúmulo para o mês seguinte ou algum tipo de abatimento dos valores mensais pagos pela SPTrans à empresa Quality.

Inicialmente, nota-se que a emissão de quatro tickets por mês não garante, conforme exige o contrato, uma lavagem por semana, dado que são emitidos 48 tickets (quatro tickets por mês durante 12 meses) para 52 semanas anuais. Dessa forma, existe um déficit de quatro lavagens por ano por veículo, ou seja, 588 lavagens (considerando 147 veículos) que são contratualizados, porém não são fornecidas, a cada ano.

Além disso, a Estatal mantém registrado, em planilhas de Excel, o controle sobre o número de lavagens realizadas mensalmente, o que foi alvo de análise por parte desta Equipe de Auditoria, com o objetivo de verificar a adequabilidade do quantitativo atual contratado. A seguir, a síntese de tais informações para os meses de julho a novembro de 2017:

**Tabela 25:** Lavagens realizadas

	jul/17	ago/17	set/17	out/17	nov/17	Média
Lavagens realizadas	301	399	449	461	382	398,4
Número de veículos	147	147	147	147	147	147
Lavagens por veículo	2,047619	2,714286	3,054422	3,136054	2,598639	2,710204
Tickets emitidos por veículo	4	4	4	4	4	4

Percebe-se, dessa forma, que, apesar da emissão de quatro tickets por veículo por mês, o que já não cobre o efetivo contratado de uma lavagem por semana, em média são utilizados apenas 2,71. Demonstra-se, portanto, que o número de lavagens estipuladas em contrato está acima das reais necessidades da empresa.

No estudo mais recente do CADTERC, com referência de preços de maio de 2017, os custos por lavagem, embutidos no valor contratual, para veículos do grupo “Hatch de 1.0 a 1.6”, são estimados em R\$ 32,33.

A tabela abaixo demonstra a economia potencial anual de R\$ 90.297,69 que seria possível obter no preço do contrato caso o número de lavagens fosse condizente com a efetiva utilização da SPTrans,

ou seja 2,71 lavagens por mês por veículo, o que totaliza 33 a cada ano e um total de 4.851 para os 147 carros atuais:

**Tabela 26:** Economia Potencial com a readequação do número de lavagens dos Veículos

	CONTRATADO	UTILIZADO
LAVAGENS POR VEÍCULO POR ANO	52	33
TOTAL DE LAVAGENS POR ANO (X 147 CARROS)	7644	4851
CUSTO ANUAL ESTIMADO COM LAVAGENS	R\$ 247.130,52	R\$ 156.832,83
ECONOMIA POTENCIAL ANUAL	R\$ 90.297,69	

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** Por meio do documento EE 2018/6035, a São Paulo Transporte assim se manifestou:

*“A SPTrans, na intenção de sempre fazer bom uso dos veículos da frota auxiliar, mantendo-os em plenas condições de higiene, de limpeza e com boa apresentação, já que, por sua identificação, representam um serviço público, intensificou a gestão das lavagens junto aos empregados condutores, exigindo o cumprimento da frequência semanal de lavagem estabelecida.”*

#### **PLANO DE PROVIDÊNCIAS**

Não informado pela Unidade.

#### **PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO**

Não informado pela Unidade.

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

A Unidade afirma que intensificou a gestão de lavagens junto aos empregados condutores, exigindo o cumprimento da frequência semanal. Ressalta-se que não foi enviada qualquer documentação que comprove que a atual realização de lavagens cumpra a determinação contratual.

Destaca-se ainda que a SPTrans não emitiu comentário a respeito do fato de que emissão de quatro tickets de lavagens por mês não supre a exigência contratual por uma lavagem semanal. Também não foi justificada a necessidade de contratação de tamanha frequência, ainda mais se tratando de veículos utilizados em ambiente urbano.

Dessa forma, conclui-se pelo descumprimento de exigência contratual pela disponibilização de uma lavagem mensal, além da contratação de lavagens acima das necessidades do órgão, de forma que a adequação do número de lavagens às necessidades da Unidade resultaria em economia potencial no valor de R\$ 90.297,69 por ano.

#### **RECOMENDAÇÃO 007**

Recomenda-se à SPTrans que ajuste o número de lavagens exigidas no contrato de 52 por ano por veículo para 33, efetuando o devido ajuste no valor, conforme atual planilha de composição de custos.

#### **CONSTATAÇÃO 006 - Fragilidade nos controles sobre a utilização dos automóveis.**

A Equipe de Auditoria analisou os mecanismos disponíveis para o controle sobre a utilização dos veículos presentes no modelo contratual utilizado pela SPTrans à época da realização da auditoria,

tanto sob o aspecto da adequabilidade, para garantir que os automóveis estejam sendo usados apenas para os fins aos quais foram contratados, quanto sob o aspecto da eficiência, para permitir um número razoável de informações que indiquem se a quantidade de veículos é condizente com as necessidades da entidade.

Após a análise do contrato, constatou-se a ausência de alguns itens, cujo acréscimo facilitaria o controle mencionado acima:

- Ausência de cláusula que obrigue o rastreamento dos veículos via satélite, com registro dos deslocamentos apresentado em relatório mensal. A falta do referido rastreamento via satélite é agravada pela falta de registro quanto aos destinos dos veículos no CVA;
- Ausência de informação sobre nível de ocupação dos veículos, com registros que apontem, a cada viagem, quantos passageiros simultâneos estavam presentes no automóvel;
- Ausência de informação sobre o tempo em que o veículo esteve, de fato, em deslocamento, dado que o CVA apresenta apenas o horário inicial e final em que determinado usuário dispôs do automóvel, podendo incluir o período em que permaneceu estacionado durante alguma atividade.

De modo a exemplificar o prejuízo ao controle que a ausência de informação sobre o tempo em que o veículo esteve, de fato, em deslocamento, causa para a análise dos dados, a tabela a seguir demonstra alguns casos de veículos com longo período de suposta utilização e baixíssima quilometragem percorrida, sendo que, em casos mais críticos, anotou-se que o veículo teria sido utilizado por 8 horas, mas sequer 1 Km foi percorrido, mostrando que, na prática, o automóvel não fora utilizado.

**Tabela 27:** Exemplos de Veículos com Longo Período de utilização e Baixa Quilometragem Rodada

<b>Data</b>	<b>KM Rodados</b>	<b>Período</b>
<b>Veículo: FIK 9873 Local: Fiscalização Leste</b>		
3/4/17	2	07:30
6/4/17	6	08:00
7/4/17	0	08:00
10/4/17	2	08:00
11/4/17	6	07:50
13/4/17	0	08:00
17/4/17	0	07:25
24/4/17	3	08:00
27/4/17	2	08:00
<b>Veículo: FSV 4071 Local: Fiscalização Norte</b>		
20/4/17	0	08:00
25/4/17	0	09:30
26/4/17	1	08:00
28/4/17	2	6:15
<b>Veículo: FJS 1087 Local: Reserva</b>		
10/4/17	15	07:20
25/4/17	16	07:50
26/4/17	7	06:50
27/4/17	6	07:00
<b>Veículo: FIK 9604 Local: Segurança Patrimonial</b>		
07/4/17	14	05:00
13/4/17	12	06:40
16/4/17	12	06:05
26/4/17	13	07:30
28/4/17	11	07:40

Ao analisarem-se os exemplos acima, nos quais os CVA indicam grandes tempos de utilização, porém com baixas quilometragens percorridas, percebe-se que esses períodos relatados podem não ser informações confiáveis sobre a intensidade de utilização dos carros. Dessa forma, conclui-se que, no intervalo indicado por esses controles como sendo um período de efetivo uso dos automóveis, estes podem, na realidade, estar parados, o que indica a insuficiência de informação nesses controles.

Assim, resta prejudicada uma análise mais aprofundada sobre a adequabilidade do quantitativo de veículos contratados e a otimização logística dos deslocamentos; dado que não é possível determinar itinerários, o nível de ocupação ou mesmo o percentual de automóveis em deslocamento, uma vez que o CVA apresenta apenas o horário inicial e final em que determinado usuário dispôs do automóvel, podendo incluir o período em que permaneceu estacionado durante alguma atividade.

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** Por meio do documento EE 2018/6035, a São Paulo Transporte assim se manifestou:

*“Os veículos da fiscalização transportam os técnicos nos deslocamentos para atividades diversas de suas rotinas de fiscalização. Por vezes a necessidade impõe que o veículo permaneça parado enquanto o técnico realiza seu trabalho de orientações aos operadores do sistema sobre necessários desvios de itinerários, e, ainda, como ferramenta de trabalho, o veículo auxiliar pode servir de obstáculo para impedir o acesso a uma via temporariamente interditada. Sua importância como essencial instrumento de trabalho às equipes operacionais nem sempre guarda relação direta com a distância percorrida.*

*Todavia, considerando-se que os novos veículos serão dotados de sistema de rastreamento, e, portanto, com melhor estrutura de controle, estima-se que a nova tecnologia permitirá melhor avaliação de sua utilização para eventuais necessárias readaptações da frota.”*

#### **PLANO DE PROVIDÊNCIAS**

Não informado pela Unidade.

#### **PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO**

Não informado pela Unidade.

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

A Unidade alega que o veículo, por vezes, deve permanecer parado enquanto o técnico realiza seu trabalho, ou mesmo para servir de bloqueio a uma via. A Equipe de Auditoria entende que, de fato, em algumas circunstâncias, pela própria natureza do trabalho realizado, é necessário que o veículo permaneça à disposição de seu usuário, mas também destaca que, para diversos tipos de utilização, o compartilhamento de veículos poderia e deveria ser explorado.

O contrato atual passou a adotar o sistema de rastreamento, o que aprimora a possibilidade controle sobre a efetiva utilização dos veículos. Ainda assim, é necessário que a SPTrans realize constantes verificações sobre a adequabilidade do número de veículos locados, mediante avaliação sobre os deslocamentos efetivos, procedendo com o tempestivo ajuste no contrato.

No entanto, considerando a ausência de manifestação da Unidade à respeito, bem como as exigências do novo contrato, percebe-se que a carência de informação a respeito do nível de

ocupação persiste. Trata-se de informação importante para determinar eficiência logística e possibilidade de compartilhamento.

### **RECOMENDAÇÃO 008**

Recomenda-se à SPTrans que inclua nas informações de controle a identificação e quantificação dos ocupantes do veículo a cada viagem realizada.

### **RECOMENDAÇÃO 009**

Idem Recomendação 002.

### **CONSTATAÇÃO 007 - Atraso na substituição de veículos furtados gerando prejuízo potencial de R\$ 17.394,39.**

Ao se analisarem as disposições concernentes à substituição aplicada aos veículos roubados, furtados ou com perda total, tem-se que os Contratos Emergenciais n°s 2016/0234-01-00, 2017/0029-01-00 e 2017/0281-01-00, dispõe que cabe à Contratada:

*“Substituir o veículo roubado, furtado, ou sinistrado com perda total, por outro de especificação equivalente ao contratado, no prazo de até 30 (trinta) dias do recebimento da comunicação pela SPTrans, de modo a recompor a quantidade contratada”*

Todavia foi verificado um atraso na substituição de veículos furtados, de modo que a frota total contratada ficou sem a devida recomposição por período superior a 30 dias. Seguem casos verificados:

- i)** Placa: FIK-9627  
Prazo Mínimo: 4 meses (pelo menos de 01/05/2017 até, pelo menos, 01/09/17)
- ii)** Placa: FIK-9572  
Prazo Mínimo: 4 meses (de 01/05/2017 até, pelo menos, 01/09/17)
- iii)** Placa: OZY-9532  
Prazo Mínimo: 3 meses (de 01/09/2017 até, pelo menos, 01/12/17)
- iv)** Placa: FIK-9612  
Prazo Mínimo: 2 meses (de 01/08/2017 até, pelo menos, 01/10/17)

Nos períodos apontados, tais veículos foram cobertos por carros da frota de reserva até serem substituídos definitivamente nos meses posteriores. Salienta-se que não foi possível verificar a data exata da saída do veículo da frota, bem como a data exata da substituição, razão pela qual se aponta o prazo mínimo em que a frota permaneceu sem a adequada recomposição.

Reitera-se que, apesar de ter havido a cobertura do veículo furtado por carro da frota reserva, a Equipe de Auditoria entende que não houve a recomposição da quantidade de veículos contratada, quer seja 133 para frota titular e 14 para frota de reserva, ocorrendo, portanto, uma falha na fiscalização do contrato. Ademais, não foi identificada multa por descumprimento do prazo de substituição, sendo que o Contrato n° 2017/0281-01-00 dispõe como penalidade:

*”Multa diária de 1/30 (um trinta avos) do valor mensal de locação por deixar de substituir cada veículo roubado, furtado ou imobilizado por avariais, acidente de qualquer natureza ou manutenção programada nas condições e prazos determinados.”*

Pelos atrasos apontados nas substituições, pode-se calcular uma multa mínima devida de R\$ 17.394,39 (R\$ 1.932,71 x 9 meses), pois os veículos de placas FIK 9627 e FIK 9572 permaneceram, pelo menos, 3 meses completos sem substituição além do tempo determinado por contrato. O de placa OZY 9532 permaneceu 2 meses completos sem substituição além do tempo determinado e o de placa FIK 9612 permaneceu, pelo menos, 1 mês completo sem substituição além do tempo determinado por contrato.

Destaca-se, por exemplo, que no mês de agosto/2017 havia apenas 143 veículos da frota contratada, sendo 130 da frota titular, 3 da frota de reserva integralmente dedicados à substituição de carros roubados da frota titular e 10 veículos da frota reserva dedicados às demais substituições dos veículos titulares.

Faltavam, portanto, quatro carros para recompor a frota contratada, sendo três carros roubados que, conforme acima, não haviam sido substituídos (placas FIK-9627, FIK-9572 e FIK-9612) e um veículo da frota de reserva técnica, pois o de placa FAO-7922 substituíra desde junho definitivamente um veículo da frota titular, não sendo este próprio repostado, conforme será visto na Constatação 09 deste Relatório.

Por fim, cabe destacar que a demora na substituição dos veículos furtados acaba superavaliando, também, a necessidade de carros estimados para a frota de reserva a ser contratada, pois, caso a substituição ocorresse dentro do prazo estipulado em contrato, a necessidade por veículos reserva seria menor.

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** Por meio do documento EE 2018/6035, a São Paulo Transporte assim se manifestou:

*“As ocorrências apontadas se deram em período de contratação emergencial, de vigência precária, a depender da desejada liberação do edital da nova licitação pelo Tribunal de Contas do Município.*

*O eventual atraso não gerou prejuízo financeiro, posto que os veículos da frota reserva cumpriram sua finalidade de cobertura da falta do titular, sendo que, no caso de eventual ausência de substituição, o procedimento de medição glosa o valor da diária, não havendo pagamento indevido. De todo modo, será feita avaliação de cada situação para a adoção das providências cabíveis.”*

#### **PLANO DE PROVIDÊNCIAS**

Não informado pela Unidade.

#### **PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO**

Não informado pela Unidade.

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

A Unidade alega que, como os veículos foram substituídos pela frota reserva, não houve prejuízo financeiro. Conforme apontado pelo próprio texto da Constatação, a Equipe de Auditoria não entende dessa forma, pois, além da ausência de cobrança de multa, o atraso de substituição de veículo furtado conforme mandamento contratual acaba por superavaliar também a necessidade de carros estimados para a frota de reserva a ser contratada, aumentando desnecessariamente o valor do ajuste.

Ademais, a SPTrans atribui à precariedade da contratação emergencial as ocorrências apontadas. A Equipe de Auditoria afirma que, mesmo se tratando de tipo precário de contratação, a contratada ainda possui obrigatoriedade no cumprimento de suas cláusulas, até porque também é remunerada conforme estipulado em ajuste.

## RECOMENDAÇÃO 010

Recomenda-se à SPTrans a aplicação da devida multa por descumprimento contratual para os casos apontados nesta Constatação, mediante o devido processo administrativo que garanta à empresa o contraditório e ampla defesa.

## RECOMENDAÇÃO 011

Caso a Unidade, em último caso, avalie a manutenção da frota reserva como indispensável, recomenda-se à SPTrans que o número de veículos contratados para esta frota não leve em consideração os casos que deveriam, por obrigação contratual, resultar em substituição por outro automóvel, e não serem cobertos de forma precária por esta frota.

## CONSTATAÇÃO 008 - Falha na distribuição do uso dos veículos e “departamentização” da frota, fazendo com que parte dessa seja relevantemente mais utilizada do que outra, causando problemas de necessidade de manutenção e tempo em oficina acima do normal.

Conforme relatado na Constatação 02 deste Relatório, a SPTrans possui a prática de dividir de forma rígida os veículos locados conforme suas destinações, sendo que aqueles que forem alocados para um determinado setor não são utilizados para outros. A essa prática chamamos de “departamentização” da frota.

Dado que, alguns setores, especialmente os de fiscalização regional, possuem um nível de utilização de veículos relevantemente superior aos demais, a divisão da frota acaba por ocasionar uma desigualdade no desgaste causado aos automóveis, de forma que um grupo deles acaba por passar por diversos processos de manutenção corretiva, enquanto que os demais ainda estão em condições ótimas de conservação, mesmo tendo mais de 4 anos de operação na Estatal.

A tabela abaixo registra comparação entre quilometragens totais percorridas por veículos que iniciaram suas operações em datas semelhantes. Na coluna da esquerda estão listados os automóveis com menores marcações no odômetro em 31/11/2017, enquanto, à direita, encontram-se os carros com o maior número de quilômetros rodados na mesma data:

**Tabela 28:** Comparação entre os valores registrados nos odômetros de diferentes veículos em 30/11/2017

Veículos com Km Total mais baixa em 30/11/2017			Veículos com Km Total mais alta em 30/11/2017		
PLACA	KM FINAL	LOCAL	PLACA	KM FINAL	LOCAL
EXM-3495	48.324	Segurança Patrimonial e Prevenção a Fraudes	EXM-3463	125.644	Fiscalização Leste
			EXM-3416	108.231	Fiscalização Sul
			EXM-3458	105.869	Fiscalização Leste
EXM-3588	50.158	Vistoria da manutenção de Terminais	EXM-3524	101.795	Fiscalização GTD
EXM-3590	44.200	Vistoria da manutenção de Terminais	EXM-3528	128.555	Fiscalização GTD
EXM-3616	41.579	Atendimento Pool	EXM-3618	123.161	Fiscalização GTD
FGC- 0179	52.856	Atendimento Pool	FGC- 0168	137.371	Fiscalização Leste
			FGC-0189	120.119	Fiscalização GTD
			FGC - 0169	133.071	Fiscalização Leste
FGC-0579	45.449	Mobilidade Especial	FGC - 0548	93.292	Fiscalização Norte
FIK - 9581	62.724	Vistoria da manutenção de Terminais	FIK - 9551	114.097	Fiscalização Sul

			FIK - 9562	144.916	Fiscalização Norte
			FIK - 9564	124.957	Fiscalização Norte
			FIK - 9573	144.085	Fiscalização Norte
			FIK - 9582	131.498	Fiscalização Norte
			FIK - 9587	134.958	Fiscalização Leste
			FIK - 9614	153.163	Atendimento Pool
FIK - 9623	43.156	Atendimento Pool	FIK - 9616	114.635	Fiscalização Norte
			FIK - 9624	139.227	Fiscalização Norte
			FIK - 9626	119.968	Fiscalização Norte
			FIK - 9640	104.152	Fiscalização Sul
FIK - 9682	57.496	Fiscalização Norte	FIK - 9681	153743	Atendimento Pool
			FIK - 9685	115093	Fiscalização Norte
FIK - 9763	47.561	Atendimento Pool	FIK - 9759	150.121	Fiscalização Leste
FIK - 9785	50.924	Vistoria da manutenção de Terminais	FIK - 9801	93.355	Fiscalização Norte
FIK - 9786	61.416	Atendimento Pool	FIK - 9808	134.648	Fiscalização Leste
FIK - 9831	65.817	Segurança Patrimonial e Prevenção a Fraudes	FIK - 9829	152.461	Atendimento Pool
FIK - 9867	58.981	Vistoria da manutenção de Terminais	FIK - 9850	163.712	Atendimento Pool
			FIK - 9864	142.509	Fiscalização Sul
FIK-9571	51.215	Atendimento Pool	FIK-9583	126.631	Fiscalização GTD
FIK-9575	31.191	Fiscalização GTD	FIK-9607	118.261	Fiscalização GTD
FIK-9613	57.337	Atendimento Pool	FIK-9634	120.249	Fiscalização GTD
FIK-9716	78.013	Atendimento Pool	FIK-9703	121.270	Fiscalização GTD
FIK-9732	64.312	Atendimento Pool	FIK-9725	117.826	Fiscalização GTD
FIK-9752	64.688	Atendimento Pool	FIK-9789	118.840	Fiscalização GTD
FIK-9762	77.336	Atendimento Pool	FIK-9791	121.471	Fiscalização GTD
FIK-9782	64.439	Atendimento Pool	FIK-9821	124.131	Fiscalização GTD
FIK-9790	41.433	Atendimento Pool	FIK-9825	132.598	Fiscalização GTD
FIK-9830	67.826	Atendimento Pool	FIK-9841	113.145	Fiscalização GTD
FIK-9836	75.244	Atendimento Pool			
FIK-9839	50.496	Atendimento Pool			

Percebe-se que os veículos com menor utilização são majoritariamente aqueles que pertencem ao *Pool* e as chamadas Frotas de Fiscalizações Específicas, enquanto os que apresentam maior quilometragem rodada pertencem às Frotas de Fiscalização.

Percebe-se, ainda que, enquanto existem veículos com menos de 50.000 km rodados, outros ultrapassam a marca dos 150.000 km. A ausência de uma adequada distribuição dos carros, que permitisse a todos receber igualmente o mesmo nível de utilização, acaba por impor intenso desgaste à parte da frota, enquanto outra parte é subutilizada.

Tal prática está acarretando desnecessários gastos com manutenção corretiva, aumentando o tempo médio em que a frota é desfalcada por permanência dos veículos em oficina, conseqüentemente aumentando a necessidade por veículos da frota de reserva técnica para realizar a substituição, enquanto diversos outros automóveis estão em perfeito estado de conservação e sendo subutilizados.

Dessa forma, afirma-se que, caso houvesse um rodízio entre os veículos de forma que pudessem atender a vários setores de forma equilibrada, os carros teriam níveis de desgaste parecidos e sem sobrecargas, diminuindo o número de quebras e desfalques na frota titular, bem como reduzindo a necessidade por reserva técnica, o que, conseqüentemente, reduziria o valor contratual.

Ademais, a rígida “departamentização” da frota acaba por superestimar sobremaneira a necessidade por veículos a serem locados, pois cada setor tende a “arredondar” para cima suas reais necessidades, inclusive por não terem a garantia de que, caso falte algum veículo para “sua” frota, poderiam utilizar qualquer outro que estivesse à disposição.

Salienta-se que, em todas as visitas desta Equipe de Auditoria à Rua Santa Rita, havia sempre mais de 10 veículos parados, destacando-se justamente os administrativos, de fiscalização específica e de fiscalização diferenciada, fato que contrasta com a falta de carros alegada por outros setores.

Portanto, constata-se que uma maior flexibilização da frota permitiria que os veículos fossem utilizados nos/pelos locais/setores nos quais fossem necessários naquele momento, o que possibilitaria:

- i) maior isonomia no processo de desgaste dos veículos;
- ii) maior otimização do uso da frota;
- iii) possibilidade de redução no número de veículos; e
- iv) menor necessidade de frota reserva.

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** Por meio do documento EE 2018/6035, a São Paulo Transporte assim se manifestou:

*“De fato, os veículos destinados a cada utilização ficam alocados em suas bases respectivas. Todavia, entendemos que essa metodologia não é definitivamente uma tendência de superestimação de quantitativos, haja vista a presença de frota reserva.*

*Como o veículo específico da fiscalização tem algumas prerrogativas de sua utilização como liberação do rodízio e livre acesso aos corredores e faixas exclusivas de ônibus, devendo, para tanto, estar visualmente caracterizado como tal, e devidamente cadastrado junto ao DSV, não é tão prática e rápida sua substituição por veículos do pool administrativo, que, não detém as mesmas prerrogativas, e, que têm outra identificação visual. Ainda assim, por diversas vezes já realizamos esse tipo de troca de finalidade.*

*Quanto à permanência de veículos parados no Complexo Santa Rita, podemos explicar que se trata da base principal da frota de carros auxiliares. Nesse local permanecem os veículos destinados ao pool administrativo, acionados por demanda, bem como aqueles veículos que devam passar por manutenção preventiva e corretiva, ou que tenham acabado de passar por tais manutenções.*

*Reiteramos, ainda, que, na próxima contratação, com o fornecimento dos veículos com sistema de rastreamento, haverá melhor estrutura de controle, estimando-se que a nova tecnologia permitirá melhor avaliação de sua utilização, e, se necessário, readequação da frota.”*

## **PLANO DE PROVIDÊNCIAS**

Não informado pela Unidade.

## **PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO**

Não informado pela Unidade.

## **ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA**

A Unidade alega que, como existem diferenças na identificação visual entre os veículos de fiscalização e os administrativos, a troca entre setores não seria simples. Mesmo assim, a auditoria entende que o rodízio de veículos entre as fortas traria benefícios que superariam eventuais dificuldades, conforme indicado no texto da constatação acima. Além do mais, a troca não precisaria ser feita a todo o momento, apenas de uma forma que a quilometragem total e respectivo desgaste dos automóveis fossem distribuídos de forma igualitária.

## **RECOMENDAÇÃO 012**

Recomenda-se à SPTrans que passe a executar troca periódica dos veículos entre os setores com diferentes níveis de utilização, para que não haja desgaste excessivo de alguns em detrimento da subutilização de outros.

### **CONSTATAÇÃO 009 - Falha na contratação devido à ausência de período máximo para permanência do veículo em oficina.**

Ao se analisar as disposições referentes a consertos e manutenção corretiva aplicados aos veículos em razão de avarias e acidentes, o Contrato nº 10/0390-01-00, que vigorou de 2010 até 2016 (contendo 12 Termos Aditivos), e os Contratos Emergenciais nº 2016/0234-01-00, nº 2017/0029-01-00 e nº 2017/0281-01-00, assim dispõe:

*“9.1. São obrigações da CONTRATADA:*

*(...)*

*9.1.21. Executar, durante toda a vigência do contrato, a manutenção preventiva e corretiva, sempre que necessário, de modo a garantir todas as condições de operação, funcionamento e segurança do veículo, e conformidade com as especificações do fabricante e da legislação em vigor;*

*(...)*

*9.1.24. Disponibilizar serviço de guincho 24 horas, para remoção em casos de avarias ou sinistros;*

*9.1.25. Socorrer, no prazo máximo de 2 (duas) horas após recebimento da comunicação pela SPTrans, o veículo paralisado em vias públicas, por defeito ou acidente de qualquer espécie, consertando-o no próprio local e/ou removendo-o para manutenção;*

*9.1.25.1. Os veículos guinchados deverão obrigatoriamente ser recolhidos na base principal, Rua Santa Rita, 500, Pari, inclusive à noite, para consecução do registro e aferição da ocorrência;*

*9.1.25.2. Após essas providências, os veículos deverão ser novamente transportados para as oficinas designadas pela CONTRATADA.*

*9.1.26. Providenciar a recuperação dos veículos acidentados, colocando-os em condição plena de funcionamento e segurança;*

***9.1.27. Substituir o veículo paralisado por avarias, acidentes de qualquer natureza ou manutenção programada, por outro da reserva técnica, de imediato, dentro das quantidades determinadas;***

*9.1.28. Enviar mensalmente a comprovação das despesas de recuperação de cada um dos veículos acidentados, contendo memorial descritivo detalhado com relação de peças, quantidades e valores que deverão ter pelo menos 03 (três) orçamentos, para eventual aprovação da SPTrans;*

*9.1.28.1. Caberá a SPTrans a remuneração da despesa de recuperação até o limite da franquia.”(Grifo nosso)*

Dessa forma, quando um veículo necessita de reparos, a Contratada é a responsável por sua recuperação, por meio de uma oficina designada. As cláusulas acima estipulam que o automóvel deve ser substituído por outro mediante a frota de reserva técnica, mas não existe qualquer imposição no sentido limitar o período no qual um veículo pode permanecer em oficina antes de ser reintegrado à frota em atividade.

Ocorre que, ao se avaliar o histórico de registros dos CVA, percebe-se que, em algumas ocasiões, certos veículos permaneceram tempo relativamente grande em oficina. Adicionalmente, considerando o fato de que, por vezes, todos os veículos da reserva técnica já estavam em uso, tem-se que a frota total permaneceu desfalcada por períodos relevantes. Destacam-se os seguintes casos:

i) O veículo de placa FGC-0250 foi levado para a oficina em 07/03/2017 e não retornou mais à frota. Por quase 3 meses, de 07/03 à 31/05/2017, foi coberto por veículo reserva. Em junho/2017 foi definitivamente substituído por outro veículo, o de placa FAO-7922. Ocorre que o veículo substituto pertencia justamente à frota de reserva e foi incorporado definitivamente à frota titular, sendo que a reposição deste último não foi providenciada, desfalcando a frota de reserva durante os meses de junho a agosto. Desta forma, somente em 01/09/2017, quase seis meses depois da saída do veículo

FGC-0250, é que efetivamente foram incorporados veículos adicionais à frota reestabelecendo a quantidade total contratada;

ii) O veículo de placa FIK-9835 foi levado para a oficina em 02/01/2017 e não retornou mais à frota. Por quase 3 meses, de 02/01 à 31/03/17, foi coberto por veículo reserva até que, apenas, em abril/2017 foi definitivamente substituído por outro veículo, o de placa EXM-3458. Tal veículo à semelhança do item anterior, também pertencia à frota reserva, mas, desta vez, corretamente a empresa recompôs frota de reserva adicionando o veículo FVN-6044;

iii) O veículo de placa FIK-9551 permaneceu por cerca de 40 dias, de 25/04 até 05/06/17, em oficina até retornar à frota;

iv) Já o carro de placa FIK -9825 permaneceu 42 dias em oficina entre os meses de novembro e dezembro/2017; e

v) Por fim, os veículos de placas FAO-7832, FIK-9811 e FIK-9864 permaneceram mais de 20 dias na oficina nos meses de abril, agosto e outubro de 2017, respectivamente.

Ademais, destaca-se que, além dos exemplos citados, foi verificado que, por diversas vezes, o veículo demora mais de 10 dias para retornar da oficina. Assim, ocorre que, como os veículos podem ser substituídos pelos carros da frota de reserva, não existe qualquer estímulo para que a contratada acelere o processo de recuperação dos veículos ou, em último caso, promova a troca definitiva do carro por meio de uma reposição nos casos de períodos extensos necessários para alguns reparos.

Pelo contrário, a ausência de um prazo acaba até por tornar vantajoso para a contratada que um veículo permaneça em oficina, ainda mais quando existem veículos da reserva técnica disponíveis, dado que a remuneração contratual fica inalterada sem haver o desgaste dos automóveis parados para conserto.

Em outras palavras, entende-se que a configuração do atual contrato, a qual não define prazo máximo para que o veículo em manutenção reintegre a frota contratada e, conseqüentemente, não prevê multa contratual para eventuais demoras, permite que a empresa fique, por exemplo, 1 ano com o veículo da frota titular em oficina, cobrindo-o indevidamente este por um da frota reserva sem quaisquer ônus.

Portanto, de forma similar ao contido nas Constatações 07 e 08, a falta de previsão quanto ao período máximo que o veículo poderia permanecer em oficina acaba superestimando a necessidade de veículos a serem contratados para reserva técnica, ou seja, caso houvesse previsão do período máximo que o veículo pudesse ficar em oficina, haveria menos necessidade de frota de reserva e menos custo para a Administração Municipal.

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** Por meio do documento EE 2018/6035, a São Paulo Transporte assim se manifestou:

*“A contratação anterior priorizava a distância menor entre a base dos veículos auxiliares e a oficina de manutenção, de modo a desmobilizar o veículo pelo menor tempo possível. Já no edital em licitação foram providenciados ajustes quanto aos procedimentos dos veículos em manutenção, priorizando o tempo de desmobilização do veículo, cujas alterações foram acatadas pelo Tribunal de Contas do Município, ficando assim estabelecido no Termo de Referência:*

#### **“ 5. DA MANUTENÇÃO PREVENTIVA**

- 5.1. *A responsabilidade pela Manutenção Preventiva dos veículos objeto da contratação será da **CONTRATADA**, devendo ser realizada na periodicidade e nas frequências recomendadas pelas respectivas montadoras e constantes do Manual do Proprietário de cada veículo.*
- 5.2. *O veículo retirado para manutenção preventiva deverá ser devolvido com o mesmo nível de combustível medido no ato de sua entrega para a **CONTRATADA**.*
- 5.3. *O veículo retirado para manutenção preventiva deverá ser devolvido em perfeito estado de operação no prazo máximo de 6 (seis) horas, considerado o horário comercial de 8 às 17 horas.*

#### **6. DA MANUTENÇÃO CORRETIVA**

- 6.1. *A manutenção corretiva deverá ocorrer sempre que necessário para substituição de um componente do veículo por desgaste ou por quebra.*
  - 6.2. *O veículo retirado para manutenção corretiva deverá ser devolvido com o mesmo nível de combustível medido no ato de sua entrega para a **CONTRATADA**.*
  - 6.3. *O veículo retirado para manutenção corretiva de pequenos reparos e regulagens, tais como conserto e troca de pneus, substituição lâmpadas, correias, espelhos, troca de óleo e pequenos ajustes, deverá ser devolvido em perfeito estado de operação no prazo máximo de 6 (seis) horas, considerado o horário comercial de 8 às 17 horas.*
  - 6.4. *O veículo retirado para manutenção corretiva, nos casos de acidentes ou avarias de maior porte, deverá ser devolvido em perfeito estado de operação no prazo máximo de 3 (três) dias da data de retirada.*
    - 6.4.1.. *Poderá ser concedido maior prazo mediante justificativa aceita pela **SPTrans**.”*
- No caso de descumprimento dos prazos estabelecidos, estão previstas no contrato as seguintes penalidades:*
- 13.1.9. *Multa diária de 1/30 (um trinta avos) do valor mensal de locação por atraso na devolução do veículo retirado para manutenção preventiva.*
  - 13.1.10. *Multa diária de 1/30 (um trinta avos) do valor mensal de locação por atraso na devolução do veículo retirado para manutenção corretiva de pequenos reparos e regulagens.*
  - 13.1.11. *Multa diária de 1/30 (um trinta avos) do valor mensal de locação por atraso na devolução do veículo retirado para manutenção corretiva nos casos de acidentes ou avarias de maior porte.””*

#### **PLANO DE PROVIDÊNCIAS**

Não informado pela Unidade.

#### **PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO**

Não informado pela Unidade.

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

Entende-se que a mudança realizada no edital do PALC nº 2015/0225, resultando no novo Contrato nº 2015/0225-01-00 supre parcialmente a fragilidade apontada, dado que a imposição

de limite de tempo máximo para realização da manutenção é mais adequada do que a exigência por uma distância máxima do local.

No entanto, o Contrato prevê a possibilidade de os veículos permanecerem em manutenção (ou seja, indisponíveis) por um tempo superior ao limite citado no parágrafo anterior, desde que autorizado pela SPTrans.

Dessa forma, entende-se que, mesmo para casos mais complexos de manutenção, deveria haver um período máximo admitido em oficina, independente de autorização, a fim de se contratualizar a necessidade de substituição e/ou retorno tempestivo dos veículos locados.

### **RECOMENDAÇÃO 013**

Recomenda-se à SPTrans que inclua em seus contratos de locação de veículos cláusula indicando o prazo máximo para permanência dos carros em oficina, sem a possibilidade de excepcionalidade mediante autorização, devendo a empresa proceder com a substituição ou retorno do automóvel.

### **CONSTATAÇÃO 010 - Oportunidade de melhoria na contratação da frota de reserva técnica.**

Os contratos da SPTrans para locação de veículos preveem a necessidade da disponibilização de automóveis adicionais para reserva técnica, os quais devem permanecer à disposição integral da Estatal.

O cálculo do quantitativo necessário para a frota de reserva técnica é estimado em 10% da frota titular, sendo, geralmente, arredondado para cima. A tabela a seguir apresenta as quantidades de veículos da frota titular e da frota de reserva para o contrato anterior da SPTrans junto à Quality, bem como para a nova contratação recentemente realizada pela Estatal, conforme analisado na Constatação 04 deste Relatório.

**Tabela 29: Quantitativo de Veículos das frotas titular e reserva**

	Contrato Anterior (Auditado)			Contrato Atual		
	Frota Titular	Frota Reserva	%	Frota Titular	Frota Reserva	%
Hatch	129	13	10,07%	105	11	10,47%
Van de Passageiros	1	1	100%	5	1	20%
Van de Carga / VUC	1	0	0%	1	0	0%
Pick-Up	1	0	0%	9	0	0%
Executivo/Sedan Compacto	1	0	0%	1	1	100%
<b>Total</b>	<b>133</b>	<b>14</b>	<b>10,52%</b>	<b>121</b>	<b>13</b>	<b>10,74%</b>

Como se pode observar, enquanto alguns veículos não dispõem de reserva, outros chegam a ter reserva de 100%, havendo um veículo para a frota titular e outro para substituí-lo em caso de manutenção. Não foi localizada, nos diversos processos analisados, justificativa para o percentual adotado.

Cumpra lembrar que, conforme abordado em itens anteriores, ocorreram falhas na contratação, gestão e fiscalização do contrato, as quais ensejaram a superavaliação da necessidade de frota de reserva, quais sejam:

- i) A falha na substituição tempestiva dos veículos furtados, conforme apontado na Constatação 07, levou, durante meses, à utilização indevida de veículos da frota de reserva para substituí-los, o que, certamente, ocasionou superestimação do número de veículos necessários;
- ii) A possível má distribuição do uso dos veículos fez com que parte da frota fosse desproporcionalmente mais utilizada do que outra, causando problemas quanto à necessidade de manutenção e ao tempo em oficina acima do normal, acarretando a necessidade por veículos da frota de reserva técnica para realizar a substituição, enquanto diversos outros automóveis estavam em perfeito estado de conservação e sendo subutilizados; e
- iii) A ausência de previsão, em contrato, quanto ao período máximo para permanência do veículo em oficina, acabou superestimando a necessidade de veículos a serem contratados para reserva técnica, pois, caso houvesse previsão do período máximo que o veículo pudesse ficar em oficina, haveria menor percentual de necessidade de frota de reserva.

Além disso, a idade da frota ultrapassa o que seria exigido no contrato, dado que muitos veículos são do ano de 2013, enquanto o contrato original exigia trocas, no máximo, a cada dois anos (o que foi dispensado em compensação pelo desconto de metade do reajuste, conforme explicado em item específico deste Relatório.

Veículos com tempos de uso maiores do que o previsto originalmente demandam maior necessidade de manutenção, e, portanto, maior necessidade de acionamento da reserva técnica, o que não aconteceria se o limite de idade da frota se mantivesse dentro do que foi estipulado no contrato original.

Dessa forma, é provável que, com a correção das possíveis falhas apontadas e a renovação da frota decorrente da licitação atual, a manutenção do percentual de 10% para reserva técnica esteja superavaliada e enseje, conseqüentemente, em baixa utilização dos veículos.

A seguir apresentam-se as avaliações desta Equipe de Auditoria quanto a oportunidades de melhoria inerentes à forma de contratação, economicidade e utilização da reserva técnica:

Forma de Contratação: Provavelmente, a forma de contratação de reserva técnica é prejudicial à SPTrans, pois, como tais veículos necessitam permanecer à disposição de forma integral, conseqüentemente, são remunerados integralmente pela empresa pública, apesar de, todavia, somente ser possível utilizá-los para substituir veículos que eventualmente encontram-se em manutenção ou foram roubados.

Ademais, a contratação de uma frota de reserva fixa, fez com que, em diferentes momentos, a SPTrans ficasse desfalcada (sem alguns tipos de carro). Por exemplo, atualmente, é contratada uma van de carga e uma pick-up sem reserva técnica. Quando estes veículos são retirados para manutenção, a Empresa Estatal fica sem os mesmos e sem a possibilidade contratual de exigir outros da Quality e, como não há prazo máximo para os veículos permanecerem em oficina, a Estatal pode ficar sem eles por muito tempo.

Assim, diferente do alegado pela entidade, a frota de reserva não garante uma frota mínima em operação, pois por vezes os veículos da frota reserva não foram suficientes para substituir os da

frota titular que estavam em manutenção ou foram roubados, ou seja, efetivamente, a SPTrans ficou com sua frota desfalcada e não pode cobrar a Quality, pois o serviço estava sendo executado conforme o contrato - os veículos da reserva estavam substituindo os da frota titular

Portanto, não obstante a frota de reserva cumprir seu papel de garantir uma substituição imediata dos veículos acidentados, roubados ou em manutenção, tal como contratada, não vem, contudo, garantindo uma frota mínima em operação, impedindo, inclusive, a SPTrans de cobrar multas por inexecuções contratuais quando a Quality deixa de disponibilizar a frota mínima ajustada.

Economicidade: Verificou-se que, economicamente, a contratação de frota de reserva nos moldes apresentados não se apresenta como vantajosa para Administração. Pode-se citar o exemplo do sedan compacto que a Empresa pretende licitar: foi previsto um veículo para a frota titular e outro para a frota de reserva, sendo que os custos do segundo equivalem a 79% os do primeiro. Assim, a Empresa Estatal pagaria pela locação 1,79 veículos e só poderia utilizar 1.

A necessidade de se manter uma frota de reserva nessas condições, com disponibilidade exclusiva e integral para a contratante, foi objeto de questionamento pelo TCM ao avaliar a licitação do PALC nº 2015/0225, resultante no Contrato nº 2015/0225-01-00, tendo sido exaustivamente discutida entre a Corte e a SPTrans, conforme demonstra PI nº PI nº 2015/1327.

Inicialmente, em outubro de 2015, a Estatal informou ao Tribunal que *“a exigência de Reserva Técnica se justifica pela necessidade de manter uma frota mínima de veículos. A reserva substitui, de imediato, o veículo roubado/furtado, acidentado, em manutenção corretiva e paralisado para revisão ou manutenção preventiva programada.”*

Ao que o TCM respondeu, também em 2015, alegando que *“também não foram apresentadas justificativas para a exigência de integral e efetiva disponibilização de reserva técnica (descaracterizando o próprio termo), considerando que os veículos deverão permanecer nas dependências da SPTrans à disposição.”*

Dessa forma, a partir de dezembro/2015, a SPTrans procurou justificar mais detalhadamente a necessidade da frota de reserva, alegando que, para suprir suas necessidades, a frota de reserva deveria ter as mesmas especificações da titular, contendo, dentre outras coisas, GPS, luminoso para fiscalização e adesivos de identificação. A SPTrans alegou também:

- 1- É imprescindível que a SPTrans disponha de quantidade mínima de veículos em operação para a execução de seus serviços e que qualquer desfalque traria prejuízos às atividades da Estatal.
- 2- Os veículos de fiscalização devem estar devidamente caracterizados e registrados no Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, tendo em vista que estes podem trafegar nos corredores de ônibus e são dispensados do rodízio municipal.
- 3- Os veículos devem estar previamente cadastrados no sistema de abastecimento por cartão e que essas particularidades não atingem os demais segmentos e práticas de mercado, nos quais se verifica a substituição pontual por veículos comuns.
- 4- A disponibilização de reserva técnica é prática antiga da Estatal e não fora alvo de questionamentos anteriores seja de licitantes ou mesmo do TCM.

O TCM entendeu que apenas a necessidade prévia de cadastro junto ao DSV não justificaria os custos decorrentes da disponibilização efetiva dos veículos em tempo integral. Fato este com que esta Equipe de Auditoria concorda, afinal destaca-se que a SPTrans e o DSV estão ambos ligados à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, de modo que o cadastro no DSV pode ser feito em período curto de tempo e, ainda, retroativamente.

Noutra análise da Auditoria do TCM, foi apontado que:

*“Ora, da forma como a SPTrans expõe a questão, não se trataria propriamente de reserva técnica, mas sim de frota titular, em razão de sua integral e efetiva disponibilização, sendo assim, igualmente remunerada nestes termos, ainda que de forma indireta, e independentemente do critério definido para medição. Essa observação é corroborada pelo custo unitário estimado para os veículos da reserva técnica, que apresentaram redução de apenas 21% em relação ao mesmo veículo da frota titular.”*

Quanto esta afirmação do TCM, a SPTrans, se manifestou 16/06/2016 alegando que:

*“Permitimo-nos discordar desse posicionamento e enfaticamente esclarecer que se trata, sim, efetivamente, de frota reserva, posto que sua utilização peremptoriamente se dá apenas e exclusivamente em substituição a um veículo da frota titular que momentaneamente se encontre em condições operacionais, mantendo em número constante a frota em circulação, nos termos contratuais.”*

Do exposto, percebe-se que, provavelmente, existe uma avaliação diversa entre a Estatal e o Tribunal a respeito da frota de reserva.

Utilização: Para a SPTrans, sob o aspecto da utilização, a frota de reserva técnica é vista efetivamente como de reserva, afinal só pode ser utilizada em determinadas situações para recompor a frota titular, não representado, portanto, acréscimo aos veículos da frota titular.

Já para o TCM, sob o ponto de vista financeiro, como os veículos da frota de reserva precisam estar à disposição exclusiva e integral da Empresa, estes necessariamente possuirão custos suportados apenas pela Estatal, nos mesmos moldes da frota titular.

Dessa forma, tendo em vista que o custo do veículo reserva é praticamente o mesmo do titular, seria mais vantajoso para a SPTrans extinguir a limitação que ela mesma se impôs, qual seja de utilização dos carros reservas apenas para substituição dos titulares. Poderia, ao contrário e visando maior eficiência, a contratação destes como parte da frota comum, titular, utilizando-os, inclusive, para substituições imediatas.

Ademais, conforme citado anteriormente, a limitação de uma frota fixa para substituição não garante necessariamente uma frota mínima em operação, prejudicando, por vezes, a SPTrans.

Verificou-se que em outros contratos de locação de veículos de outros órgãos públicos, mesmo os que necessitam apresentar veículos caracterizados, a substituição dos veículos retirados para manutenção ocorre em horas. Segundo o CADTERC, é obrigação da Contratada:

*“4.17. Substituir os veículos locados no prazo máximo de 3 (três) horas, a partir da comunicação do Contratante, em razão de acidentes, revisão, reparos mecânicos, má conservação e condição de segurança na Capital do Estado e na Grande São Paulo e no prazo máximo de 12 (doze) horas se o chamado ocorrer, quando em viagem, no interior do Estado. Nessa última hipótese, a Contratada poderá autorizar o Contratante a retirar veículo igual ou similar junto a outra empresa do ramo existente na localidade;*

*4.18. Substituir o veículo nas condições não previstas no item acima, quando solicitado por escrito pelo Contratante, no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas, a partir do recebimento de notificação;*

*4.19. Entregar e retirar os veículos substituídos sem cobrança de qualquer taxa adicional;”*

Como verificado, o tempo determinado pelo CADTERC para substituição de veículos no estado é de apenas 3 horas.

Portanto, não obstante à alegada impossibilidade de utilização do modelo de substituição praticada por outros órgãos públicos, sugerir-se-ia a supressão definitiva da frota de reserva, tendo em vista que, devido ao custo do veículo reserva, seria mais vantajoso para a SPTrans contratá-los como titulares, utilizando-os, inclusive, para substituições imediatas.

Ocorre, todavia, que devido ao tamanho da frota, que conta com mais de 100 veículos e à diversidade do tempo de uso, na verdade a SPTrans não precisaria de veículos adicionais, bastando a realocação dos seus veículos disponíveis como uma frota única. Cumpre lembrar que, em todas as visitas da Equipe de Auditoria à Rua Santa Rita, havia veículos disponíveis, ou seja, possivelmente, a Estatal nunca utilizou concomitantemente todos os veículos da frota titular.

Por fim, os veículos novos ou seminovos a serem contratados necessitarão de baixa manutenção, o que, aliado à determinação de prazo máximo de permanência em oficina, fará com que, efetivamente, os veículos da frota titular fiquem indisponíveis por muito pouco tempo.

Portanto, tendo em vista as considerações acima, sugere-se a supressão integral da frota de reserva tomando-se as seguintes medidas:

- i) Melhorias na contratação dos veículos, determinando prazo máximo de permanência em oficina e substituição imediata em caso de não cumprimento, bem como a previsão de multa contratual, de modo que, efetivamente, os veículos da frota titular fiquem disponíveis o maior tempo possível;
- ii) Otimização da gestão da frota, fazendo “rotações” entre os veículos mais e menos utilizados, de modo a equilibrar a utilização da frota;
- iii) Tornar menos rígida a “departamentização” da frota, de modo que o veículo não fique rigorosa e exclusivamente ligado a um determinado departamento, podendo ser utilizado onde for necessário; e
- iv) Aprimoramento da fiscalização do contrato, certificando-se de que os veículos roubados ou retirados para manutenção retornem no prazo determinado e, caso contrário, que seja cobrada a substituição imediata, além da aplicação de multa contratual pelo serviço não prestado.

Portanto, entende-se que, ao adotar as medidas sugeridas acima, a frota titular da SPTrans será melhor utilizada, permitindo à Entidade economia por não precisar de mais veículos. Ademais, caso o quantitativo de veículos na futura contratação se mostre insuficiente, é possível o aditamento do contrato para a inclusão de mais carros, respeitando-se os limites legais.

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** Por meio do documento EE 2018/6035, a São Paulo Transporte assim se manifestou:

*“Para melhor esclarecimento, informamos os quantitativos da frota titular e da frota reserva em licitação, e respectiva proporcionalidade:*

TIPO	FROTA TITULAR	FROTA RESERVA	PERCENTUAL
<i>Hatchback Administrativo</i>	16	2	12,5%
<i>Hatchback Operacional</i>	89	9	10,1%
<i>Van Passageiros</i>	5	1	20%
<i>VUC</i>	1	0	0%
<i>Pick up Cabine Dupla</i>	4	1	25%
<i>Pick up Cabine Simples Operacional</i>	4	0	0%
<i>Pick up Cabine Simples Administrat.</i>	1	0	0%
<i>Sedan</i>	1	0	0%
<i>Total</i>	121	13	10,7%

*Os dados analisados pela Auditoria referem-se à frota atualmente utilizada nos contratos emergenciais, cujos veículos já se encontram desgastados, demandando maior manutenção. Consequentemente a consecução dos serviços não resulta da forma mais desejada.*

*Reafirmamos, no entanto, que, com o sistema de rastreamento dos novos veículos, e com as novas condições da prestação da manutenção, teremos melhores ferramentas para analisar a utilização da frota e assim melhor analisar seu desempenho, sendo que, caso necessário, os quantitativos poderão ser ajustados nos termos da lei.*

*Contudo, a SPTrans não pode prescindir de um mínimo número de veículos em reserva pelas razões já conhecidas, quais sejam: disponibilidade imediata; devidamente caracterizados; previamente cadastrados no DSV para poderem trafegar sem restrições nos corredores e faixas exclusivas de ônibus, e para dispensa do rodízio municipal; previamente cadastrados no sistema de abastecimento por cartão.*

*Esclarecemos, ainda, quanto ao cadastro dos veículos junto ao DSV, que o fato de pertencerem a SPTrans e o DSV à mesma Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte não elide o cumprimento dos procedimentos regulares.*

*No entanto, todas as sugestões apresentadas por essa Auditoria para que a frota titular seja melhor utilizada serão consideradas para a próxima gestão, que contará com mais elementos de controle e solução, sendo que a sugestão relativa ao prazo máximo de permanência em manutenção já está contemplada para o novo contrato, conforme já exposto no apontamento anterior.”*

## **PLANO DE PROVIDÊNCIAS**

Não informado pela Unidade.

## **PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO**

Não informado pela Unidade.

## **ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA**

A SPTrans inicia sua manifestação apresentando os números que alega serem os referentes à frota de reserva em licitação, afirmando que os números utilizados pela auditoria referem-se a contratação emergencial.

De fato, a tabela apresentada pela Unidade contém os números corretos quanto à frota de reserva para cada tipo de veículo, sendo que a divergência em relação à tabela apresentada na Constatação é a inexistência de reserva para o Sedan e a presença de uma pick up.

De todo modo, permanece o entendimento desta CGM/AUDI quanto à ausência de economicidade desse tipo de prática, além da superestimação do percentual total (que, de qualquer forma,

permanece em 10,7%) e da ocorrência de falhas que provocam tal necessidade desproporcional por carros reserva.

Ademais, a Unidade afirma que o número de veículos apontados como reserva na contratação emergencial é excepcional, devido à condição de maior desgaste. No entanto, percebe-se que o percentual da frota reserva manteve-se o mesmo para a nova contratação (aproximadamente 10,7%), mesmo com a exigência de veículo novos.

A Unidade ainda afirma que “*o fato de pertencerem a SPTrans e o DSV à mesma Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte não elide o cumprimento dos procedimentos regulares*”. A Equipe de Auditoria esclarece que em nenhum momento sugeriu que os procedimentos não fossem cumpridos; contudo, afirmou que, por pertencerem à mesma estrutura, poderiam ser criados procedimentos internos para tornar mais eficiente e desburocratizada a concessão das prerrogativas aos veículos utilizados.

#### **RECOMENDAÇÃO 014**

Conforme detalhamento apontado na Constatação acima, recomenda-se à SPTrans a supressão integral da frota de reserva, tendo como contrapartida melhorias na contratação dos veículos, otimização da gestão da frota, diminuição da rigidez da “departamentização” dos setores e aprimoramento na fiscalização do contrato.

#### **CONSTATAÇÃO 011 - Ingerência da Administração Pública ao contratualizar elementos que cabem à gestão da própria contratada.**

Desde a época da publicação do edital referente ao primeiro contrato avaliado por essa auditoria, Contrato nº 10/0390-01-00, com início da vigência em 2010, o Tribunal de Contas da União já emitia acórdãos com o entendimento de que algumas exigências contratuais, por serem demasiadamente específicas, poderiam acarretar em ingerência da Administração Pública sobre a gestão de empresas privadas, ao procurar controlar aspectos da execução contratual que não seriam essenciais ao cumprimento do objeto e que deveriam, em verdade, ser decididos pela própria contratada.

Dessa forma, essencialmente, entende-se que o contrato deve especificar o objeto de forma mais clara e básica possível, sendo que, a operacionalização e logística que levam ao seu cumprimento cabem à gestão da própria empresa, o que pode variar segundo estrutura e escala de cada uma. Caso contrário, existe descumprimento ao inciso I, § 1º, art. 3º da Lei n.º 8.666/1993.

Como exemplo, o Acórdão nº 1329/2007 do TCU considera como ingerência da Funasa na administração de empresa privada, cláusula do edital que exigia que a contratada mantivesse “*escritório com funcionários capacitados, nesta Capital, com funcionamento em horário comercial, para atendimento aos seus empregados bem como à FUNASA*”.

Já o Acórdão nº 1910/2007 do mesmo Tribunal, aborda tema da seguinte forma (Grifo nosso):

*“j) em seu edital, a Agência especifica recursos que o ambiente da fábrica de software deve, obrigatoriamente, possuir, como quarenta estações de trabalho com requisitos específicos de capacidade computacional, servidores de rede, link de comunicação, recursos de treinamento para a equipe técnica e ferramentas de software, além de estipular um rol de profissionais com determinadas qualificações dedicados ao projeto na fábrica (item 5.2.1.3.3.1 - fls. 51 e 52). Essa impropriedade engessa os meios de organização da fábrica de*

*software, inviabilizando que o particular faça escolhas técnicas e gerenciais da forma que lhe for mais conveniente. Nas contratações para fornecimento de serviços de TI, que é o caso da contratação de fábrica de software, a especificação dos requisitos de contratação não deve restringir os meios técnicos para a prestação do serviço. Destarte, propõe-se a determinação a seguir à ANAC:*

*- em atenção ao inciso I do § 1º do art. 3º, nas contratações para fornecimento de serviços de tecnologia da informação pagos por disponibilidade ou por resultado, **abstenha-se de interferir nos meios que o contratado irá empregar para prestar os serviços, por constituir interferência desnecessária na esfera do particular.***”

Quanto à contratação realizada pela SPTrans, entende-se que o resultado principal esperado é a disponibilização constante de veículos com as características necessárias e a garantia da manutenção destes em perfeitas condições mecânicas e de limpeza, devendo as cláusulas do ajuste limitarem-se a isso, não cabendo à administração pública determinar os meios que a contratada elegerá para cumpri-las.

No entanto, o item 05 do Termo de Referência, Anexo II ao edital do Pregão Eletrônico nº 025/2010, entre outras exigências, assim dispõe:

*“- Deverá ser instalado, e mantido durante toda a vigência do contrato, um posto avançado de manutenção para pequenos reparos e regulagens, em alocação distante de até aproximadamente 1 km da base principal, Rua Santa Rita, 500, bairro do Pari, que deverá funcionar no horário das 8 à 17h, de 2ª. a 6ª., um funcionário da contratada devidamente uniformizado e identificado por crachá ou por outro meio hábil.*

*-Deverá ser instalado, e mantido durante toda a vigência do contrato, um posto administrativo, em sala disponibilizada pela SPTrans na base principal, Rua Santa Rita, 500, bairro do Pari, onde deverá permanecer no horário das 8 às 17h, de 2ª. a 6ª., um funcionário da contratada devidamente uniformizado e identificado por crachá ou por outro meio hábil.”*

No item 9.1 do Anexo I ao mesmo edital, que descreve as obrigações da contratada, consta:

*“9.1.22. Fornecer, para cada veículo, 1 (uma) lavagem com limpeza interna e externa e interna por semana.*

*9.1.22.1. As lavagens deverão ocorrer em local distante de até aproximadamente 1km das seguintes bases:”*

Ao exigir que a contratada possua posto próprio para manutenção e reparos, bem como determinar a região em que o posto deveria ser instalado, o edital inviabiliza escolhas mais eficientes a depender da estrutura e logística das empresas, restringindo a concorrência do certame.

Da mesma forma, quanto à exigência por lavagens semanais, o edital chega ao nível de detalhe de determinar o perímetro de 1km no qual as lavagens devam ocorrer. Tal exigência também tem relevante potencial de restringir a competitividade do certame, pois exclui possíveis ganhos de eficiência que empresas com suas próprias logísticas de lavagem poderiam ter.

Se a preocupação da Entidade era com a possibilidade de que lavagens realizadas em locais muito distantes poderiam deflacionar a frota por períodos relevantes, a exigência contratual deveria ser no sentido de impor um tempo limite para a devolução dos veículos higienizados, ou mesmo prever a substituição temporária.

Em todos esses casos, pode ainda haver o favorecimento à empresa que já prestava os serviços anteriormente, ao passo que esta já detinha os postos de manutenção e administrativo estabelecidos. Fato é que, a empresa Quality, que já prestava os serviços de transporte para a SPTrans em contrato assinado em 2005, foi a vencedora do certame de 2010.

Cumpra ainda apontar que, no processo de licitação PALC nº2010/0390, em manifestação do Departamento Jurídico da própria SPTrans a respeito da minuta do edital, à fl. 236, já existe a

análise de que a exigência por um posto avançado de manutenção merece maiores justificativas, consoante o já citado entendimento do TCU.

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** Por meio do documento EE 2018/6035, a São Paulo Transporte assim se manifestou:

*“Ao estabelecer distâncias de postos de atendimento à SPTrans, tanto para os serviços de manutenção, quanto para as lavagens, tinha-se por intenção a mais pronta disponibilização da frota, bem como a eliminação de quilometragem ociosa e desperdício de tempo. Também a presença de um posto administrativo nas próprias dependências da SPTrans objetivava melhor integração e mais rápido atendimento.*

*De todo modo, não havia impedimentos para que tais serviços fossem realizados por terceiros a mando da contratada.*

*No entanto, para a nova contratação não há exigências de posto de manutenção, nem de posto administrativo. E com relação aos postos de lavagem, solicitou-se que estivessem situados próximo das bases, sem definir distâncias.*

*Com relação à manutenção foi dada a solução já declinada no apontamento 9. E com relação às necessidades de imediato contato administrativo, adotou-se a seguinte condição:*

**“10. Das Condições de Fornecimento**

*10.4. A CONTRATADA deverá designar um preposto com qualificação para acompanhamento da execução contratual nos seus aspectos técnico-operacionais, que esteja permanentemente disponível ao atendimento das necessidades da SPTrans.””*

**PLANO DE PROVIDÊNCIAS**

Não informado pela Unidade.

**PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO**

Não informado pela Unidade.

**ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA**

A Unidade argumenta que a definição de distâncias máximas para os serviços de manutenção e lavagens tinha como objetivo a rapidez de disponibilização da frota e a eliminação de quilometragem ociosa. Mesmo tratando-se de objetivos legítimos, a Equipe de Auditoria ainda mantém o posicionamento de que tais exigências configuram-se ingerência da Administração Pública em elementos que cabem a gestão privada da contratada, devendo as determinações do edital limitarem-se a estipular o resultado esperado, como o tempo máximo para devolução dos veículos, ao invés da localização dos postos de manutenção e lavagem.

Além disso, conforme relatado acima, tais exigências acabam por impor barreiras que restringem a competitividade do certame, além de favorecerem a empresa que já prestava o serviço anteriormente, por já possuir a estrutura demandada.

De qualquer forma, como relatado na manifestação da Unidade, o ajuste mais recente (Contrato nº 2015/0225-01-00) não contém mais as exigências por localização de postos de manutenção e administrativo. Quanto aos postos de lavagem, existe a determinação por proximidade, no entanto, sem definir uma distância exata. Destaca-se que o preço unitário de tal contrato, diferentemente do anterior, esta adequado considerando valores de referência do mercado, conforme já apontado.

Dessa forma, entende-se que as providências adotadas pela Entidade foram suficientes para corrigir as falhas inicialmente apontadas na Constatação 011.

**CONSTATAÇÃO 012 - Ausência de divisão do objeto no PALC nº 2010/0390, restringindo a competitividade.**

O § 1º do Art. 23, Lei nº 8.666/1993, afirma que:

*“As obras, serviços e compras efetuadas pela Administração serão divididas em tantas parcelas quantas se comprovarem técnica e economicamente viáveis, procedendo-se à licitação com vistas ao melhor aproveitamento dos recursos disponíveis no mercado e à ampliação da competitividade sem perda da economia de escala.”*

Dessa forma, entende-se que a divisão dos serviços em parcelas é a regra, somente podendo haver a licitação de um objeto único em caso de comprovada economia de escala ou impossibilidade técnica.

Em avaliação ao processo de licitação PALC nº 2010/0390, não foi encontrada qualquer justificativa que demonstrasse economia de escala suficiente para que a contratação em um único lote fosse mais vantajosa do que o parcelamento do objeto. Tampouco é razoável supor que exista impossibilidade técnica em locar veículos de diferentes empresas simultaneamente.

A contratação da SPTrans, por meio do edital do Pregão Eletrônico nº 025/2010, envolvia a locação de 176 veículos (além de outros 20 para compor a reserva técnica), divididos em 5 modelos diferentes (hatch, van de passageiros, van de cargas, caminhonete e executivo), para atender praticamente todas as regiões do Município. Sendo assim, entende-se que havia diversos critérios que poderiam ser utilizados para realizar o fracionamento do objeto de forma tecnicamente viável.

A divisão traria como benefícios a possibilidade de ampliar a concorrência para empresas especializadas no fornecimento de veículos específicos, além de permitir a participação daquelas que não seriam capazes de fornecer toda a quantidade.

Como exemplo do impacto financeiro que uma divisão do objeto por modelo de veículos poderia causar, segue abaixo uma pesquisa de preços realizada pela própria SPTrans à época da primeira prorrogação do Contrato nº 2010/0390-01-00, em 2012:

SPTrans		PESQUISA DE PREÇOS DE MERCADO/QUADRO COMPARATIVO															
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE LOCAÇÃO DE VEÍCULOS, SEM MOTORISTA, PARA O TRANSPORTE DE EMPREGADOS E CARGAS DA SÃO PAULO TRANSPORTE S.A. - SPTrans.																	
ITEM	DESCRIÇÃO	UNIDADE	QUANTIDADE	PESQUISA DE MERCADO - ABRIL / 2012												MÉDIA GERAL DOS ORÇAMENTOS	
				CONDICÕES ATUAIS DO CONTRATO 2010/0390-01-00		EMPRESA [A]		EMPRESA [B]		EMPRESA [C]		EMPRESA [D]		EMPRESA [E]			
				CONTRATADA: QUALITY ALUGUELO DE VEÍCULOS LTDA. * valores projetados para base julho/2012.		TIB SERVIÇOS - Contato: Fábio Ujemura - Tel. 11-2155-8400		IMPACTO LOC. DE VEÍCULOS - Contato: Carolina - Tel. 11-5530-8037		PONTUAL - Contato: Helena - Tel. 11-2099-9705		UNIKA - Contato: Wagner - Tel. 11-2891-4888		STANDBY RENT A CAR - Contato: Cláudia - Tel. 11-5533-8770			
				VALOR		VALOR		VALOR		VALOR		VALOR		VALOR		VALOR	
Unitário		Total		Unitário		Total		Unitário		Total		Unitário		Total			
1	Veículo tipo hatchback 64 portas, capacidade para 05 pessoas, pintura metálica na cor prata, padrão original de fábrica, motor 1.2 (gasolina), geolocalização, potência mínima de 68 CV (gasolina). Demais Especificações Técnicas Conforme Termo de Referência.	UN	129	1.750,73	5.430.280,08	2.828,16	8.138.783,36	1.600,00	4.963.600,00	1.750,00	5.418.000,00	1.745,00	5.402.520,00	1.870,00	5.789.520,00	1.916,63	5.940.878,48
2	Veículo tipo VAN, capacidade para 12 pessoas, pintura metálica na cor prata, padrão original de fábrica, capacidade mínima de motor 2.4, diesel, potência mínima de 115,0 CV. Demais Especificações Técnicas Conforme Termo de Referência.	UN	21	5.795,52	2.800.942,08	7.133,20	3.595.132,80	13.000,00	8.552.000,00	8.500,00	4.284.000,00	8.150,00	4.107.600,00	6.385,50	3.207.204,00	8.629,34	4.348.187,36
3	Veículo tipo VAN (Cargo), capacidade mínima para 7,5 m <sup>3</sup> , pintura metálica na cor prata, padrão original de fábrica, capacidade mínima de motor 2.4, diesel, potência mínima de 110,0 CV, direção hidráulica. Demais Especificações Técnicas Conforme Termo de Referência.	UN	1	4.829,60	115.910,40	10.822,20	259.734,96	9.000,00	216.000,00	8.500,00	204.000,00	7.250,00	174.000,00	5.303,00	127.272,00	8.175,06	196.201,44
4	Veículo tipo Pickup Camion Duplo, 04 portas, capacidade para 05 pessoas, pintura metálica na cor prata, padrão original de fábrica, motor 3.0 (gasolina), geolocalização, Demais Especificações Técnicas Conforme Termo de Referência.	UN	8	4.225,90	811.372,80	8.359,43	1.604.818,56	7.000,00	1.344.000,00	8.500,00	1.248.000,00	8.930,00	1.119.360,00	4.640,30	890.937,60	6.465,73	1.241.624,00
5	Veículo executivo tipo Sedan, 04 portas, capacidade para 05 pessoas, pintura metálica personalizada na cor prata, padrão original de fábrica, motor 1.8 ou superior, geolocalização, geolocalização, potência mínima de 120 CV. Demais Especificações Técnicas Conforme Termo de Referência.	UN	12	4.829,60	1.390.924,80	4.714,07	1.357.692,16	8.000,00	1.728.000,00	5.500,00	1.584.000,00	4.245,00	1.222.560,00	5.303,00	1.527.284,00	5.932,41	1.210.785,35
TOTAL GERAL				R\$ 10.889.410,16		R\$ 14.954.121,84		R\$ 14.793.600,00		R\$ 10.738.000,00		R\$ 12.026.640,00		R\$ 11.542.197,60		R\$ 13.210.785,35	
VARIAÇÃO PERCENTUAL DOS PREÇOS PESQUISADOS X PREÇOS CONTRATADOS QUALITY ALUGUELO DE VEÍCULOS LTDA - CONTRATO 2010/0390-01-00				40,29%		38,78%		19,50%		12,82%		8,28%		23,64%		32,41%	
ELABORAÇÃO:				APROVAÇÃO:				OBSERVAÇÃO: Valor atualizado jul/12 (projeção), conforme estabelecido na Norma e Procedimentos AD.SM. 03 de 20/01/11.				Folha nº 3/24					
Newton Carlos R. Serrano Procurador 122.703-3 DTIS/LOGPC				Procurador Carlos Moreira Gerente de Preços e Custos DTIS/LOGPC								Folha nº 3/24					

**Quadro 01:** Pesquisa de preços realizada para a primeira prorrogação do contratual em 2012

Como se pode notar, para os veículos dos tipos hatchback e executivo, é possível encontrar empresas que ofertam preços mais baixos do que o contrato vigente à época. Enquanto os carros hatch eram contratados ao preço unitário de R\$ 1.750,73, a “Empresa B” fez uma cotação de R\$ 1.600, o que representa uma diferença aproximada de 8,5%. Quanto aos veículos executivos, enquanto o preço praticado era de R\$ 4.829,60, a “Empresa D” apresentou o valor de R\$ 4.245,00, ou seja, 12,1% menor.

Por tratar-se de mera pesquisa de preços, obviamente não existe garantia de que a empresa conseguiria obter tais valores em contrato, no entanto, resta evidenciado que, devido a particularidades de cada empresa, muitas vezes é possível obter custos menores apenas em determinados modelos de carro, o que pode ser explorado simplesmente ao se dividir o objeto. Como se pode perceber pela pesquisa acima, as empresas “B” e “D”, apesar de conseguirem ofertar os veículos hatch e executivo em preços mais vantajosos, não eram capazes de competir nos valores globais.

Em último caso, mesmo que uma única empresa consiga oferecer melhores preços para todos os modelos, ainda seria possível obter tal vantagem com o parcelamento do objeto, dado que ela arremataria todos os lotes em pregão.

Ademais, verificou-se que, como resposta a determinadas pesquisas de preços, algumas empresas relatavam que não forneciam todo o objeto licitado, desta forma, entende-se que o não fracionamento do mesmo restringe, de fato, à competitividade.

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** Por meio do documento EE 2018/6035, a São Paulo Transporte assim se manifestou:

*“Considerando-se que os serviços relativos à presente contratação não se limitam ao fornecimento dos veículos, mas também à prestação de serviços acessórios, tais como: manutenção preventiva e corretiva dos veículos; disponibilização de sistema de gerenciamento informatizado; lavagem semanal em locais situados próximos a 4 bases operacionais; aplicação e manutenção da identificação visual padronizada pela SPTrans; administração das penalidades por infrações de trânsito; entende-se que a multiplicação de contratos, no caso de loteamento por qualquer critério, acarretaria mais processos administrativos e operacionais, sendo, portanto, mais trabalhosa e onerosa a gestão e a fiscalização dos serviços.*

*Na atual licitação, os preços ofertados, no total de R\$ 5.979.999,90 (anexo 3), foram 45,66% inferiores ao orçamento estimativo, de R\$ 11.005.138,20, sendo seus valores unitários:*

TIPO	DESCRIÇÃO	VALOR R\$
1	<i>hatchback compacto administrativo</i>	1.016,89
2	<i>hatchback compacto operacional</i>	1.346,48
3	<i>van de passageiros</i>	4.157,13
4	<i>veículo urbano de carga - VUC</i>	3.028,94
5	<i>pick-up cabine dupla</i>	2.815,90
6	<i>pick-up compacta cabine simples operacional</i>	1.405,22
7	<i>pick-up compacta cabine simples administrativo</i>	1.357,29
8	<i>sedan compacto</i>	1.120,36
9	<i>hatchback compacto administrativo – Reserva Técnica</i>	953,65
10	<i>hatchback compacto operacional – Reserva Técnica</i>	1.287,87
11	<i>van de passageiros – Reserva Técnica</i>	3.948,03
12	<i>pick-up cabine dupla – Reserva Técnica</i>	2.603,49

*Se fizermos outra projeção de preços orçados pela SPTrans com a matriz do CadTerc X os preços do CadTerc X o resultado do pregão homologado à empresa CS Brasil, contemplados os veículos dos tipos 1 a 8 (excluídos os tipos 9 a 12 por serem de reserva técnica, não previstos no Cadterc), conforme planilha anexo 4, teremos o seguinte comparativo:*

<i>orçamento SPTrans – atualizado em dezembro/2017</i>	<i>R\$ 9.024.182,70</i>
<i>orçamento base CadTerc – versão maio/2017</i>	<i>R\$ 6.691.750,20</i>
<i>resultado do Pregão CS Brasil – base maio/2018</i>	<i>R\$ 4.407.636,90</i>

<i>diferença entre preços SPTrans e CadTerc</i>	<i>CadTerc - 25,85%</i>
<i>diferença entre preços Pregão CS Brasil e CadTerc</i>	<i>Pregão CS Brasil -34,13%</i>
<i>diferença entre preços Pregão CS Brasil e SPTrans</i>	<i>Pregão CS Brasil -51,16%</i>

## **PLANO DE PROVIDÊNCIAS**

Não informado pela Unidade.

## **PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO**

Não informado pela Unidade.

## **ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA**

A Unidade permaneceu sem demonstrar de forma satisfatória a existência de economia de escala ou inviabilidade técnica conforme determina o § 1º do Art. 23, Lei nº 8.666/1993. Informa-se que nova contratação, por meio do PALC nº 2015/0225, também se deu por meio de lote único sem a divisão do objeto.

De fato, os preços obtidos pela contratação atual podem ser considerados satisfatórios em comparação com o orçamento original e com o contrato anterior, bem como com relação a referenciais de mercado, como o CADTERC. A Equipe de Auditoria entende que tal redução deve-se à retirada de exigências restritivas como os postos de manutenção e administração, além de distância mínima para lavagem.

Ainda assim, a obtenção de tais preços não convalida a falta de fundamentação expressa pela não repartição do objeto, que advém de determinação legal (o § 1º do Art. 23, Lei nº 8.666/1993), bem como não descarta a possibilidade de que propostas ainda mais vantajosas pudessem ser obtidas caso a Entidade tivesse procedido à divisão do objeto em lotes.

### **RECOMENDAÇÃO 015**

Recomenda-se à SPTrans que, nos próximos certames para locação de veículos, avalie as vantagens em se promover a divisão do objeto e, caso, ainda assim, entenda ser cabível a licitação em único lote, garanta que, no processo, seja anexada fundamentação expressa que comprove a existência de economia de escala ou inviabilidade técnica.

### **CONSTATAÇÃO 013 - Ausência de apresentação de planilha de custos nos processos de contratação referentes aos Contratos nº 10/390-01-00, nº 2016/0234-01-00, nº 2017/0029-01-00, e nº 2017/0281-01-00.**

A Lei nº 8.666/1993, em seu Art. 7º, determina que as obras e os serviços somente poderão ser licitados quando existir orçamento detalhado em planilhas que expressem a composição de todos os seus custos unitários, inclusive para os casos de dispensa e de inexigibilidade de licitação.

A Equipe de Auditoria avaliou os processos de contratação referentes ao Contrato nº 10/0390-01-00 (PALC nº 2010/0390), que vigorou de 2010 até 2016 (contendo 12 Termos Aditivos) e aos Contratos Emergenciais nº 2016/0234-01-00 (PALC nº 2016/0234), nº 2017/0029-01-00 (PALC nº 2017/0029) e nº 2017/0281-01-00 (PALC nº 2017/0281), sendo que, em nenhum deles, foi possível localizar planilhas contendo a composição dos custos unitários referentes.

A ausência de informações sobre a composição dos custos prejudica a avaliação de adequabilidade inicial dos preços e dificulta a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em caso de mudanças nas condições iniciais da contratação que demandariam alteração nos valores acordados.

Como exemplo da consequência negativa da falta de controle sobre os custos unitários, pode-se citar a responsabilidade da contratada pela inspeção veicular obrigatória. Consistia em uma taxa anual, vigente à época da contratação (2010) e suspensa em 2013. Todavia, não houve qualquer

ajuste nos preços, enquanto o procedimento correto, para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, seria a redução dos valores referentes aos custos atribuídos à vistoria.

Outro exemplo se refere à retirada da exigência de troca dos veículos a cada 24 meses ou após 60.000km rodados a partir da assinatura do Termo Aditivo nº 11. Em resposta e visando à compensação, a empresa dispensou metade do reajuste contratual devido. Contudo, não existe qualquer demonstração, no processo, de que tais fatos sejam equivalentes para manter equilíbrio econômico do contrato.

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** Por meio do documento EE 2018/6035, a São Paulo Transporte assim se manifestou:

*“Pela competência, a Gerência de Preços e Custos – DA/SAM/GPC manifestou-se conforme informação DA/SAM/GPC nº 030/2018, anexo 5.”*

Anexo 5:

*“No processo de contratação relativo ao PALC 10/0390, bem como nos respectivos aditamentos contratuais, não houve elaboração de planilhas de composição de custos unitários como base do orçamento estimativo ou como parâmetro de justificativa de vantajosidade de preços, devido ao fato de que naquela época a SPTrans não dispunha essa metodologia totalmente desenvolvida.*

*Mesmo tendo como referência o estudo de formação de preços para Locação de Veículos desenvolvido pelo CADTERC – Estudos Técnicos de Serviços Terceirizados, esse não se adequava integralmente às particularidades e necessidades da SPTrans.*

*Diante disso e até que desenvolvêssemos uma metodologia que contemplasse todas as especificações distintas exigidas pela SPTrans, os orçamentos estimativos, bem como as pesquisas para aditamentos contratuais, eram elaborados com base em pesquisa de mercado junto às empresas do ramo.*

*Nas contratações emergenciais também foi utilizada a metodologia de pesquisa de mercado, uma vez que, devido ao prazo exímio para consulta e contratação, a regra é consultar diretamente as empresas do ramo, mesmo porque, a característica de preços é diferenciada e o prazo de contratação é de 180 dias, com cláusula de rescisão antecipada, caso se ultime a licitação ora em andamento.*

*Outro fator é que a Lei 8.666/1993 prevê a obrigação de orçamento estimativo detalhado em planilhas de expresseem a composição de todos os custos somente quando forem licitados, não prevendo essa obrigação no caso de contratações emergenciais.*

*A partir da licitação correspondente ao PALC 2015/0225, a área de Preços e Custos da SPTrans já dispunha de metodologia de formação de preços, cuja base matricial foi o estudo desenvolvido pelo CADTERC, contemplando todas as características distintas exigidas pela SPTrans.”*

## **PLANO DE PROVIDÊNCIAS**

Não informado pela Unidade.

## **PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO**

Não informado pela Unidade.

## **ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA**

A despeito da Unidade ainda não possuir um modelo desenvolvido de planilha de custos à época, isso não a isenta de exigir das contratadas, tanto à época de celebração do contrato original, como em aditamentos, a exposição da decomposição de custos que formam o preço final. Aliás, a

existência de eventual modelo definido pela Entidade não é imprescindível, dado que a composição é feita pela própria empresa, na qual são discriminados todos os custos estimados, bem como o lucro envolvido.

Com posse de tais informações seria possível avaliar, desde o início, a adequabilidade do preço proposto pela empresa, verificando-se, de forma antecipada, eventuais abusos ou inexequibilidades, ou ainda, em eventual alteração contratual, permitir-se-ia, com base nos custos já estipulados, alteração do preço final de modo a manter o equilíbrio econômico financeiro inicialmente acordado.

Quanto a alegação da SPTrans de que a planilha de custos, conforme a Lei 8.666/1993, é exigida apenas à época da licitação, não abrangendo contratação emergencial, a Equipe de Auditoria discorda de tal interpretação baseando-se no texto da própria lei, em especial no § 9º do Art. 7º, transcrito a seguir com destaque nosso:

“Art 7º (...)

§ 2o As obras e os serviços somente poderão ser licitados quando:

(...)

II - existir orçamento detalhado em planilhas que expressem a composição de todos os seus custos unitários;

(...)

§ 9o O disposto neste artigo **aplica-se também, no que couber, aos casos de dispensa e de inexigibilidade de licitação.**”

Dessa forma, percebe-se que a Lei estende a aplicabilidade do Art. 7º aos casos de dispensa e inexigibilidade de licitação, onde se incluem os casos de contratação emergencial.

## **RECOMENDAÇÃO 016**

Recomenda-se à SPTrans que, nas próximas contratações e prorrogações que venham a ocorrer, ainda que se tratando de casos de dispensa ou inexigibilidade de licitação, como as contratações emergenciais, exija das empresas, antes da efetiva assinatura do ajuste, o envio de sua planilha de custos, com a composição detalhada de valores que formam o preço oferecido. Dadas às vantagens apresentadas, reforça-se a importância de que a assinatura do contrato ou aditivo deve estar condicionada a prévia análise de adequabilidade dos custos declarados pela empresa.

## **CONSTATAÇÃO 014 - Falha na pesquisa de preços que serviu como embasamento para o Termo Aditivo nº 10 ao Contrato nº 10/090-01-11 ao utilizar valores relativos a escopo diversos do efetivamente pretendido (especificações mais custosas).**

Para confirmar a adequabilidade dos preços do Contrato nº 10/090-01-11, quando da prorrogação excepcional formalizada pelo Termo Aditivo nº 10, a qual envolveu o período de 29/07/2015 a 28/07/2016, constatou-se que a SPTrans utilizou como referência os valores tabelados à fl. 916 do processo PALC 2010/0390, comparando os montantes pagos à época com “pesquisa de mercado – orçamento estimativo”, conforme segue:

			CONDIÇÕES ATUAIS DO CONTRATO		PESQUISA DE MERCADO ORÇAMENTO ESTIMATIVO		VARIÇÃO PERCENTUAL
TIPO	MODELO	Qt.	R\$ UNITÁRIO MENSAL	R\$ TOTAL 12 MESES	R\$ UNITÁRIO MENSAL	R\$ TOTAL 12 MESES	
1	Hatchback	135	1.851,22	2.998.976,40	1.905,84	3.087.460,80	2,95%
2	Van passageiros	7	6.128,16	514.765,44	6.621,24	556.184,16	8,05%
3	Van carga	1	5.106,80	61.281,60	5.517,48	66.209,76	8,04%
4	Pickup	4	4.468,45	214.485,60	5.498,07	263.907,36	23,04%
5	Exedutivo	2	5.106,80	122.563,20	4.315,37	103.568,88	-15,50%
		149		3.912.072,24		4.077.330,96	4,22%

**Quadro 02:** Pesquisa de preços realizada para a prorrogação excepcional do contratual em 2015.

Ocorre que, os valores presentes como “Pesquisa de Mercado” foram, na verdade, retirados do processo de licitação PALC n° 2015/0225, atualmente ainda sem contrato assinado e suspenso por determinação do TCM, conforme segue:

QUADRO COMPARATIVO												
OBJETO PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE LOCAÇÃO DE VEÍCULOS, SEM MOTORISTA, PARA O TRANSPORTE DE EMPREGADOS E CARGAS DA SÃO PAULO TRANSPORTE S/A - SPT												
PLANILHA DE QUANTIDADES E PREÇOS												
ITEM	DESCRIÇÃO DO VEÍCULO	UNID.	FORNECEDORES ( PROPOSTAS OBTIDAS)								PREÇO MÉDIO	
			MOVIDA RENT A CAR		HI SERVICE CAR		STANDBY RENT A CAR		QUALITY FROTAS			
			UNITÁRIO	TOTAL PARA 12 MESES	UNITÁRIO	TOTAL PARA 12 MESES	UNITÁRIO	TOTAL PARA 12 MESES	UNITÁRIO	TOTAL PARA 12 MESES	UNITÁRIO	TOTAL PARA 12 MESES
1	Veículo Tipo Hatchback Administrativo - 05 passageiros, 05 portas, encosto de cabeça regulável nos bancos dianteiros e encosto de cabeça fixo e laterais nos bancos traseiros, pintura na cor prata original de fábrica, Motor 1.6 bicombustível (gasolina/álcool), 4 cilindros, cilindrada mínima aproximada de 1.350 cm³, potência mínima aproximada de 100cv/5.250RPM (Alcool). Demais Especificações Técnicas Conforme Termo de Referência (Tipo 1).	UN 36	1.300,00	561.600,00	2.187,00	944.784,00	2.100,00	907.200,00	2.036,34	879.698,88	1.905,84	823.322,88
2	Veículo Tipo Hatchback Operacional, 05 passageiros, 05 portas, encosto de cabeça regulável nos bancos dianteiros e encosto de cabeça fixo e laterais nos bancos traseiros, pintura na cor prata original de fábrica, Motor 1.6 bicombustível (gasolina/álcool), 4 cilindros, cilindrada mínima aproximada de 1.350 cm³, potência mínima aproximada de 100cv/5.250RPM (Alcool). Demais Especificações Técnicas Conforme Termo de Referência (Tipo 2).	UN 87	1.300,00	1.357.200,00	2.187,00	2.283.228,00	2.100,00	2.192.400,00	2.036,34	2.125.938,96	1.905,84	1.989.696,96
3	Veículo Tipo Van, mínimo de 15 passageiros, encosto de cabeça, banco com inclinação de até 34°, pintura na cor prata original de fábrica, Motor Diesel, cilindrada mínima aproximada de 2.100 cm³, potência mínima de 110cv, torque mínimo de 300Nm. Demais Especificações Técnicas Conforme Termo de Referência (Tipo 3).	UN 09	4.900,00	529.200,00	7.944,00	857.952,00	6.900,00	745.200,00	6.740,97	728.024,76	6.621,24	715.093,92
4	Veículo Urbano de Carga - VUC tipo cabine com Baú, mínimo de 03 passageiros, encosto de cabeça, pintura na cor prata original de fábrica, Motor Diesel, 4 cilindros, cilindrada mínima aproximada de 2.100 cm³, potência mínima de 110cv, torque mínimo de 300Nm. Demais Especificações Técnicas Conforme Termo de Referência (Tipo 4).	UN 03	4.200,00	151.200,00	6.565,00	236.340,00	6.200,00	223.200,00	7.415,07	266.942,52	6.095,02	219.420,72
5	Veículo Tipo Pick-Up cabine dupla 4x2, 05 passageiros, 04 portas, encosto de cabeça regulável, pintura na cor prata original de fábrica, Motor Bicombustível (gasolina/álcool), 4 cilindros, cilindrada mínima de 2.300 cm³, potência mínima de 145cv (álcool). Demais Especificações Técnicas Conforme Termo de Referência (Tipo 5).	UN 07	6.000,00	504.000,00	5.777,00	485.288,00	5.300,00	445.200,00	4.915,29	412.884,36	5.498,07	461.837,88
6	Veículo Tipo Pick-Up cabine simples - operacional, 02 portas, encosto de cabeça, pintura na cor prata original de fábrica, Motor 1.6 Bicombustível (gasolina/álcool), 4 cilindros, cilindrada mínima aproximada de 1.350 cm³, potência mínima aproximada de 100cv/5.250RPM (álcool). Demais Especificações Técnicas Conforme Termo de Referência (Tipo 6).	UN 11	1.500,00	198.000,00	2.825,00	372.900,00	3.200,00	422.400,00	2.365,00	312.180,00	2.472,50	328.370,00
7	Veículo Tipo Pick-Up cabine simples - Administrativo, 02 portas, encosto de cabeça, pintura na cor prata original de fábrica, Motor 1.6 Bicombustível (gasolina/álcool), 4 cilindros, cilindrada mínima aproximada de 1.350 cm³, potência mínima aproximada de 100cv/5.250RPM (álcool). Demais Especificações Técnicas Conforme Termo de Referência (Tipo 7).	UN 01	1.500,00	18.000,00	2.825,00	33.900,00	4.200,00	50.400,00	2.365,00	28.380,00	2.722,50	32.670,00

QUADRO COMPARATIVO													
OBJETO PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE LOCAÇÃO DE VEÍCULOS, SEM MOTORISTA, PARA O TRANSPORTE DE EMPREGADOS E CARGAS DA SÃO PAULO TRANSPORTE S/A - SPTTrans.													
PLANILHA DE QUANTIDADES E PREÇOS													
Fornecedores (Propostas Obtidas)													
		MOVIDA RENT A CAR		HI SERVICE CAR		STANDBY RENT A CAR		QUALITY FROTAS		PREÇO MÉDIO			
		Contato: Humberto Favali Tel.: (11) 3154-4067		Contato: Anderson Ribeiro Tel.: (11) 5090-1100		Contato: Cláudia Mantovanelli Tel.: (11) 5090-1100		Contato: Gláucia Janczak Tel.: (11) 9 7656-0228					
ITEM	DESCRIÇÃO DO VEÍCULO	UN	Q	PREÇO		PREÇO		PREÇO		PREÇO			
				UNITÁRIO	TOTAL PARA 12 MESES	UNITÁRIO	TOTAL PARA 12 MESES	UNITÁRIO	TOTAL PARA 12 MESES	UNITÁRIO	TOTAL PARA 12 MESES	UNITÁRIO	TOTAL PARA 12 MESES
8	Veículo Tipo Sedan Executivo, 05 passageiros, 05 portas, bancos com acabamento em couro natural na cor preta, encosto de cabeça nos bancos dianteiros e traseiros, banco traseiro bipartido, pintura na cor preta original de fábrica, Motor 1.8 ou superior, bicombustível (gasolina/álcool), 4 cilindros, potência mínima aproximada de 130cv/6.000RPM (álcool). Demais Especificações Técnicas Conforme Termo de Referência (Tipo 8).	UN	02	3.000,00	72.000,00	4.444,00	106.668,00	4.200,00	100.800,00	5.617,48	134.819,52	4.315,37	103.568,88
9	Veículo Tipo Sedan Médio, 05 passageiros, 05 portas, bancos com acabamento em tecido, encosto de cabeça nos bancos dianteiros e traseiros, pintura na cor prata original de fábrica, Motor 1.8 ou superior, bicombustível (gasolina/álcool), 4 cilindros, potência mínima aproximada de 100cv/5.250RPM (álcool). Demais Especificações Técnicas Conforme Termo de Referência (Tipo 9).	UN	09	1.800,00	194.400,00	2.330,00	251.640,00	2.300,00	248.400,00	2.036,34	219.924,72	2.116,59	228.691,72
PREÇO GLOBAL (p/ 12 meses)					3.585.600,00		5.572.668,00		5.035.200,00		5.108.793,72		4.900.572,96

**Quadro 03:** Origem dos valores da pesquisa de preços realizada para a prorrogação excepcional do contratual em 2015

As especificações do objeto para esse pregão são distintas e majoritariamente superiores àquelas presentes no Contrato nº 10/090-01-11, como a motorização 1.6 para veículos hatch, além de envolverem automóveis novos, não devendo tal pesquisa ter servido como referência para a prorrogação.

Ainda assim, mesmo contendo especificações superiores, dado que foi efetivamente utilizada pela SPTrans como referência para prorrogação contratual, nota-se que a empresa Movida Rent a Car oferecia preços consideravelmente melhores do que aqueles praticados pela Quality.

**MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE:** Por meio do documento EE 2018/6035, a São Paulo Transporte assim se manifestou:

*“Trata-se efetivamente do Termo Aditivo nº 11 do Contrato nº 10/0390-01-00, que teve por objeto a prorrogação do contrato, em caráter excepcional, pelo período de 28.07.2015 a 27.07.2016.*

*À época do processo de prorrogação, em julho/2015, para fins de comprovação de que os preços eram compatíveis com os de mercado, utilizaram-se os valores constantes do orçamento estimativo então recém-realizado para o processo licitatório, em maio/2015.*

*Naquela oportunidade, o contrato então vigente, que anteriormente fora dado como regular pelo TCM, e o edital de licitação tinham o mesmo escopo, ou seja, as mesmas condições da frota reserva não remunerada diretamente, assim como as exigências de posto avançado de manutenção e posto administrativo.*

*Posteriormente, e em atendimento às recomendações do Tribunal de Contas, o edital foi readequado para o modelo atual, que, aí sim, apresenta diferentes condições contratuais daquele contrato 10/0390-01-00.”*

## PLANO DE PROVIDÊNCIAS

Não informado pela Unidade.

## PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO

Não informado pela Unidade.

## ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA

A SPTrans alega que o contrato vigente e o edital de licitação (usado como referência de preços), possuíam o mesmo escopo, tendo as mesmas condições de frota reserva e postos de administração e manutenção. No entanto, a Equipe de Auditoria reafirma que, conforme consta nos Processo PALC 2010/0390 e PALC 2015/0225, e comprovado pelas imagens acima, resta clara a existência de exigências mais onerosas nas especificações utilizadas para obter a referência de preços em relação ao contrato aditado, como motorização 1.6 para veículos hatch, e automóveis novos.

Dessa forma, devido à ausência de esclarecimentos suficientes na manifestação da Entidade que contestem a afirmação inicial da auditoria, conclui-se pela existência de falha na pesquisa de preços que serviu como embasamento para o Termo Aditivo nº 10 ao Contrato nº 10/090-01-11 ao utilizar valores relativos a escopo diferente, com demandas mais custosas que as efetivamente contratadas.

### **RECOMENDAÇÃO 017**

Recomenda-se à SPTrans que suas pesquisas de preço sejam feitas de forma que as especificações utilizadas na formação dos valores sejam idênticas às do objeto para o qual se quer verificar a adequabilidade de preços.

## **ANEXO III – ESCOPO E METODOLOGIA**

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

- Planejamento dos trabalhos;
- Solicitação de processos e documentos;
- Circularização de informações;
- Conferência de cálculos e confronto de valores.