



**PREFEITURA MUNICIPAL DE PARANAÍTA**  
**ESTADO DE MATO GROSSO**  
**CNPJ 03.239.043/0001-12**  
**UNIDADE DE CONTROLE INTERNO - UCI**



UNIDADE DE CONTROLE INTERNO DO MUNICÍPIO DE PARANAÍTA-MT

**RELATÓRIO DE AUDITORIA Nº 001/2017**

**Assunto:** Avaliação dos Controles Internos Administrativos das Atividades de Gestão de Frotas

<b>UNIDADE AUDITADA</b>	<b>Gestão de Frotas Municipal</b>
<b>GESTOR DA UNIDADE</b>	<b>Elidiane José da Silva – Secretário Municipal de Administração</b>
<b>PREFEITO MUNICIPAL</b>	<b>Antonio Domingo Rufatto – Prefeito Municipal</b>

## I. INTRODUÇÃO

**Exmo. Sr. Prefeito Municipal – Antonio Domingo Rufatto**

Em atendimento à determinação contida no ofício nº **27/2017/GPRES-AJ** de 04/04/2017 destinado aos Controladores e Auditores Internos das Prefeituras de Mato Grosso, apresentamos os resultados dos exames realizados sobre atos e consequentes fatos de gestão, ocorridos na Gestão de Frotas do Município, no período de **05/04/2017** a **30/06/2017**.

## II. ESCOPO

Os trabalhos foram realizados na sala própria do Departamento de Frotas do município, na Secretaria de Obras da cidade onde se encontram a maioria dos ET (equipamentos de transporte), na Secretaria de Obras do Assentamento São Pedro, na garagem da Secretaria de Educação e no paço municipal, no período de **05/04/2017** a **30/06/2017**, em estrita observância às normas de auditoria aplicáveis ao serviço público, objetivando o acompanhamento preventivo dos atos e fatos de gestão ocorridos no período de abrangência do trabalho, exercício 2016.

**O prazo de entrega do relatório final de auditoria ao TCE-MT via aplic, foi prorrogado para 31/07/17.**

Não houve nenhuma restrição imposta à realização dos exames.

De acordo com o escopo definido pela equipe de auditoria, e em face dos nossos exames, realizados por amostragem, foram efetuadas as seguintes análises:

- Sistema de Controle Interno - Avaliação da estrutura de controles internos administrativos das atividades da gestão de frotas, abordando aspectos essenciais relacionados às atividades de controle aplicadas sobre uma amostra de processos, abrangendo as categorias de objetivo operacionais e de conformidade da área avaliada.

### III. RESULTADO DOS TRABALHOS

Com base em elementos de conhecimento prévio sobre a unidade auditada e ainda, considerando o Planejamento Anual de Auditoria da Unidade de Controle Interno do Município, apresenta-se a seguir o resultado dos trabalhos de avaliação dos controles internos.

#### 1. ANÁLISE GERENCIAL

A Administração Pública no desempenho de suas funções deve submeter-se a controles diversos, incluindo os controles que deve exercer sobre seus próprios atos, denominados controles internos. A existência e efetivo funcionamento de sistemas de controles internos nos municípios é uma obrigação estatuída pela Constituição Federal de 1988 (art. 31). A finalidade desses controles é garantir que a administração atue em consonância com princípios constitucionais, como da legalidade e da eficiência, almejando com isso assegurar o melhor aproveitamento dos recursos públicos e a boa qualidade dos serviços prestados à população.

Nesse contexto, este trabalho teve como objetivo avaliar os sistemas de controles internos do município de Paranaíta/MT, na atividade de Gestão de Frotas, bem como fornecer subsídios para estruturá-los e/ou aprimorá-los, em busca da melhoria da governança na gestão municipal.

Neste trabalho, foi utilizado o Questionário de Avaliação de Controles Internos (QACI) para coleta de dados junto ao gestor municipal, no que se refere aos controles internos existentes na atividade de Gestão de Frotas. O QACI foi confeccionado com base nos conceitos e terminologias constantes nas Normas de Controle Interno do Escritório Geral de Contabilidade dos Estados Unidos (GAO – Ferramenta de Gestão e Avaliação de Controle Interno), que foi construído com fundamento na metodologia delineada no modelo de referência do Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (Coso I – Estrutura integrada de controles internos).

Por relevante, cabe destacar que a responsabilidade por conceber, implantar, manter e monitorar controles internos para assegurar os objetivos acima mencionados é da administração do órgão ou entidade pública, cabendo à auditoria interna ou ao órgão de controle interno avaliar a qualidade desses controles.

Ademais, a ausência ou insuficiência dos controles internos representa a principal causa dos achados de auditoria presentes neste relatório, demandando uma atuação preventiva do gestor municipal para implementação de controles adequados e efetivos à atividade de Gestão de Frotas no município de Paranaíta/MT.

Para o TCU, toda organização deve formular suas estratégias a partir de sua visão de futuro, da sua missão institucional e da análise dos ambientes interno e externo. As estratégias devem ser desdobradas em planos de ação. E faz parte do processo acompanhar a implementação dos planos, “oferecendo os meios necessários ao alcance dos objetivos institucionais e à maximização dos resultados” (BRASIL, 2012).

Nesse sentido, toda organização deve ter clareza de seus **objetivos mais elevados**, para que seus colaboradores visualizem a contribuição dos resultados de seu trabalho para o resultado organizacional, bem como compreender de que forma **ações de gestão de riscos tomadas localmente** podem contribuir para a **mitigação de riscos-chave em nível de entidade**.

Quando os **objetivos das áreas** são estabelecidos de modo a **maximizar** suas contribuições para o **resultado organizacional**, pode-se dizer que conhecer os objetivos e prioridades da unidade em que se trabalha é tão ou mais importante do que estar informado sobre os objetivos estratégicos da organização.

### **Entrevista com os Motoristas**

Na intenção de apurar os controles usados pela administração pública na gestão de frotas, esta UCI aplicou as entrevistas com 15 (quinze) motoristas que atuam na administração pública municipal, e as respostas serão descritas conforme a análise de cada questão do QACI aplicado.

### **Motoristas entrevistados por amostragem**

Do total de 42 motoristas / condutores, a amostragem contemplou 15 motoristas, ou seja, 36% do total de motoristas existente, distribuídos pelas secretarias de saúde, obras, educação e assistência social.

**Secretaria de saúde:** Wilson Pereira, Altevir Schwaickerski, Ennes Soares Viana, Fernando da Silva,

**Secretaria de Obras:** José Honorato Gomes, Uanderson Evangelista, Claudinei de Oliveira, Ivo Sabino Pires, Valdir Abreu Lopes, Fabio Junior Elias,

**Secretaria de Educação:** Roberto da Silva, Marino Francisco dos Santos, Diego Barros da Silva,

**Secretaria de Assistência Social:** Adelino Sebastião de Oliveira e Edson da Silva de Farias.

### **Sistema de Transportes (ST)**

**Sistema de Transportes** representa um conjunto de atividades e procedimentos que tem como objetivo atender satisfatoriamente a demanda por transporte de uma Organização, de maneira eficaz, eficiente, econômica e segura.

O ST é composto pelas **funções de operação, de manutenção e de gestão**. Essas funções são interdependentes. Cada uma delas se retroalimentam das informações geradas pelas demais. A seguir, é apresentada uma ilustração da dinâmica do ST.

A **função de operação** corresponde à utilização dos ET no atendimento das necessidades de transporte da Organização. São atividades da função de operação:

- Atendimento das solicitações de utilização de veículos;
- Coordenação da utilização dos veículos;
- Operação do veículo propriamente dita;
- Controle e registro da utilização dos veículos;
- Controle de abastecimento;
- Controle da utilização de pneumáticos.

A estrutura de informação da função de operação deve alcançar toda a frota, capturando os dados de cada utilização dos ET. A coleta de dados nesta função deve ser baseada em uma rotina de registro de solicitação, de utilização e de abastecimento dos ET,

conforme será apresentado detalhadamente no capítulo sobre utilização e abastecimento da frota.

Os dados coletados nesta função devem ser acumulados para gerar relatórios gerenciais. Estes relatórios devem ser classificados de acordo com o nível gerencial dos seus usuários, segundo a expectativa de uso e manuseio, contendo informações sobre a utilização efetiva, disponibilidade, quilometragem e consumo dos ET, entre outras.

A **função de manutenção** contempla as atividades voltadas para a conservação dos ET, visando mantê-los em condições normais de funcionamento. São atividades da função de manutenção:

- Manutenção de operação;
- Manutenção preventiva;
- Manutenção corretiva; e
- Reforma de unidades.

A estrutura de informações da função de manutenção deve alcançar todos os serviços de manutenção realizados nos ET da frota, incluindo mão de obra e troca de peças. A coleta de dados nesta função deve ser baseada em uma rotina de registro de solicitação, autorização e execução dos serviços, conforme será detalhadamente apresentado no capítulo sobre manutenção da frota.

Os dados coletados nesta função devem ser acumulados para gerar relatórios gerenciais. Estes relatórios devem ser classificados de acordo com o nível gerencial dos seus usuários, segundo a expectativa de uso e manuseio, contendo informações sobre o histórico de manutenção por veículo, resumos mensais de atendimento, produtividade da mão de obra da oficina própria, entre outras.

A **função de gestão** se refere ao acompanhamento sistemático do desempenho dos ET e de toda a frota de forma agregada, através da análise dos dados gerados pelas funções de operação e de manutenção. São atividades da função de gestão:

- Gestão Administrativa da frota;
- Gestão de custos operacionais;
- Gestão por indicadores de desempenho;
- Planejamento da Frota (renovação e formação da frota);
- Avaliação de vantajosidade da terceirização da frota.

Cada uma das constatações identificadas por meio da aplicação do Questionário de Avaliação de Controles Internos (QACI) será analisada especificamente na sequência, considerando as fragilidades encontradas, as causas e suas consequências.

Os municípios devem elaborar normas e manuais com a descrição detalhada dos procedimentos, de forma a orientar seus servidores e empregados e uniformizar os procedimentos adotados na atividade de Gestão de Frotas, evitando falhas na execução e prejuízos com retrabalho.

Por meio do Questionário de Avaliação de Controles Internos – QACI aplicado na Gestão de Frotas do município de Paranaíta/MT, foi possível listar as seguintes fragilidades:

*A seguir, além do resultado da aplicação do QACI, serão desmonstrados os resultados das entrevistas com os motoristas da frota pública e os achados da auditoria.*

### **Descrição Sumária**

#### ***01 - Deficiência quanto à formalização dos procedimentos em atos Normativos:***

Existe ato normativo, IN SGF 02/2014, versão 01.

#### **Fato**

Não ocorre por parte dos integrantes da Gestão de Frotas, o correto acompanhamento as obrigações contidas na mesma. Não possui anexos e procedimentos detalhados, dividindo as Funções de Operação, Manutenção e Gestão da Frota Municipal . A conclusão é que existe mas precisa melhorá-la, implementá-la, e por isso foi classificada como um meio de mitigação de risco “Fraco” pelos participantes da Entrevista ao questionário QACI.

No extrato de entrevistas feita por esta UCI, os motoristas / condutores dos ET públicos, responderam a pergunta 01: Tem conhecimento do ato normativo que dispõe sobre a frota da entidade?

Logo, a resposta foi: **33,33% (Sim)** e **66,67% (Não)**. Isso demonstra que precisa ser mais difundida e melhorada a instrução normativa que trata da Frota Municipal.

No mesmo extrato de entrevistas feito por esta UCI, os motoristas / condutores dos ET públicos, responderam a pergunta 02: Já recebeu alguma capacitação para compreender os procedimentos estabelecidos no ato normativo?

A resposta foi: **100,00% (Não)**, que demonstra a necessidade de haver mais capacitações ofertadas pela Gestão da Frota Municipal, para que a Instrução Normativa seja melhor absorvida pelos Servidores.

### **Descrição Sumária**

#### ***02 - Deficiência quanto à formalização dos Manuais de Rotina e procedimentos detalhados:***

#### **Fato**

Inexistentes manuais sobre cadastramento da frota, solicitação de utilização de veículos, abastecimento da frota, manutenção dos veículos, controles de custos etc...

Existe o bloco de requisição de abastecimento de veículos, porém não está sendo utilizado.

## Descrição Sumária

### *03 - Estrutura física, materiais tecnológicos e recursos humanos do Setor de gerenciamento de frota:*

#### Fato

O Departamento de frotas possui sala com computador, impressora, ar condicionado, sistema de automação AGILI-GUARDIÃO para registro de informações, porém gera relatórios de baixa complexidade e que auxiliam pouco, a gestão da frota.

Foram constatados lançamentos de manutenção irregulares, em ET trocados. Lançamentos incompletos nos cadastros dos ET, diários de bordo incompletos lançados por mês, bimestre ou até mais.

A avaliação para este risco foi atribuído como fraco.



Foto 01 – Sala Dep. Frotas – foto de 08/05/2017.



Foto 02 – Sala Dep. Frotas – foto de 08/05/2017.



Foto 03 – Sala Dep. Frotas – foto de 08/05/2017.

## Descrição Sumária

**04 - Liderança da Gestão de Frotas e responsabilidades de planejar, organizar, dirigir e controlar a frota pública:**

### Fato

Estão atuando na Gestão de Frotas de Paranaíta:

- 1- **Diretor de Departamento de Almoxarifado** - Giuber da Silva Ferreira;
- 2- **Coordenador de Departamento de Frotas** – Thiago Zatti;
- 3 - **Chefe do Departamento** – Maicon Alisson Wilczak;
- 4 - **Assessores de Frota da Sec. Saúde** – João Miranda e Marisa da Silva;
- 5 - **Diretor da Frota Municipal da Sec. Saúde** – Sebastião Tiago Paesano Pereira;
- 6 - **Assessor Administrativo da Educação** – Valmor Heidrich;
- 7 - **Responsável pelos Abastecimentos de combustíveis realizados no Assentamento São Pedro – Subsecretário de Educação** - Claudionor Dias Pereira.

Embora 07 (sete) pessoas são responsáveis pela gestão da frota municipal, ainda tem muito a aperfeiçoar, em todos os quesitos, da esfera operacional, de manutenção e de gestão da frota, por isso a avaliação do risco foi atribuída como fraca.

## Descrição Sumária

**05 - Identificação visual dos ET da frota pública – Não foi elaborado manual de identificação visual:**

### Fato

Os ET possuem identificação visual, embora não possua manual de identificação visual, e embora alguns ET não possuam identificação por descuido do gestor da frota, estão atendendo a este risco em quase 100%, que foi avaliado em “Forte”.



Foto 04 –Fiat Uno Placa NPP-8830–foto de 09/05/2017. Sec Educação



Foto 05 –L-200 Placa OAV-6376 –foto de 09/05/2017. Sec Educação



Foto 06 –F-350 câmara fria–foto de 26/04/2017. Sec Educação



Foto 07 – F-350 câmara fria – foto de 26/04/2017.



**Foto 08** – PC Volvo EC 220D – foto de 28/04/2017. Pátio Secretaria de Obras.



**Foto 09** – Motonetas Honda Biz 100cc – Sec. Educação - foto de 26/04/2017.



**Foto 10** – Motocicleta placa JZX-8553 – Sem identificação visual.



**Foto 11** – Motocicleta placa NPP-8950 – Sem identificação visual completa.

## Descrição Sumária

### 06 - Gestão da Frota por meio de Sistema Informatizado:

#### Fato

O sistema informatizado atualmente é o Software *Agili Guardiã*, que possibilita os lançamentos manuais de Diário de Bordo, abastecimento, troca de óleo, reposição de peças e serviços, vencimentos de CNH. Durante o exercício de 2016 foi contratada a empresa *Saga News* que forneceu os serviços de cartão magnético de abastecimento e rastreamento de veículos por telemetria, porém para alguns veículos da Saúde e Educação. Devido a erros no rastreamento dos ET por inoperância dos Chips da Vodafone no Município de Paranaíta, a contratante Prefeitura ficou 30 dias sem o serviço real time de rastreamento, e mesmo a empresa identificando o erro e trocando os chips para Vivo e recuperando os dados rastreados em off line, a Prefeitura encerrou unilateralmente o contrato alegando que não teve o atendido proposto no Edital e no contrato.

1. ET **Sec. Saúde Ambulâncias** que tiveram serviços junto ao sistema Saga News: Placas EUV-5519, EVD-4089, NPJ-1736, OBQ-6457, OAY-6521, OBD-9600, OBI-8719, EUV-5139, EUX-8459, OAX-5448, NTZ-7436, QBW-6497, JZV-4225.
2. ET **Sec. Educação**: L-200 Placa OAV-6376, Frontier OBN-6139 e Frontier OBB-4321.

#### Manutenção de peças e serviços por veículo

<b>Veículo</b>	205 - VEICULO CAMINHAO FORD F 11000 ANO 89, AZUL PLACA JYX 5836										
<b>Secretaria</b>	14 - SEC. MUN. OBRAS, TRANSP. SERV. URBANOS/SANEAMENTO										
<b>Responsável</b>	402 - LUCÉLIO APARECIDO DE OLIVEIRA				<b>Departamento</b>	001 - SEC. MUN. OBRAS, TRANSP. SERV. URBANOS/SANEAMENTO					
<b>Registro</b>	000205	<b>Placa</b>	JYX 5836	<b>Ano Modelo</b>	1989						
<b>Patrimônio</b>	592	<b>Marca</b>	FORD	<b>Ano Fabricação</b>	1989						
<b>Aquisição</b>	31/12/1997	<b>Chassis</b>	SBFNXKLM9KDB00107	<b>Renavan</b>	127108370						
<b>Tipo</b>	UTILITARIO	<b>Combustível</b>	DIESEL	<b>Km/Hs</b>	2330						
<b>Local</b>	1 - DEPARTAMENTO DE OBRAS			<b>Orgão/Unidade</b>	14-001						
<b>Grupo</b>	VEICULOS		<b>Subgrupo</b>	VEICULOS RODOVIARIOS DE CARGA							
<b>Movimento em 12/09/2016</b>											
<b>Itens Externos</b>											
<b>Fornecedor</b>	3378 - CASA DA CAMIONETE AUTO PECAS LTDA - ME										
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Nota Fiscal</b>	<b>Tipo</b>	<b>Série</b>	<b>Emissão</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade</b>	<b>Km/Hm</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor Total</b>	
135048	RECUPERACAO E RETIFICA DE BOMBA E BICOS INJETORES	655	nt	1	02/09/2016	20,0000		2330	210,00	4.200,00	
135051	RECUPERACAO E RETIFICA DE MOTORES A DIESEL, FLEX E	655	nt	1	02/09/2016	45,0000		2330	210,00	9.450,00	
										<b>Total de Itens Externos</b>	<b>13.650,00</b>
										<b>Total do dia 12/09/2016</b>	<b>13.650,00</b>
										<b>Total do Veículo</b>	<b>13.650,00</b>
<b>Veículo</b>	253 - VEICULO TRATOR VALMET785										
<b>Secretaria</b>	14 - SEC. MUN. OBRAS, TRANSP. SERV. URBANOS/SANEAMENTO										
<b>Responsável</b>	771 - DIONE FELIX SARDINHA				<b>Departamento</b>	001 - SEC. MUN. OBRAS, TRANSP. SERV. URBANOS/SANEAMENTO					
<b>Registro</b>	000253	<b>Placa</b>	000000	<b>Ano Modelo</b>	1993						
<b>Patrimônio</b>	560	<b>Marca</b>	VALMET	<b>Ano Fabricação</b>	1993						
<b>Aquisição</b>	31/12/1997	<b>Chassis</b>	R1NBM6423809900	<b>Renavan</b>	R1NBM64238						
<b>Tipo</b>	MAQUINAS PESADAS			<b>Combustível</b>	DIESEL						
<b>Local</b>	1 - DEPARTAMENTO DE OBRAS			<b>Orgão/Unidade</b>	14-001						
<b>Grupo</b>	MAQUINAS E IMPLEMENTOS		<b>Subgrupo</b>	MAQUINA PESADA							
<b>Movimento em 14/03/2016</b>											
<b>Itens Externos</b>											
<b>Fornecedor</b>	1636 - PAULINO GOMES & PEREIRA LTDA ME										
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Nota Fiscal</b>	<b>Tipo</b>	<b>Série</b>	<b>Emissão</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade</b>	<b>Km/Hm</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor Total</b>	
24733	OLEO HIDRAULICO 68 COM 20 LITROS (BALDE)	2761	NT	1	09/03/2016	1,0000	UNIDADE	0	199,00	199,00	
										<b>Total de Itens Externos</b>	<b>199,00</b>
										<b>Total do dia 14/03/2016</b>	<b>199,00</b>
										<b>Total do Veículo</b>	<b>199,00</b>

Relatório 01 – Relatório Demonstrativo de Custos por veículo – Software Guardiã – Agili.

## Relatório Demonstrativo de abastecimento por ET

Veículo: 000203 VEICULO CAMINHAO FORD F 11000 COLETA ANO 89., BRANCO								
Órgão 14 SEC. MUN. OBRAS, TRANSP. SERV. URBANOS/SANEAMENTO								
Unidade 001 SEC. MUN. OBRAS, TRANSP. SERV. URBANOS/SANEAMENTO								
Combustível DIESEL								
Data	Posto	Odômetro Anterior	Odômetro Atual	Kilômetros Rodados	Quantidade de Litros	Consumo Médio	Vlr por Litro	Total
12/01/2016	DUBAI COMERCIO DE COMBUSTIVEIS LTDA	91414	93125	1711	100,0000	17,1100	3,5100	351,0000
<b>Total de: DIESEL</b>				<b>1.711,00</b>	<b>100,0000</b>			<b>351,0000</b>
Total do Órgão			14		100			351,0000
Total da Unidade			001		100			351,0000
Total do Veículo			000203	1.711	100,0000	17,1100		351,0000
Veículo: 000317 VEICULO CAMINHAO FORD F14000 PLACA JYB 5217 BRANCA								
Órgão 14 SEC. MUN. OBRAS, TRANSP. SERV. URBANOS/SANEAMENTO								
Unidade 001 SEC. MUN. OBRAS, TRANSP. SERV. URBANOS/SANEAMENTO								
Combustível DIESEL								
Data	Posto	Odômetro Anterior	Odômetro Atual	Kilômetros Rodados	Quantidade de Litros	Consumo Médio	Vlr por Litro	Total
27/01/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	52948	93450	502	93,0150	435,4351	3,5700	332,0635
5/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	93450	93721	271	90,4680	2,9956	3,5700	322,9636
24/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	93721	94144	423	101,9080	4,1509	3,5700	363,8044
25/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	94144	94462	318	153,5270	2,0713	3,5700	548,0913
14/03/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	94462	94730	268	100,1000	2,6773	3,5700	357,3570
23/04/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	94730	94950	220	95,1600	2,3119	3,5700	339,7212
25/04/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	94950	95230	280	110,0250	2,5449	3,5700	392,7892
29/04/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	95230	95420	190	130,3200	1,4579	3,5700	466,2424
11/05/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	95420	95560	140	102,4800	1,3661	3,5700	366,8536
12/05/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	95560	95700	140	106,0000	1,3207	3,5700	378,4414
<b>Total de: DIESEL</b>				<b>2.752,00</b>	<b>1.083,0050</b>			<b>3.866,3276</b>
Total do Órgão			14		1083,005			3.866,3276
Total da Unidade			001		1083,005			3.866,3276
Total do Veículo			000317	2.752	1.083,0050	2,5411		3.866,3276
<b>Relatório 02 – Relatório Demonstrativo de abastecimento – Software Guardiã – Agili.</b>								

## Descrição Sumária

### 07 – Falha na organização dos arquivos físicos dos ET de forma individualizada:

#### Fato

É de suma importância que o responsável pela gestão da frota possua em seus arquivos físicos individualizados por ET, os documentos DUT “documento único de transferência”, (CRLV e DPVAT); certificados de garantia e comprovantes de revisões; manuais do fabricante; recall, apólices de seguros; licenciamentos, seguro obrigatório e recibos anuais.

Avaliação para esse risco foi Fraca, por que possui o cadastro dos ET, mas não possui o controle efetivo

Ao solicitar os controles supracitados ao Departamento de Frotas de Paranaíta, identificamos que não está havendo controle eficaz dos riscos citados, e para dar exemplo esta UCI fez um levantamento e elaborou uma planilha de pendências com Seguro e Licenciamento até o dia 22/05/2017:

**Tabela 01 – Levantamento efetuado em 22/05/2017**

<b>LICENCIAMENTO E SEGURO INADIMPLENTES</b>			
<b>VEÍCULO</b>	<b>PLACA</b>	<b>LICENC. / SEGURO</b>	<b>VALOR</b>
CAMINHAO	JYG 8240	2015	R\$ 126,06
		2016	R\$ 236,02
CAMINHÃO MUCK	JYH 8911	2016	R\$ 236,02
		2017	R\$ 196,87
MOTOCICLETA YAMAHA YBR	JZX8553	2017	R\$ 310,86
UNO MILLI FIRE 4 PORTAS	JYC 0955	2016	R\$ 231,31
FIAT AGRICULTURA UNO	JZK 0287	2016	R\$ 141,31
CAMINHÃO COMODATO	NPM 9487	2016	R\$ 236,02
		2017	R\$ 63,03
S 10	NTY 2208	2016	R\$ 236,02
S 10	NPJ 1736	2016	R\$ 236,02
AMBULANCIA S 10	NTZ 7436	2016	R\$ 236,02
MOTOCICLETA YAMAHA XTZ	JKH 9812	2017	R\$ 310,86
CAMINHONETE FURGAO FIORINO	NJI 2753	2016	R\$ 236,02
		2017	R\$ 196,87
MOTOCICLETA CG HONDA 150 ES	NPG 3171	2017	R\$ 310,86
MICROONIBUS - PEUGEOT/BOXER 16 LUGARES	JZR 2341	2015	R\$ 126,06
		2016	R\$ 372,54
		2017	R\$ 282,88
MINIBUS 16 PASSAGEIROS - FIAT -	OAX 5448	OK	R\$ -
FIAT/DOBLO PARA 07 PASSAGEIROS	OAV 4248	2015	R\$ 126,06
		2016	R\$ 231,71
ONIBUS 23 LUG. - VOLKSWAGEN	OAY 0987	2016	R\$ 373,48
CAMINHAO TANQUE PIPA AGRALE	OAT 2397	2016	R\$ 236,44
AMBULANCIA FIAT/DUCATO	OAY 6521	OK	R\$ -
CAMIONETE NOVO NISSAN FRONTIER 2,5 XE 4X4 MT	OBI 8719	2016	R\$ 236,02
ONIBUS VOLKSWAGEN	OBN 4359	2016	R\$ 372,54
FRONTIER 250 4X4 - 2012/2013	OBN 6139	2015	R\$ 126,06
		2016	R\$ 236,02
BIZ 100 ES	OBE 2551	2017	R\$ 310,86
AMBULANCIA S10	EUX 8459	2016	R\$ 236,02
AMBULANCIA S10	EUV 5139	2016	R\$ 236,02
FRONTIER 25XE 4X4 -2012/2013	OBI 8801	2017	R\$ 259,90
CITROEN - MODELO JUMPER	EVD 4089	2016	R\$ 231,31
L200 TRITON 3.2 DIESEL (SOLICITAÇÃO DE RECALL)	OBQ 6457	2016	R\$ 236,44
CAMINHAO DIESEL EURO	OBS 1729	2016	R\$ 236,02
FIAT UNO 1.0 MILLE	NPJ 5817	2016	R\$ 231,31
CAMINHAO BASCULANTE- ATRON 2729K/36	OBC 730	2016	R\$ 236,02
		2017	R\$ 196,87
CAMINHONETE L200 TRITON (SOLICITAÇÃO DE RECALL)	QBW 6497	2016	R\$ 236,02
<b>TOTAL</b>			<b>R\$ 8.906,77</b>

Tabela 01 – Demonstrativo elaborado pela UCI em 22/05/2017 referente à Seguro e Licenciamento vencidos.

### Descrição Sumária

**08 - Registro analítico em cadastros individualizados, porém não existe manual de rotinas e procedimentos de cadastros de ET:**

### Fato

Todos os ET estão cadastrados no sistema Guardiã da Agili, porém as especificações em muitos casos estão incompletas ou com descrições vulgares, exemplo: *Semi reboque carrega tuto, veículo ônibus 33 lugares VW*, enquanto a descrição deveria ser completa do ET,



- Unidade administrativa de lotação;
- Responsável pela guarda;
- Dados de apólice de seguro;
- Situação do bem (ativo, inativo, em manutenção, alienado, cedido); etc.

A partir dos dados cadastrais dos equipamentos de transporte, deve ser possível a extração de relatórios capazes de informar, dentre outras necessidades gerenciais: a) a dimensão (tamanho) da frota; b) as marcas e modelos existentes na frota; c) a idade média da frota; e) a distribuição da frota por unidade administrativa; g) a classificação da frota; e f) os veículos com seguro facultativo.

Assim, o cadastro da frota deve ser mantido, preferencialmente, por um sistema informatizado (software), onde sejam asseguradas a integridade, a multiplicidade, a celeridade e a confiança das informações cadastrais. Este sistema deve ser o mesmo utilizado para registro das informações sobre a utilização, a manutenção e a gestão da frota.

Vale salientar que os registros cadastrados devem ser suportados por documentação física idônea, arquivada em pastas individuais para cada bem e guardada no setor competente, sob responsabilidade do agente encarregado do cadastro.

Por fim, conforme destacado no tópico sobre normas de rotina e procedimento, a Organização deve buscar mitigar o risco de erros e retrabalhos nas atividades de gestão da frota. Isto se alcança por meio da padronização dos procedimentos, evitando-se, assim, que um mesmo evento seja registrado de formas diferentes. Este risco é minimizado por meio da elaboração de um **manual de normas e procedimento da frota**, apresentando o passo a passo para o cadastramento dos equipamentos de transporte.

## **Descrição Sumária**

### ***09 – Condutores/motorista – Responsabilidade administrativa, civil e penal decorrentes da condução dos ET:***

#### **Fato**

Existem as Instruções Normativas da Frota Municipal IN SGF nº 01/2009 e a 02/2014 que trazem informações sobre procedimentos em casos de acidentes de trânsito, porém não estão devidamente especificadas as responsabilidades administrativa, civil e penal decorrentes da condução dos ET.

Não existe Termo assinado de Declaração de Responsabilidade para Condução de Veículos.

No extrato de entrevistas feito por esta UCI, os motoristas / condutores dos ET públicos, responderam a pergunta 03: O senhor foi cientificado formalmente sobre a possibilidade de ser responsabilizado civil, penal e administrativamente por atos decorrentes da condução de veículos?

Logo, a resposta foi: **Sim** (13,33%) e **Não** (86,67%), que demonstra a necessidade de haver mais capacitações ofertadas pela Gestão da Frota Municipal, para que a Instrução Normativa seja melhor absorvida pelos Servidores.

### **Descrição Sumária**

**10 – Não há realização de controle de validade da CNH e demais registros exigidos dos condutores:**

#### **Fato**

Na instrução normativa SGF N° 02/2014, item VI, determina que os diretores de frota municipal devam verificar os vencimentos das CNHs e a qualificação dos servidores públicos.

O sistema Guardião disponibiliza um relatório gerencial de controle de vencimentos de CNH apenas, mas este não é utilizado e ao solicitar relatórios do Departamento de Frotas, foi nos entregue relatório de vencimentos emitidos pelo sistema, em branco sem controle algum.

Os demais vencimentos de cursos de Condutor Escolar e Ambulância não são controlados pelo Departamento de frotas e fica por conta dos próprios motoristas fazerem este controle de validade, e por isso tem alto risco de vencerem.

O Departamento de Frotas não possui controle algum sobre infrações de trânsito, avaliação psicológica, controle de antecedentes criminais e curso de treinamento de prática veicular em situação de risco. “Condutores de Ambulância”.

Para se inteirar das validades das CNHs, esta Unidade de Controle Interno solicitou junto ao Departamento de Pessoal através do Memorando 18/2017/UCI para apresentar um levantamento completo, onde aí sim obtivemos as validades das CNHs, protocolado através do Memorando 024/2017/RH.

No memorando resposta traz a informação que do total de 42 motoristas, foi apurado que apenas 02 estão em processo de renovação de Habilitação, sendo os Servidores Ivanil Pereira e Elizeu Martins de Souza, ambos condutores da Educação, e os demais estão regulares com seus vencimentos, no entanto, é importante reiterar que os mesmos estão regulares por que os próprios Motoristas acompanham a validade de suas CNHs, pois do contrario, o Departamento de frotas não faz o devido acompanhamento.

**Condutores/Motoristas com datas próximas ao vencimento da CNH e sem notificação por parte do Departamento para alertar sobre o prazo de renovação:**

- 1 - *Diego Barros da Silva – vencimento CNH em 10/07/2017;*
- 2 - *Oelcio Lage Pereira – vencimento CNH em 17/07/2017;*
- 3 - *Uanderson Evangelista – vencimento CNH em 24/06/2017;*
- 4 - *Aparecido Guilherme – vencimento CNH em 03/07/2017.*

Por isso o controle desses riscos foi classificado como inexistente.

No extrato de entrevistas feito por esta UCI, os motoristas / condutores dos ET públicos, responderam a pergunta 04: O senhor já foi alertado antecipadamente sobre o prazo de vencimento da sua CNH para providenciar a renovação?

Os motoristas / condutores responderam 6,67% (SIM) e 93,33% (NÃO), o que vem a confirmar que não há controle de vencimentos de CNHs.

## **Descrição Sumária**

### ***11 - Os condutores não recebem periodicamente capacitação técnica:***

#### **Fato**

Só recebem os treinamentos padrão de renovação de CNH, porém não receberam demais treinamentos de qualificação técnica de direção defensiva, normas de segurança, legislação de trânsito, primeiros socorros, mecânica básica, etc... que deveriam ser de iniciativa da Administração ofertá-los.

O Chefe do Departamento de Frotas apresentou o controle de Certificados de Curso de especializado de Condutor Escolar, sendo que existe um condutor que não possui o curso, contrariando a determinação do Código de Transito Brasileiro, Art. 138 e Resolução Contran nº 168/2004, sendo o Servidor **Carlos Adalberto Macuglia**, que transporta alunos para a Escola São Benedito, pois as aulas são de Terça-feira a Quinta-feira, e na Sexta-feira o Servidor vem para a cidade trazendo os alunos da Balsa, no período da manhã e retorna entregando os mesmos alunos da Balsa às 11 horas do mesmo dia. Isso precisa ser corrigido urgente, ou com a capacitação do servidor, ou com a substituição do mesmo. Observar quantos alunos tem na linha citada para saber se existe possibilidade de adequar o quadro de pessoal e aproveitar o servidor em outra localidade.

Devido aos condutores da Educação receber qualificação específica para Escolar, o risco foi ainda foi classificado como fraco.

No extrato de entrevistas feito por esta UCI, os motoristas / condutores dos ET públicos, responderam a pergunta 05: O senhor já participou de treinamento promovido pela Organização, a exemplo de cursos de direção defensiva, direção econômica, legislação de trânsito, primeiros socorros, mecânica básica, etc.?

Logo, a resposta foi: 100,00% (**Não**), o que demonstra a necessidade de haver mais capacitações ofertadas pela Gestão da Frota Municipal aos Condutores e motoristas dos ET.

### **Descrição Sumária**

***12 – Inexistência de controle de processos administrativos de infração de trânsito e dos processos de ressarcimento de valores ao erário.***

#### ***Fato***

Não existe controle de processos, portanto esse risco não possui eficácia de controle, sendo classificado como inexistente.

No extrato de entrevistas feito por esta UCI, os motoristas / condutores dos ET públicos, responderam a pergunta 06: Caso já tenha sido multado, o senhor foi notificado com antecedência para providenciar a defesa administrativa ou pagar a multa? Os motoristas / condutores responderam 6,67% (**SIM**), 66,67% (**NÃO**) e 26,67% (**SE NÃO FOI NOTIFICADO PELA ADMINISTRAÇÃO E O PRÓPRIO MOTORISTA PAGOU A MULTA**), o que vem a confirmar que não há controle de multas de trânsito na administração pública, sendo que apenas 6,67 dos entrevistados que foram multados receberam notificação com antecedência e 26,67% pagaram a multa por conta própria, sem ao menos ser notificado pelo responsável pela frota municipal.

Ao questionar o departamento de frota sobre uma planilha de controle e histórico de multas e infrações de trânsito, praticados pelos motoristas dos ET públicos, o departamento não havia nada a apresentar.

Esta UCI elaborou uma planilha de Licenciamento, multas de trânsito, e recall atrasados, para demonstrar que o Departamento de Frotas não possui o devido controle, indicado na IN citada no primeiro parágrafo deste item de risco:

**Tabela 02 – Levantamento efetuado em 22/05/2017.**

TABELA LEVANTAMENTO PELA UCI EM 22 DE MAIO DE 2017				
LICENCIAMENTO E SEGURO INADIMPLENTES E MULTAS DE TRANSITO INADIMPLENTE E SEM DEFESA				
VEÍCULO	PLACA	LICENC. / SEGURO	VALOR	MULTAS TRANSITO
CAMINHAO	JYG 8240	2015	R\$ 126,06	R\$ -
		2016	R\$ 236,02	R\$ -
CAMINHÃO MUCK	JYH 8911	2016	R\$ 236,02	R\$ -
		2017	R\$ 196,87	R\$ -
MOTOCICLETA YAMAHA YBR	JZX8553	2017	R\$ 310,86	R\$ -
UNO MILLI FIRE 4 PORTAS	JYC 0955	2016	R\$ 231,31	R\$ -
FIAT AGRICULTURA UNO	JZK 0287	2016	R\$ 141,31	R\$ -
CAMINHÃO COMODATO	NPM 9487	2016	R\$ 236,02	R\$ -
		2017	R\$ 63,03	R\$ -
S 10	NTY 2208	2016	R\$ 236,02	R\$ -
S 10	NPJ 1736	2016	R\$ 236,02	R\$ -
AMBULANCIA S 10	NTZ 7436	2016	R\$ 236,02	R\$ -
MOTOCICLETA YAMAHA XTZ	JKH 9812	2017	R\$ 310,86	R\$ -
CAMINHONETE FURGAO FIORINO	NJI 2753	2016	R\$ 236,02	R\$ -
		2017	R\$ 196,87	R\$ -
MOTOCICLETA CG HONDA 150 ES	NPG 3171	2017	R\$ 310,86	R\$ -
MICROONIBUS - PEUGEOT/BOXER 16 LUGARES	JZR 2341	2015	R\$ 126,06	R\$ -
		2016	R\$ 372,54	R\$ -
		2017	R\$ 282,88	R\$ -
MINIBUS 16 PASSAGEIROS - FIAT -	OAX 5448	OK	R\$ -	R\$ 957,71
FIAT/DOBLA PARA 07 PASSAGEIROS	OAV 4248	2015	R\$ 126,06	R\$ 678,75
		2016	R\$ 231,71	
ONIBUS 23 LUG. - VOLKSWAGEN	OAY 0987	2016	R\$ 373,48	R\$ 85,13
CAMINHAO TANQUE PIPA AGRALE	OAT 2397	2016	R\$ 236,44	R\$ -
AMBULANCIA FIAT/DUCATO	OAY 6521	OK	R\$ -	R\$ 425,65
CAMIONETE NOVO NISSAN FRONTIER 2,5 XE 4X4 MT	OBI 8719	2016	R\$ 236,02	R\$ 170,26
ONIBUS VOLKSWAGEN	OBN 4359	2016	R\$ 372,54	R\$ -
		2015	R\$ 126,06	R\$ -
FRONTIER 250 4X4 - 2012/2013	OBN 6139	2016	R\$ 236,02	R\$ -
		2015	R\$ 126,06	R\$ -
BIZ 100 ES	OBE 2551	2017	R\$ 310,86	R\$ -
AMBULANCIA S10	EUX 8459	2016	R\$ 236,02	R\$ -
AMBULANCIA S10	EUV 5139	2016	R\$ 236,02	R\$ -
FRONTIER 25XE 4X4 -2012/2013	OBI 8801	2017	R\$ 259,90	R\$ 127,69
CITROEN - MODELO JUMPER	EVD 4089	2016	R\$ 231,31	R\$ 85,13
L200 TRITON 3.2 DIESEL (SOLICITAÇÃO DE RECALL)	OBQ 6457	2016	R\$ 236,44	R\$ -
CAMINHAO DIESEL EURO	OBS 1729	2016	R\$ 236,02	R\$ -
FIAT UNO 1.0 MILLE	NPJ 5817	2016	R\$ 231,31	R\$ -
		2016	R\$ 236,02	R\$ -
CAMINHAO BASCULANTE- ATRON 2729K/36	OBC 730	2017	R\$ 196,87	R\$ -
		2016	R\$ 236,02	R\$ -
CAMINHONETE L200 TRITON (SOLICITAÇÃO DE RECALL)	QBW 6497	2016	R\$ 236,02	R\$ 815,94
<b>TOTAL</b>			<b>R\$ 8.906,77</b>	<b>R\$ 3.346,26</b>

OBS: PLACAS **OBQ 6457** E **QBW 6497** com solicitação de Recall desde 2016 em aberto.

Tabela 02 – Demonstrativo elaborado pela UCI em 22/05/2017 referente à Seguro/Licenciamento, multas de transito e recall – **vencidos** e sem o devido controle aplicado.

## Descrição Sumária

### 13 - Controle dos processos administrativos de apuração de acidentes de trânsito.

#### Fato

Não possui controle formal, pois até o momento todos os acidentes foram resolvidos sem necessidade de abertura do processo administrativo disciplinar. No entanto a Instrução Normativa nº 02/2014, item VIII que trata DOS PROCEDIMENTOS EM CASOS DE ACIDENTES, cita:

*C) Os condutores de veículos e operadores de equipamentos pesados ficam sujeitos a responsabilização, através de processo administrativo ou judicial no qual lhes seja assegurado o direito ao contraditório e a ampla defesa, pelo ônus decorrente de acidentes em que, segundo as autoridades de trânsito e/ou policiais, forem considerados como causadores.*

O processo formal de PAD precisa ser incluído na Instrução Normativa nº 02/2014 com urgência.

Dessa maneira esse mecanismo de controle se apresenta inexistente.

No extrato de entrevistas feito por esta UCI, os motoristas / condutores dos ET públicos, responderam a pergunta 07: Caso já tenha sido multado e a Administração pago a multa, o senhor foi notificado para ressarcir o valor aos cofres públicos? Os motoristas / condutores responderam 13,33% (SIM), 13,33% (NÃO) e 73,33% (SE NÃO, O PRÓPRIO MOTORISTA PAGOU A MULTA), e neste caso, podemos concluir que, os casos já constatados pelo próprio motorista, foram solucionados e as multas pagas pelos mesmos, sem envolvimento da administração, quando 73,33% dos entrevistados responderam que pagam suas multas de transito. No entanto esse processo de pagamento, e de levantamento de multas deve ser controlado pelos Gestores de Frota e não pelo próprio motorista.

### Descrição Sumária

#### *14 - Ponto de Abastecimento (PA) – Possui, mas atualmente está desativado:*

#### Fato

Os abastecimentos são feitos no Posto de combustíveis Daferp na cidade de Paranaíta, que venceu o último certame, e não possui de fato um ponto fixo de abastecimento próprio ativo, devidamente regulamentado, obedecendo a órgãos de controle como ABNT e demais órgãos, e sim locais de abastecimento na zona rural “estradas diversas”, onde são utilizados containers de plástico de 1.000 (mil) litros levados da Cidade e repassados para as máquinas através de galões de 20 litros, utilizados como medidor. No caso concreto dos abastecimentos que ocorrem no Assentamento São Pedro, utiliza-se o kit de abastecimento 12 volts, que não pode ultrapassar abastecimento em 30 minutos, para óleo diesel, com medidor, mangueira e com vazão de 40 litros por minuto, conforme foto a seguir:



Foto 15 - Kit de abastecimento 12v – É preciso conectar na bateria do ET para funcionar.



Foto 16 - Kit de abastecimento 12v – É preciso conectar na bateria do ET para funcionar. Possui vazão de 40 litros por minuto.

No caso de adequação ou construção de um PA, a instalação de reservatórios de combustíveis deve seguir normas técnicas e medidas mínimas de segurança. Deste modo, o PA deve ser construído e funcionar de acordo com as normas técnicas estabelecidas pela Agência Nacional de Petróleo (ANP), pelo Corpo de Bombeiros, pelos órgãos de Meio Ambiente, pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE).

Conforme disciplinado pela Resolução ANP n.º 12/2007, somente PA com instalações (aéreas ou enterradas) com capacidade total de armazenagem de **15 (quinze) metros cúbicos, ou superior**, necessitam de autorização da ANP. Entretanto, mesmo as instalações com capacidade inferior, precisam cumprir as demais disposições da citada resolução. Os requisitos para a concessão de autorizações de construção e de operação de instalação estão regulamentados na Resolução ANP n.º 42/2011.

O que determina a necessidade de autorização da ANP é a soma da capacidade de armazenamento dos reservatórios de combustíveis.

As regras de segurança contra incêndio aplicáveis ao PA são aquelas aplicáveis as edificações ou áreas de risco. Assim, o funcionamento do PA exige um **Plano de Prevenção e Proteção Contra Incêndio (PPCI)**, assinado por um responsável técnico devidamente habilitado, e aprovado pelo Corpo de Bombeiros.

Além disso, o PA deve operar de acordo as regras definidas na legislação ambiental. A Resolução Conama n.º 273/2000, que estabelece diretrizes para o licenciamento ambiental de postos de combustíveis e serviços e dispõe sobre a prevenção e controle da poluição, dispõe que os **tanques aéreos de até 15 (quinze) metros cúbicos** dispensam o licenciamento, mas devem observar os critérios técnicos de instalação. Os tanques com capacidade superior exigem Licença Prévia, Licença de Instalação e Licença de Operação.

Em atendimento às normas técnicas supracitadas, o PA deve possuir:

- Bacias de contenção para comportar o volume total;
- Válvula de controle de emissão de vapores;
- Piso impermeável e sistema de drenagem que capte águas pluviais;
- Área coberta para abrigo dos equipamentos.

A Prefeitura de Paranaíta possui na área destinada a Secretaria de Obras, uma cobertura em madeira que abriga dois Containers de 10 mil litros de capacidade, cada e uma bomba de combustível danificada, que apresentou imprecisão no abastecimento, porém estão desativados a mais de 5 anos, como podemos ver nas fotos a seguir:



Foto 17 – Dois tanques de combustíveis de 10 mil litros cada em desuso a mais de 5 anos.



Foto 18 – Bomba de combustível danificada e apresentou imprecisão no abastecimento - está em desuso a mais de 5 anos.

Atualmente para se adquirir dois tanques de combustível, iguais aos ilustrados nas fotos, é preciso investir até **R\$ 24.000,00 (vinte e quatro mil reais)**, sendo que cada tanque da marca Verona custa R\$ 12.000,00. Uma estação de abastecimento custa R\$ 3.534,00 (três mil quinhentos e trinta e quatro reais), ou bomba industrial Lupus com tecnologia anti-explosão, que custa R\$ **4.500,00**. Considerando que é preciso de 02 bombas para não haver contaminação de combustível, tudo totalizaria R\$ 33.000,00.

Chegou-se a esse valor num orçamento feito por esta UCI por telefone junto à empresa METALURGICA VERONA, localizada no município de Vista Alegre do Alto, Estado de São Paulo, na Rodovia SP 323 – Km 29, que liga Vista Alegre do Alto à Monte Alto, na Região de Ribeirão Preto-SP; atua no ramo metalúrgico há mais de 20 anos, em vários segmentos, telefone para contato (16) 3287-1350/9999/1239, site: <http://www.metalurgicaverona.com>.

A bomba e estação de abastecimento foram cotadas por telefone junto à empresa: Prime – Equipamentos para postos - Rua Barão de Melgaço, nº 1601 - Porto – Cuiaba-MT - Cep - 78025-300 - Tel.: (65) 3685-6795, site: <http://www.primiequipamentos.com>.



Foto 19 – Foto ilustrativa – Bomba industrial abastecimento combustíveis, 230/380 volts, anti-explosão, bico automático, 5 metros mangueira, vazão 85 litros/minuto – Marca Lupus.



Foto 20 – Foto ilustrativa - Estação de abastecimento auto-aspirante de palhetas com válvula by-pass, mangueira 4 metros, vazão 60 L/min, 220 volts – Marca Lupus.

É fato que foi gestor anterior ao período de 2013 que adquiriu os tanques e a bomba, contudo, se em algum momento a Administração atual, através de um estudo, optar por voltar a utilizar os tanques, é preciso passar por um teste de estanqueidade, devidamente acompanhado por um engenheiro mecânico, e fazer os devidos testes na bomba de combustível ou aquisição de novas.

### Descrição Sumária

#### *15 - Prática de sustentabilidade ambiental no uso da Frota:*

### Fato

Existe um Termo de cooperação mútuo entre o município de Paranaíta e a Associação **Reciclanip**, CNPJ 08.892.627/0001-06, de São Paulo, com objetivo de desenvolver ações conjuntas e integradas visando proteger o meio ambiente através de destinação ambientalmente adequada dos pneumáticos inservíveis. O convênio funciona perfeitamente, mas atualmente tem-se a necessidade de disponibilizar um local mais apropriado e próximo da cidade para facilitar à logística de coleta dos pneus inservíveis pela **Reciclanip**.

Pela necessidade de se manter a sustentabilidade na gestão da frota municipal esta UCI avaliou na escala de eficácia de controle, como fraca para a mitigação dos riscos envolvidos, pois é necessário que se crie um plano de Gestão ambiental da ornização pública, com foco no **sistema de logística reversa**, conforme veremos a seguir:

A preocupação com a preservação ambiental vem crescendo ao longo das últimas décadas na sociedade, após a divulgação de estudos que demonstram os impactos negativos

sobre o planeta do efeito estufa, ocasionado pela queima de combustíveis fósseis, além de outras ações humanas, como o desmatamento das florestas e a poluição de rios e nascentes.

Neste contexto, a **sustentabilidade ambiental** tem como escopo definir ações que buscam minimizar o impacto das ações humanas sobre o meio ambiente, conciliando a um só tempo o desenvolvimento econômico e a preservação do ecossistema.

É responsabilidade das organizações públicas darem o exemplo no enfrentamento das questões ambientais. Por isso a gestão da frota pública deve ser realizada com base em um planejamento ambiental sustentável. São exemplos de práticas de sustentabilidade ambiental para a gestão da frota pública:

- Elaboração de uma política de descarte de resíduos de pneus e óleos lubrificantes;
- Utilização preferencial de combustíveis renováveis (etanol e biodiesel);
- Realização de manutenções preventivas nos equipamentos de transportes, com o objetivo de mantê-los menos poluentes;
- Renovação periódica da frota, visando manter uma frota mais moderna e menos poluente;
- Treinamento dos condutores sobre como conduzir de forma mais econômica;
- Desfazimento de sucatas do pátio público para evitar a proliferação de doenças e a contaminação do solo por bateria, pneus, combustíveis e óleos lubrificantes;
- Aquisição de veículos que apresentem maior eficiência energética e menor consumo de combustíveis;
- Construção de bacia de contenção nos reservatórios de combustíveis para evitar a contaminação do solo em caso de vazamentos;
- Definição de indicadores de desempenho ambientais.

Alguns produtos como pilhas, baterias, pneus, lâmpadas, óleos lubrificantes (inclusive seus resíduos e embalagens), além de produtos eletrônicos e seus componentes, devem ser descartados pelo **sistema de logística reversa**, mediante o retorno dos produtos após o uso aos fabricantes ou comerciantes, nos termos da Lei n.º 12.305/2010 (Política Nacional de Resíduos Sólidos), regulamentada pelo Decreto n.º 7.404/2010.

O descarte de pneus deve ser realizado de acordo com as normas definidas na Resolução CONAMA n.º 416/2009 e na Instrução Normativa IBAMA n.º 01/2013. Já o descarte de óleos lubrificantes, seus resíduos e embalagens, deve observar as normas regulamentadas na Resolução CONAMA n.º 362/2005 e no Acordo Setorial para a implantação de Sistema de Logística Reversa de Embalagens Plásticas Usadas de Lubrificantes.

Para atender o sistema de logística reversa, as organizações públicas devem incluir no Termo de Referência e na Minuta de Contrato para aquisição dos insumos supracitados uma cláusula prevendo a obrigação da coleta, pela empresa contratada, dos resíduos oriundos da contratação, para fins de devolução ao fabricante ou ao importador, que são os responsáveis por sua destinação final ambientalmente adequada.

Todas essas ações de sustentabilidade ambiental da frota devem estar previstas no **Plano de Gestão Ambiental** da Organização.

## Descrição Sumária

### ***16 – Não possui registros de solicitação de utilização dos ET:***

#### **Fato**

Não possui controle sobre solicitação de utilização de ET, formulário de requisição de veículo ou equivalente e relatório de solicitações.

Para esse risco a escala de eficácia e controle foi inexistente.

#### **Sobre a Coordenação da utilização da frota, que também trata das solicitações de ET, temos as seguintes sugestões de controle:**

Visando administrar a utilização da frota de forma mais eficiente, as Organizações podem separar os equipamentos de transporte em dois grupos: 1) **equipamentos de transporte de uso geral**; e 2) **equipamentos de transporte de uso específico**.

Os equipamentos de transporte de uso geral devem ser destinados a atender todos os setores da Organização. Em regra, este grupo é composto por veículos leves, utilitários, máquinas e equipamentos de uso comum. Propõe-se que este grupo de equipamentos seja controlado de forma centralizada, conhecida também como **Pool de Veículos**.

A organização em *pool* permite que um veículo seja utilizado para atender a demanda de várias pessoas ou setores ao mesmo tempo ou em único dia, por meio da gestão do processo de reserva/requisição e autorização de uso. Além disso, essa forma de organização permite que seja realizada a gestão do tempo de paralisação dos veículos para a execução das manutenções preventivas, além de outras vantagens.

Em síntese, a organização dos veículos em *pool* proporciona as seguintes vantagens:

Aumento significativo da taxa de utilização dos veículos, permitido que um veículo atenda a demanda de vários setores (utilização compartilhada);

- Redução do tamanho da frota, uma vez que passa a ser necessário menos veículos para realizar o mesmo trabalho;
- Redução da necessidade de contratação de motoristas;
- Organização e gestão da agenda de utilização dos veículos;
- Planejamento do momento para a execução das manutenções preventivas;
- Redução dos custos da frota, que passa a ser utilizada de forma mais eficiente e demanda um número menor de veículos e de motoristas.

Por outro lado, os equipamentos de transporte de uso específico são destinados a atender apenas determinados setores da Organização. Este grupo é composto geralmente por veículos, máquinas e equipamentos com características peculiares (e.g. ambulâncias, veículos escolares, viaturas). Este grupo de equipamentos de transporte, caso seja inviável a sua organização em *pool*, poderá ser controlado de forma descentralizada.

O setor responsável pela coordenação da utilização da frota tem como tarefas:

- Controlar as solicitações dos veículos;
- Recepcionar os usuários da frota;
- Controlar as chaves e os documentos de porte obrigatório dos veículos;
- Controlar e registrar a utilização dos veículos;
- Controlar a entrada/saída de veículos no pátio;
- Manter a conservação e a limpeza dos veículos; e
- Providenciar o abastecimento e a manutenção dos veículos.

## Controle da utilização da frota

Conforme apresentado nos itens anteriores, as organizações públicas devem implementar controles internos administrativos estabelecendo um fluxo de procedimentos para solicitar, autorizar e registrar a utilização dos equipamentos de transporte. Estas rotinas evitam que os usuários fiquem à vontade para utilizar os veículos sem justificativa prévia.

A **rotina de registro de solicitação** dos equipamentos de transportes pode ser implementada por meio do preenchimento de um formulário eletrônico ou manual. Este formulário comumente recebe os nomes de **Solicitação de Veículo**, de **Requisição de Veículo** ou de **Reserva de Veículo**. A escolha da nomenclatura fica a critério da Organização, todavia, o formulário deve permitir no mínimo o registro das seguintes informações:

- Identificação do solicitante (nome, setor, contato, etc.);
- Local de destino (percurso);
- Serviço a ser realizado (finalidade do uso);
- Identificação do usuário;
- Data da solicitação.

Após o atendimento da solicitação, o registro deve ser complementado com pelo menos as seguintes informações:

- Identificação do veículo que atendeu à solicitação;
- Identificação do motorista que atendeu à solicitação;
- Confirmação do percurso;
- Data e hora da saída e do retorno;
- Km de saída e de retorno.

No caso de uma frota organizada na forma de *pool* (centralizada), o setor responsável por coordenar a utilização poderá gerenciar as reservas dos veículos, identificando as solicitações recebidas, as atendidas, as pendentes e as canceladas; bem como priorizar as demandas mais urgentes e compartilhar os veículos quando for possível.

## Descrição Sumária

### ***17 - Registros de informações de utilização dos ET:***

#### **Fato**

Todos os ET públicos possuem um Diário de Bordo, onde são registradas informações pelos motoristas sobre: data, local, destinação, hodometro, abastecimento e identificação do motorista. Esse risco é tem classificação forte de mitigação na frota municipal.

Para esse risco foi classificado como forte o ponto de controle, mas mesmo assim pode melhorar com o Diário de bordo eletrônico.

Esta sendo atendida a recomendação do TCE-MT: É recomendável que, além do formulário de solicitação de utilização de veículo, haja um formulário que fique em cada veículo para que o motorista preencha as informações sobre a sua utilização. Este formulário comumente recebe os nomes de **Diário de Bordo**, **Diário de Trafego** ou de **Boletim de Veículo**. Independentemente da nomenclatura adotada, este formulário deve permitir, no mínimo, o registro das seguintes informações:


- Identificação do veículo;
- Identificação e assinatura do motorista;
- Dados da saída: dia/mês, hora, hodômetro, destino, combustível;
- Dados da chegada: dia/mês, hora, hodômetro, destino, combustível.

Atualmente existe disponível no mercado, um sistema de gerenciamento eletrônico da frota, que traz diversos relatórios de controle, o que levaria a extinção do diário de bordo manual, pois seria gerado diário de bordo eletronicamente em real-time contendo todas as informações necessárias e exigidas. O Sistema de gerenciamento já vem com um leitor de I-boton para liberação do ET para o motorista devidamente habilitado na categoria exigida e cadastrado previamente, porém se mais de um condutor for usar o veículo pode ser agregado mais um chaveiro *I-boton*, que teria um custo adicional de 20,00 (vinte reais) por ET. O Chaveiro deve ser utilizado para autorização do motorista para ter acesso ao ET restringindo à habilitação exigida, no entanto cada I-boton adicional tem custo de mais R\$ 20,00 (vinte reais).

Considerando o valor do I-boton de R\$ 20,00 para adicional, e o valor cobrado pelo gerenciamento da frota custa em média R\$ 211,00 (duzentos e onze reais) com apenas um I-boton incluso. Esses valores foram cotados junta a empresa **Saga News**, localizada a Rua Oriente Tenuta nº 09, Consil, CEP: 78.048-450, Cuiabá-MT, telefone (65) 3052-7673, que presta serviços de abastecimento e gestão de frotas.

Para melhorar os controles internos da frota, no âmbito gerencial e administrativo é importante utilizar de sistemas modernos e confiáveis, de maneira a facilitar os controles, utilizando rastreamento de veículos por telemetria, cartão magnético de abastecimento e gerenciamento total da frota.

Todas as informações dos Diários de Bordo manuais são lançados no sistema Guardiã para ficar disponível no portal da transparência e neste sentido os servidores do departamento de frotas registraram a informações compiladas de forma errônea, ou seja, lançaram o ano de bordo ao invés do diário de bordo:

 <b>ESTADO DE MATO GROSSO</b> <b>PREFEITURA MUNICIPAL DE PARANAITA</b> CNPJ: 03.239.043/0001-12		RUA ALCEU ROSSI CENTRO Fone: 6635632700 tributos@paranaita.mt.gov.br		
<b>Saídas/Retornos de Veículos por Período</b>				
<b>Veículo:</b>	000203	VEICULO CAMINHAO FORD F 11000 COLETA ANO 89., BRANCO	<b>Dt. Saída</b>	<b>Hr. S</b>
<b>Motorista Responsável:</b>	00000264	MARCOS AUGUSTO FRANCO		
Motorista:	00000264	MARCOS AUGUSTO FRANCO	07/04/2016	91378
Local Do Serviço:	PARANAITA			
Tipo de Serviço:	TIPO DE SERVIÇO NÃO CADASTRADO			
Finalidade:	CORTAR GRAMA SETOR NORTE. CORTAR GRAMA SETOR DEL MORO., NO PERIODO 07/03/2016 A 28/03/2016			
Relatório 04 – Registro do Diário de Bordo no Sistema Guardiã – Servidor lançou de 07/03/2015 a 28/03/2016, quando deveria ser diário.				

Lançou o período de 04/11/2015 a 14/03/2016, conforme se vê a seguir.



**Saídas/Retornos de Veículos por Período**

			Dt. Saída	Km. Inicial	Hr. F
<b>Veículo:</b>	015001	VEICULO UNO MILE WAY ECON 04 PORTAS 05 PASSAGEIROS 004 CILINDROS - 0 KM MOTOR F			
<b>Motorista Responsável:</b>	00000390	SONIA MARIA ALCANTARA BERLANDA			
<b>Motorista:</b>	00000390	SONIA MARIA ALCANTARA BERLANDA	01/01/2016	170435	
<b>Local Do Serviço:</b>	PARANAÍTA				
<b>Tipo de Serviço:</b>	TIPO DE SERVIÇO NÃO CADASTRADO				
<b>Finalidade:</b>	VEICULO A SERVICO DA SECRETARIA DE SAUDE (SECETARIA MUNICIPAL DE SAUDE) - AUXILIO A SECRETARIUA DE SAUDE, ASSISTENCIA PSFS, NO PERIODO DE 04/11/2015 A 14/03/2016				
<b>Motorista:</b>	00000390	SONIA MARIA ALCANTARA BERLANDA	07/04/2016	174597	
<b>Local Do Serviço:</b>	PARANAÍTA				
<b>Tipo de Serviço:</b>	TIPO DE SERVIÇO NÃO CADASTRADO				
<b>Finalidade:</b>	VEICULO A SERVICO DA SECRETARIA DE SAUDE (SECETARIA MUNICIPAL DE SAUDE) - AUXILIO A SECRETARIUA DE SAUDE, ASSISTENCIA PSFS,ASSISTENCIA NA COZINHA, BUSCAR COMIDA, NO PERIODO DE 04/11/2015 A 14/03/2016				
	016				

Relatório 05 – Registro do Diário de Bordo no Sistema Guardião – Servidor lançou intervalos de período mensais, semestrais e anuais.

No extrato de entrevistas feito por esta UCI, os motoristas / condutores dos ET públicos, responderam a pergunta 08: Todas as vezes que utiliza os veículos, o senhor registra as informações no formulário (Diário de Bordo, Boletim do Veículo, Diário de Trafego, etc.) e/ou no sistema informatizado?

Os motoristas / condutores responderam 100% (**SIM**), o que vem a confirmar o uso do Diário de Bordo pelos motoristas e condutores, e que demonstra que esse risco é mitigado e o controle é eficaz.

Esta UCI solicitou por amostragem os diários de bordo manuais físicos dos ET através dos memorandos nº 21 e 22/2017/UCI, e obtivemos resposta do Chefe do Departamentos de Frotas, que não localizou os diários de bordo solicitados, e respondeu através do memorando nº 004/2017:

Solicitação de Diário de Bordo por ET físicos por amostragem: **NÃO LOCALIZADOS pelo chefe Departamento de Frota:**

- ET Placa OBI 8589 na data de 21/11/2016;
- Ônibus Escolar Placa OBH 0476, na data de 11/05/2016;
- Uno Mille Way placa NPP 8830 na data de 24/02/2016;
- Caminhão Ford F-14000 placa JYB 5217 na data 27/01/2016;
- Motocicleta NXR 150 Bros OAV 1976 na data de 02/02/2016.

É importante que o Diário de Bordo já esteja sendo utilizado como forma de controle operacional dos ET no município, conforme apurado no extrato de entrevista com os motoristas dos ET públicos, porém, a falta de controle para arquivar e lançar esses diários de bordo no sistema prejudica o processo de acompanhamento e controle necessários ao bom desempenho da frota.

## **Descrição Sumária**

***18 – Não possui rastreamento por GPS em ET empregados em obras públicas e serviços realizados em áreas rurais.***

### **Fato**

A comprovação é feita somente por planilha de hora máquina e local onde foi executado o serviço. Atualmente não possui apontador para hora máquina. Os pagamentos são feitos somente com autorização do secretário da pasta.

Para esse risco a escala de eficácia e controle foi inexistente.

O **sistema de rastreamento veicular por GPS** permite aos gestores de transporte acompanhar a utilização dos veículos de forma instantânea, detectando a localização, o percurso, a distância percorrida e o consumo de combustível.

Este sistema é uma importante ferramenta para o gerenciamento da frota, porque além de gerar informações gerenciais úteis, que permitem a confrontação das distâncias percorridas e do consumo de combustíveis e lubrificantes, inibe a utilização indevida dos veículos, roubos e furtos.

É desejável que este sistema de rastreamento seja utilizado para controlar a utilização dos equipamentos de transporte utilizados em obras públicas e em serviços realizados na zona rural, que possuam como característica a dificuldade de comprovação das distâncias percorridas e elevado consumo de combustíveis e/ou lubrificantes.

Ressalta-se, contudo, que o fornecimento de sistema de rastreamento veicular por GPS é um serviço pago, oferecido pela iniciativa privada, logo, envolve custos. Geralmente os sistemas oferecidos pelas empresas possuem as seguintes funcionalidades:

- Posicionamento em tempo real dos veículos;
- Hodômetro em tempo real;
- Monitoramento remoto de velocidade;
- Relatório de locais visitados (ruas, bairros, municípios, etc.);
- Estabelecimento de “cerca eletrônica”, que limita a circulação dos veículos a uma área predeterminada.

O rastreamento por GPS custa em média R\$ 42,00 (quarenta e dois reais) por ET, conforme valor cotado Junto a empresa **Saga News**, localizada a Rua Oriente Tenuta nº 09, Consil, CEP: 78.048-450, Cuiabá-MT, telefone (65) 3052-7673, que presta serviços de abastecimento e gestão de frotas.

## **Descrição Sumária**

***19 - Garagem ou pátio com Estrutura física e condições adequadas de segurança: Condições parcialmente adequadas.***

## **Fato**

Na cidade possui pátio com cerca parcial, possui vigia noturno, e neste local é onde a maioria dos ET ficam.

Alguns ET sendo máquinas pesadas ficam no local “palio sem cerca” no ponto de apoio no Assentamento São Pedro com local inadequado. Na cidade os ET pertencentes a Secretaria de Obras ficam no pátio do viveiro municipal da cidade, onde possui um morador que cuida dos ET.

Alguns ET leves “Carro uno Mille” ficam no estacionamento da Sede da Prefeitura Municipal, onde possui vigia apenas a noite, e não possui cerca de segurança.

Também foi constatado que não possui controle de entrada e saída de ET em nenhum desses pontos.

É preciso implementar a segurança da frota pública, murando todo o entorno da pátio onde os veículos ficam guardados, com concertina ou cerca elétrica, sistema de monitoramento, vigilância, e criar uma guarita com controle de entrada e saída de ET.

Identificaram-se ET de terceiros no pátio da garagem da Prefeitura, e é importante frisar que não é possível fazer a guarda de ET de empresas particulares, pois a Ente Executivo não pode arcar ou ser penalizado com o ônus de um roubo ou danificação de um Equipamento de transporte que não esteja sobre a responsabilidade da mesma em seja de sua propriedade.

O controle foi classificado como Mediano para este risco avaliado.

## **Guarda da frota**

É importante que os veículos, máquinas e demais equipamentos da frota sejam recolhidos em local seguro, apropriado para guardar estes bens públicos, visando minimizar o risco de roubos e furtos de acessórios ou dos próprios equipamentos de transporte, bem como da ação de vândalos, que por qualquer motivo depredam o patrimônio público.

Quando a frota é organizada em *pool* (centralizada), os equipamentos de transporte são guardados em uma **garagem ou pátio público**. Este local precisa ter condições estruturais adequadas para garantir a integridade dos usuários e dos bens.

Cabe a cada Organização avaliar quais itens melhor atendem a sua necessidade de segurança, levando em consideração os índices de roubos e furtos do município e do local do pátio e os eventuais registros vandalismo. São itens importantes de segurança que podem ser instalados na garagem ou pátio:

- Muros altos e alambrados;
- Cercas eletrificadas e/ou de concertina;
- Sistema de alarme;
- Câmaras de segurança;
- Guarita e vigilância.

Outro controle bastante efetivo, que também pode ser implementado no pátio público, é o controle de acesso (entrada/saída) de pessoas e equipamentos de transporte.

Seguem as fotos de locais que os ET públicos são guardados:



Foto 21 – Pátio da Secretaria de obras – Construção antiga com estrutura danificada em madeira com risco de desabar.



Foto 22 – Estacionamento da Sede da prefeitura, onde ET ficam estacionados sem cobertura adequada em finais de semana. Com vigia somente no período noturno. Não possui monitoramento por câmeras.



Foto 23 – Estrutura ampla e adequada, garagem em alvenaria com estrutura metálica coberta com espaço para 15 ET da Educação.



Foto 24 – Garagem com estrutura metálica destinada a ET da Saúde com lugar para 08 ET.



Foto 25 – Estrutura metálica destinada a Ambulâncias da Saúde localizada no hospital municipal “Hospital em processo de ampliação”.



Foto 26 – Não possui garagem com estrutura coberta para guardar de todos os ET.



Foto 27 – Não possui garagem com estrutura coberta para guardar todos os ET.



Foto 28 – Equipamento de transporte de empresas particulares no pátio destinado a guarda de veículos públicos.

## Descrição Sumária

### 20 - Registros de informações de cada abastecimento de combustível e óleo lubrificante:

#### Fato

Combustíveis e óleos lubrificantes são insumos indispensáveis para a prestação de serviços públicos essenciais, como, por exemplo, o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), patrulhamento das forças de segurança, coleta de lixo, transporte escolar; obras públicas; apenas para citar aqueles mais emblemáticos! Portanto, estes insumos têm uma relevância significativa para a sociedade.

Além disso, os gastos públicos com a aquisição de combustíveis e óleos lubrificantes são muito representativos nos orçamentos das organizações públicas, juntamente com os gastos com serviços de manutenção da frota. Em virtude da relevância e da materialidade, as organizações públicas devem implementar controles internos administrativos adequados, que funcionem de maneira efetiva, para gerenciar o abastecimento da frota pública.

Neste sentido, os servidores do Departamento de frotas de Paranaíta registram abastecimento, consumo médio por veículo e troca de óleo, que são lançados no sistema Guardiã, porém não se tem um controle específico de troca de óleo, uma planilha ou relatório próprio de controle preventivo.

Não apresenta requisição para abastecimento ou troca de óleo. O procedimento simples e sem controle de requisição, apenas o motorista ao chegar ao posto de combustível fornecedor solicita o abastecimento e após isso informa o km e a placa do ET ao atendente do posto que emite a nota fiscal e o mesmo assina.

<b>Veículo: 000317 VEICULO CAMINHAO FORD F14000 PLACA JYB 5217 BRANCA</b>								
<b>Órgão 14 SEC. MUN. OBRAS, TRANSP. SERV. URBANOS/SANEAMENTO</b>								
<b>Unidade 001 SEC. MUN. OBRAS, TRANSP. SERV. URBANOS/SANEAMENTO</b>								
<b>Combustível DIESEL</b>								
Data	Posto	Odômetro Anterior	Odômetro Atual	Kilômetros Rodados	Quantidade de Litros	Consumo Médio	Vir por Litro	Total
27/01/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	52948	93450	502	93,0150	435,4351	3,5700	332,0635
5/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	93450	93721	271	90,4660	2,9956	3,5700	322,9636
24/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	93721	94144	423	101,9060	4,1509	3,5700	363,8044
25/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	94144	94462	318	153,5270	2,0713	3,5700	548,0913
14/03/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	94462	94730	268	100,1000	2,6773	3,5700	357,3570
23/04/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	94730	94950	220	95,1600	2,3119	3,5700	339,7212
25/04/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	94950	95230	280	110,0250	2,5449	3,5700	392,7892
29/04/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	95230	95420	190	130,3200	1,4579	3,5700	465,2424
11/05/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	95420	95560	140	102,4800	1,3661	3,5700	365,8536
12/05/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	95560	95700	140	106,0060	1,3207	3,5700	378,4414
<b>Total de: DIESEL</b>				<b>2.752,00</b>	<b>1.083,0050</b>			<b>3.866,3276</b>
<b>Total do Órgão</b>		<b>14</b>			<b>1083,005</b>			<b>3.866,3276</b>
<b>Total da Unidade</b>		<b>001</b>			<b>1083,005</b>			<b>3.866,3276</b>
<b>Total do Veículo</b>		<b>000317</b>		<b>2.752</b>	<b>1.083,0050</b>	<b>2,5411</b>		<b>3.866,3276</b>

Relatório 6 – Relatório Sistema Guardiã de controle de abastecimento e consumo de combustível com lançamento até 05/2016 apenas, mostrando-se incompleto.

Os relatórios foram emitidos no período do exercício do ano de 2016. Após análise por amostragem em 10 (dez) veículos podemos relatar as irregularidades mais frequentes, como a inexistência de lançamentos no sistema informatizado, lançamentos irregulares, informações contraditórias quando confrontados os relatórios, sendo assim, segue as informações:

No relatório de controle e abastecimento e consumo de combustível demonstra na data de 27/01/2016 no hodômetro atual a quilometragem de 93.450 e a anterior 52.948, logo a quilometragem rodada está equivocada quando apresenta a quantidade de 502. Nesse contexto podemos observar a irregularidade no primeiro lançamento do período.

No relatório de controle de abastecimento as informações estão lançadas até a data de 12/05/2016 somente.



Fotos 29 e 30 – O ET caminhão Ford F 14.000 placa JYB 5217 em péssimas condições.

Por este controle estar com lançamentos irregulares e com registro somente até o mês de maio de 2016, podemos constatar que existe a ferramenta de controle de cada abastecimento mas esta sendo usada irregularmente, e neste sentido o risco é aumentado, por isso a classificação desse controle foi de “Fraco”.

### **Modelagens de contratação para fornecimento de combustíveis**

Os contratos de fornecimento de combustíveis devem ser submetidos às regras estabelecidas nas Leis n.º 8.666/1993 e n.º 10.520/2002. Por consequência, as formalidades legais exigidas no processo licitatório para aquisição destes insumos, em regra, são as mesmas exigidas para as demais contratações públicas.

Todavia, a contratação de fornecimento de combustíveis permite a utilização de diferentes **modelagens de contratação**. Este ponto merece uma análise mais cuidadosa, porque com frequência tem gerado dúvidas nos servidores públicos que trabalham nas áreas de contratação e de transportes.

As três diferentes formas para a contratação do fornecimento de combustíveis são:

#### **1. Aquisição para armazenamento em tanques de combustíveis;**

2. **Aquisição em postos mediante expedição de ordens de fornecimento;**
3. **Aquisição de uma rede de postos credenciados mediante cartão eletrônico (contrato de gerenciamento e controle de combustíveis).**

De acordo com Silva, E. L. (2015, p.49), as licitações para aquisição de combustíveis devem se guiar sempre por estimativas de consumo consistentes, pela adoção da modalidade licitatória que melhor se adéque à modelagem de contratação e ao tipo de fornecimento, além da definição clara da metodologia da seleção dos preços de referência.

Deste modo, cada Organização deve realizar uma avaliação criteriosa sobre qual modelagem de contratação melhor lhe atende, levando em consideração as variáveis economicidade, celeridade no fornecimento e facilidade de controle.

Vale destacar, também, que um parâmetro aceitável para julgamento das propostas nas licitações para aquisição de combustíveis é o do **maior percentual de desconto sobre o preço médio mensal (praticado na cidade ou na região) publicado pela ANP**. O próprio TCU utiliza este critério de julgamento de proposta nas licitações para aquisição de combustíveis para sua frota de veículos, conforme o item 6.1.1 do Edital do Pregão Eletrônico n.º 56/2011:

*6.1.1 O licitante deverá indicar, para cada tipo de combustível, o correspondente percentual de desconto sobre o preço médio mensal de combustíveis no Distrito Federal, publicado pela Agência Nacional de Petróleo - ANP.*

**Disponível em:** <http://portal.tcu.gov.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=8A8182A24D6E86A4014D71ADF52B0F2E>, acessado em 14/06/2017.

### **Aquisição para armazenamento em tanques de combustíveis**

Para realizar este tipo de aquisição de combustíveis, é necessário que a Organização tenha uma infraestrutura de um Ponto de Abastecimento (PA), que possua bomba e tanque de combustíveis. Dessa forma, esta modelagem de contratação exige investimentos consideráveis em instalações e equipamentos, além de mobilização temporária de recursos financeiros para a aquisição de grandes volumes de combustíveis para estocagem.

Por outro lado, esta forma de aquisição propicia a obtenção de melhores preços de combustíveis, tendo em vista que a Organização passa a adquiri-los diretamente das distribuidoras e não mais dos postos de combustíveis. Ou seja, há uma **economia de escala** obtida pela aquisição de maiores volumes de combustíveis. Em todo o caso, a Organização deve promover estudos no sentido de avaliar o custo-benefício deste modelo de contratação.

Vale destacar, ainda, que o PA deve ser construído e funcionar de acordo com as normas técnicas estabelecidas pela Agência Nacional de Petróleo (ANP), pelo Corpo de Bombeiros e pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente (SEMA). Essas exigências e os demais controles administrativos para o funcionamento do PA já foram tratados quando falamos sobre **Ponto de Abastecimento (PA)**.

Reforça-se, novamente, a necessidade de uma fiscalização mais rigorosa no momento da entrega dos combustíveis, que deve ser acompanhada pelo fiscal de contrato. Neste momento, o fiscal de contrato deve conferir os quantitativos entregues e a qualidade do combustível, mediante a aplicação de testes adotados pela ANP.

Nesta modelagem de contratação, da mesma forma que nas demais, a Organização deve implementar uma **rotina de registro de abastecimento**, que deverá registrar:

- A identificação do equipamento de transporte (placa, modelo, etc.);
- A identificação do condutor ou do responsável pelo abastecimento;
- A data do abastecimento;
- O hodômetro ou horímetro marcado no momento do abastecimento;
- O tipo de combustível (etanol, gasolina, óleo diesel);
- Quantidade em litros.

Os registros de abastecimento devem ser confrontados com os registros de medição diárias dos estoques de combustíveis nos tanques. Esta medição é realizada por meio de uma régua que fica na parte externa do tanque de combustíveis.

### **Aquisição em postos mediante expedição de ordens de fornecimento**

Este modelo de contratação é aquele realizado diretamente entre a Administração Pública e os postos da rede privada de combustíveis. Em regra, esta contratação é realizada por meio de processo licitatório. No contrato fica definido o quantitativo de combustível a ser fornecido diretamente pelos postos do contratado. O fornecimento vai se realizando aos poucos por meio da expedição de ordens de fornecimento.

Essa modelagem de contratação é utilizada para atender organizações públicas que possuem frotas pequenas, ou que estejam localizadas em locais onde há um pequeno número de potenciais fornecedores, ou ainda quando o fornecimento puder ser realizado de forma centralizada em poucos postos de combustíveis.

Nesta forma de contratação, os pagamentos devem ser liberados somente mediante a apresentação dos comprovantes de abastecimento (autorização de fornecimento) devidamente assinados pelo servidor competente, contendo as informações completas do fornecimento (placa, quilometragem, condutor, quantidade, preço, etc.), além dos demais documentos exigidos na fase de habilitação da respectiva licitação (SILVA, E. L., 2015, p.53).

Para que a liquidação da despesa ocorra de forma regular, o fiscal de contrato deve confrontar as informações consignadas nos comprovantes de abastecimento com as apresentadas nos documentos fiscais, e também com aquelas lançadas no sistema de gerenciamento de combustíveis. Nesta linha, segue a jurisprudência do TCE-MT:

***Despesa. Liquidação. Abastecimento de veículos. Nota fiscal e cupom de abastecimento.***

*A liquidação de despesa referente a abastecimento de veículos não deve ter por base somente a nota fiscal, mas também outros meios acessórios que complementem a comprovação do direito adquirido pelo credor, como os comprovantes de abastecimento dos veículos, sob pena de caracterização de despesa ilegítima. (Contas Anuais de Gestão. Relator: Conselheiro Antonio Joaquim. Acórdão nº 1.697/2014 – Tribunal Pleno. Processo nº 7.500-0/2013).*

Deste modo, neste modelo de contratação, assim como nos demais, a Organização deve implementar uma **rotina de registro de abastecimento**. Para a regular liquidação das despesas com combustíveis, é imprescindível que sejam juntados no processo de pagamento os registros de abastecimento que comprovem os valores cobrados nos documentos fiscais pela empresa contratada.

No extrato de entrevistas feito por esta UCI, os motoristas / condutores dos ET públicos, responderam a pergunta 09: Para realizar o abastecimento de combustíveis, é exigida a apresentação da Requisição de Abastecimento ou do cartão eletrônico?

Os motoristas / condutores responderam 20% (**SIM**), 80% (**NÃO**) o que vem a confirmar que na maioria das vezes não há autorização para abastecimento, demonstrando assim, falta de controle para mitigar este risco.

Dos motoristas entrevistados, os que responderam que sim, (66,67) desses, disseram que ao abastecer, mesmo sem requisição, informam ao atendente do posto, sobre o KM atual, placa, secretaria ao qual o veículo pertence e por fim assinam a nota fiscal.

Nesse deslinde, ao serem questionados na questão nº 10, se eles acham que o sistema de abastecimento da frota pública da prefeitura de Paranaíta é confiável? Responderam 40% (**SIM**) e 60% (**NÃO**), sendo que, quando indagados sobre a resposta negativa, da necessidade de justificativa, justificaram que: **NÃO, PORQUE: DEVE HAVER MAIS CONTROLE, NÃO TEM SEGURANÇA NO ABASTECIMENTO E ADOTAR UM CONTROLE MAIS EFICAZ POR EXEMPLO CARTÃO MAGNÉTICO.**

#### **Aquisição de uma rede de postos credenciados mediante cartão eletrônico (contrato de gerenciamento e controle de combustíveis).**

Nesta modelagem de contratação, as organizações públicas contratam uma empresa que possui uma rede credenciada de postos de combustíveis, onde é realizado o abastecimento dos veículos da frota mediante o uso de cartão magnético. O controle dos abastecimentos é realizado de forma integrada por um sistema eletrônico de gerenciamento (software).

Desta maneira, neste tipo de fornecimento, o controle de combustíveis é realizado através de um sistema eletrônico de gerenciamento, que deve estabelecer um fluxo de autorização, registro e monitoramento dos abastecimentos. Assim, este sistema deve registrar as informações de todos os abastecimentos realizados com o uso do cartão magnético. Ou seja, o próprio sistema estabelece uma **rotina de registro de abastecimento**.

Uma das funcionalidades dos sistemas eletrônico de gerenciamento de abastecimento é a possibilidade de se estabelecer um limite de crédito (quantidade ou valor monetário) por veículo ou por condutor, o que evita abastecimentos desautorizados ou em volumes desnecessários e não autorizados.

Neste modelo de fornecimento de combustíveis, cada usuário de cartão magnético (condutor) deve possuir uma senha eletrônica individual e intransferível, pela qual seja possível identificar e qualificar a pessoa que está abastecendo, para fins de controle e de eventuais responsabilizações.

O sistema de gerenciamento deve exigir, a cada utilização do cartão, que o condutor apresente informações úteis e adicionais ao acompanhamento da frota, a exemplo de: tipo ou código do combustível abastecido; quilometragem do hodômetro no momento do abastecimento; quantidade de combustível abastecida; preço praticado pelo posto credenciado no momento do abastecimento, etc.

A utilização do cartão magnético não exige a expedição do recibo de abastecimento, que deve ser apresentado pelo condutor ao servidor/setor competente para fiscalizar o respectivo contrato. Os recibos de abastecimento, e também os relatórios gerenciais que são gerados pelo sistema, devem ser juntados aos processos de pagamentos dos respectivos contratos de fornecimento dos combustíveis.



A aquisição de combustíveis desta forma pode propiciar às Organizações maior eficiência na gestão do consumo e das despesas com combustíveis, uma vez que o sistema eletrônico de gerenciamento permite o monitoramento constante dos abastecimentos realizados nos equipamentos de transporte da frota. No entanto, apesar de moderna, esta modelagem de aquisição de combustíveis, assim como as demais, está sujeita a fraudes e desvios.

*Em 2017, na 5ª fase da Operação SODOMA, deflagrada no dia 14 de fevereiro, foram cumpridos mandados de prisão e de busca e apreensão em desfavor de membros de uma Organização Criminosa acusada de supostamente fraudar contratos de fornecimento de combustíveis para a frota do Estado.*

*Segundo o MPE-MT, o esquema funcionava por meio da inserção de dados falsos de consumo de combustíveis pela empresa que fornecia o software para controlar o consumo de combustíveis por meio de cartão magnético, gerando um consumo fictício de combustíveis.*

*De acordo com as investigações, a fraude ocorreu no período de 2011 a 2014 e desvio R\$ 8,1 milhões dos cofres públicos.*

**Disponível em:** <http://g1.globo.com/mato-grosso/noticia/2017/02/mp-diz-que-grupo-exigiu-propina-para-fraudar-licita-coes-de-combustivel.html>, acessado em 05/03/2017).

Quanto à legalidade desta modelagem de contratação, a jurisprudência do TCE-MT é no sentido de admiti-la, conforme demonstrado abaixo:

**Resolução de Consulta nº 16/2012 (DOE 19/10/2012).** Licitação. Contrato de gerenciamento e controle do fornecimento de combustíveis. Natureza jurídica de prestação de serviços. Credenciamento de postos de combustíveis pela empresa contratada. Possibilidade. Ato vinculado. Motivação. [Reexame da Resolução de Consulta nº 25/2009]

1) Não fere o princípio da legalidade, a contratação de empresa que ofereça o serviço de gerenciamento do abastecimento de combustível, por meio da qual a administração passa a adquirir o produto em uma rede de postos credenciados pela contratada, desde que observados os preceitos de direito público, as normas da Lei 8.666/93, e os princípios da teoria geral dos contratos.

2) Devem ser especificados no termo de referência da contratação, as razões e a necessidade da escolha do sistema de gerenciamento. (Grifo nosso).

De acordo com a jurisprudência citada, a escolha deste tipo de contratação precisa ser devidamente motivada, devendo ser especificadas no termo de referência da contratação as razões e a necessidade de escolha do sistema de gerenciamento.

Outro ponto que merece registro é o critério de julgamento das propostas na licitação, que não pode se basear exclusivamente no valor da **taxa de administração**, mas principalmente no **preço do combustível**, que é produto com a maior relevância dentro da contratação. Nesta linha, é a orientação da AGU:

Esta UCI constatou que é essencial atenção e cautela ao operar o sistema, ao fazer registros de todos os meses tempestivamente, para se obter sucesso e se ter médias dos veículos confiáveis, e conseqüentemente fazer a gestão correta da frota municipal com relatórios confiáveis para fazer projeção de gastos futuros. É preciso um controle de troca de óleo mais aprimorado.

*Parecer AGU nº 02/2013/CPLC/DEPCONSU/PGF/AGU*

**IV. Conclusão**

(...)

*b) Na contratação do gerenciamento de frota, deve a Administração adotar as seguintes recomendações, a fim de resguardar a compatibilidade do procedimento com o regime jurídico das contratações públicas:*

*b.1) utilizar critério de julgamento não só em relação ao serviço de gerenciamento, mas também em relação aos bens e serviços decorrentes do contrato;*

*b.2) evitar que a pesquisa ou cotação de preços de mercado que se faça necessária no curso do contrato fique a critério única e exclusivamente da empresa contratada [...];*

*b.3) não exigir a apresentação de rede credenciada na fase de habilitação, mas sim fixar no edital prazo hábil à vencedora para que apresente a relação conforme exigências do instrumento convocatório. (Grifo nosso).*

Ainda em relação ao critério de julgamento da proposta de licitação para contratação de empresa para o gerenciamento do abastecimento da frota, o TCU se manifestou pela legalidade do critério do **menor preço global**, considerando-se a **menor taxa de administração** e a **maior taxa de desconto sobre os valores dos combustíveis constantes da tabela de preços emitida pela ANP**, conforme demonstrado na decisão abaixo:

**VOTO**

*Quanto ao mérito, penso que o encaminhamento oferecido pela unidade técnica está apoiado em amplo e percuciente arrazoado, o qual acolho como minhas razões de decidir, sem prejuízo de tecer algumas considerações adicionais.*

*Conforme visto no relatório precedente, a representante se insurge contra os itens 7.6, 8.2.3 e 8.2.4 do edital em comento, que tratam da formulação da proposta de preço, e também contra os itens 2.5.1, 20.1, 20.2 e 20.3, referentes aos requisitos de garantia de qualidade dos produtos fornecidos. Os mencionados itens do edital estabelecem o seguinte:*

*“7.6. Na proposta, deverá constar o preço unitário e mensal do item (já com a taxa de desconto eventualmente aplicada), bem como o valor total do item, considerando as quantidades mensais estimadas e a taxa de administração aplicada.*

(...)

*8.2.3 O critério de julgamento no presente certame será o de menor preço global, considerando-se a menor taxa de administração e a maior taxa de desconto sobre os valores dos combustíveis constantes da tabela de preços emitida pela ANP.*

*8.2.4 O preço global total será o resultado da soma do VALOR TOTAL MENSAL de cada um dos itens do certame”.*

(...)

*Em relação ao primeiro ponto questionado, não vislumbro qualquer irregularidade no procedimento estabelecido pelo edital. Conforme se depreende, a metodologia adotada permite a*

*escolha da proposta que apresentar o menor preço final depois de aplicados o desconto e a taxa de administração, tendo por base os valores dos combustíveis constantes da tabela de preços emitida pela ANP.*

*Significa que, ao contrário do que alega a representante, não se está atribuindo às licitantes a responsabilidade pela alta ou baixa dos preços dos combustíveis. Na verdade, o valor a ser utilizado como parâmetro para aplicação do desconto e da taxa de administração é uniforme, sendo extraído diretamente da tabela de preços emitida pela ANP. Desta forma, será declarada vencedora a licitante que oferecer o menor preço global quando aplicado o desconto e a taxa de administração sobre o valor base constante da tabela da ANP. Improcedente, portanto, esta primeira alegação. (Acórdão TCU n.º 90/2013 – Plenário). (Grifo nosso).*

Por fim, é interessante registrar que o TCU decidiu que o órgão contratante deve estabelecer no edital prazo suficiente para que a empresa vencedora do certame credencie os estabelecimentos comerciais localizados nas imediações das unidades a serem atendidas; e deve abster-se de prever no edital cláusula prevendo que a contratada possua uma rede de postos credenciados em todo o território nacional (Acórdão nº 1.632/2012- Plenário).

## **Descrição Sumária**

***21 – Não possui identificação física nos pneumáticos (marcação a fogo ou etiqueta eletrônica):***

### **Fato**

Identificamos que esse controle de risco é inexistente, pois não possui controle de pneumáticos, que vise inibir desvios ou trocas não autorizadas.

O controle de pneumáticos (pneus e câmaras de ar) é importante não apenas sob o ponto de vista econômico, já que estes insumos são bastante representativos nos gastos da frota, mas também sob o ponto de vista da segurança operacional da frota, uma vez que o mal funcionamento destes insumos pode colocar em risco a integridade física dos condutores, dos usuários da frota e dos pedestres.

Neste sentido, os objetivos principais do controle de pneumáticos são: 1) contribuir para a segurança operacional da frota; 2) propiciar a mensuração do **desempenho operacional** dos pneus; e 3) prevenir desvios, furtos e remoções indevidas destes insumos.

Com relação à segurança operacional da frota, a Organização deve estabelecer uma rotina de verificação dos pneumáticos antes da utilização dos equipamentos de transporte. Esta rotina deve ser prevista no Plano de Manutenção de Operação<sup>11</sup> dos equipamentos de transporte através de ações simples, como “verificar a calibragem e o estado físico dos pneus”, mas que podem evitar graves acidentes de trânsito.

Ainda neste diapasão, os pneumáticos devem passar por manutenções periódicas. Assim, no Plano de Manutenção Preventiva<sup>12</sup> dos equipamentos de transporte, deve ser prevista a realização de serviços como, por exemplo, balanceamento de rodas e alinhamento de direção. Estes serviços preventivos aumentam a vida útil dos pneumáticos.

Quanto à mensuração do desempenho operacional dos pneus, o controle de pneumáticos deve propiciar a Organização:

1. Monitorar a vida útil dos pneus (km rodados);
2. Identificar o melhor momento para troca, reforma ou remoção dos pneus;
3. Localizar os pneus nos equipamentos de transporte da frota;
4. Gerar informações para o cálculo do custo por quilometro rodado dos pneus.

Vale ressaltar que, na aquisição de pneumáticos, o parâmetro a ser utilizado para identificar a melhor proposta é o **custo por quilometro rodado** e não o preço. Ou seja, deve-se adquirir o produto que apresente a melhor relação custo-benefício, ainda que não seja o mais barato (menor preço nominal).

A aferição da durabilidade dos pneus pode ser obtida por meio de estudos técnicos especializados, de resultados obtidos a partir dos controles internos administrativos da própria Organização ou das especificações técnicas do fabricante (SILVA, E. L., 2015, p.60).

Atualmente, a maioria dos sistemas de gestão de frotas dispõe de ferramentas para controlar a utilização dos pneumáticos. É recomendável que este controle seja realizado através de um sistema informatizado. Entretanto, é possível que este controle seja realizado de forma escritural.

No que tange à prevenção de desvios, furtos e remoções indevidas, os pneumáticos devem ser controlados por meio de uma identificação física conhecida como “**marcação à fogo**”. Por meio deste controle, cada pneu recebe uma identificação numérica seqüencial que o individualiza no sistema de controle da frota. A marcação deve ser feita no recebimento do pneu, antes de incluí-lo no estoque ou no equipamento de transporte.



Foto 33 - Marcador de pneus elétrico. Custo de R\$ 487,18 cotado em 14/06/2017 no site *Submarino.com.br*. Figura Ilustrativa.



Foto 34 - Exemplo de pneu que recebeu marcação. Figura ilustrativa.

**Fonte - cotado em 14/06/2017:** [https://www.submarino.com.br/produto/22530197/marcador-e-numerador-pneus-n-50-110v-emeb?DCSext.recom=RR\\_item\\_page.rr1-ClickCP&condition=NEW&nm\\_origem=rec\\_item\\_page.rr1-ClickCP&nm\\_ranking\\_rec=1](https://www.submarino.com.br/produto/22530197/marcador-e-numerador-pneus-n-50-110v-emeb?DCSext.recom=RR_item_page.rr1-ClickCP&condition=NEW&nm_origem=rec_item_page.rr1-ClickCP&nm_ranking_rec=1)

Uma forma mais moderna para realizar o controle físico dos pneumáticos, e também para controlar o desempenho operacional dos pneus, é por meio de etiquetas eletrônicas (*tags*), que funcionam por Identificação de Radiofrequência (tecnologia RFIF). As etiquetas são

resistentes a altas temperaturas, vibrações e choques. As informações sobre a utilização dos pneus são registradas pelas etiquetas e transferidas para coletores de dados.

É preciso uma análise aprofundada para saber se é realmente necessário, pois essa tecnologia possui custo mais elevado e precisa de software próprio, dentre outros elementos.



Foto 35 – Etiqueta eletrônica “Tag” que funciona com radiofrequência. Figura ilustrativa.

No extrato de entrevistas feito por esta UCI, os motoristas / condutores dos ET públicos, responderam a pergunta 11: Existe controle visando inibir desvios de pneumáticos?

Os motoristas / condutores responderam 100% (**NÃO**) o que ratifica o que a UCI havia apurado, sobre a falta de controle para mitigar este risco que é de suma importância para a frota pública, em virtude do valor econômico envolvido.

### **Descrição Sumária**

***22 – Inexiste registro de informações sobre a especificação técnica e a utilização dos pneus da frota:***

### **Fato**

É inexistente esse controle de Pneus da frota, sobre marca, tipo, dimensão, vida útil e recapagem. Por isso esse controle teve classificação de inexistente.

### **Descrição Sumária**

***23 – Não possui plano de manutenção operacional dos ET:***

## **Fato**

É inexistente esse controle, pois não possui Plano de manutenção operacional dos ET, sendo que deve ser elaborado por grupo/tipo de veículo, por exemplo: caminhões e máquinas pesadas, veículos leves e utilitários, ambulâncias, motos e motonetas etc...

No extrato de entrevistas feito por esta UCI, os motoristas / condutores dos ET públicos, responderam a pergunta 12: Existe um Plano de Manutenção Operacional, que consiste na verificação das condições primárias de funcionamento dos veículos antes e após cada utilização?

Os motoristas / condutores responderam 100% (**NÃO**) o que ratifica o que a UCI havia apurado, sobre a falta de controle para mitigar este risco que é de suma importância para a frota pública, em virtude do valor econômico envolvido.

O plano visa garantir as condições primárias de operação e identificar eventuais falhas mecânicas.

A manutenção da frota é o conjunto de ações ou tarefas adotadas pela Organização para conservar os equipamentos de transporte em condições adequadas de uso, sob o ponto de vista técnico e econômico. Em outras palavras, a manutenção da frota visa manter os equipamentos de transporte operando em um estado desejado de eficiência.

É importante destacar que a manutenção da frota, quando executada de forma eficiente, proporciona ganhos de produtividade e redução de custos para a Organização. Além de apenas promover reparos, a manutenção da frota é responsável por mitigar o risco de ocorrência de defeitos mecânicos e, por consequência, o risco de acidentes de trânsito e sinistros decorrentes destes defeitos.

Uma boa **política de manutenção da frota** deve ter como objetivos: a) maximizar o tempo disponível dos equipamentos de transporte em operação; b) prevenir, através de um planejamento de manutenções preventivas, problemas mecânicos, quebras, despesas com reboque e perdas de cargas; e c) minimizar os custos com serviços de manutenção.

## **Sistemas de manutenção**

Os trabalhos de manutenção da frota, para melhor atender às diferentes necessidades e características dos veículos, podem ser divididos em quatro tipos (VALENTE et al., 2017, p. 204):

- Manutenção de operação;
- Manutenção preventiva;
- Manutenção corretiva; e
- Reforma de unidades.

Segundo o citado autor, a importância de se adotar esta divisão está nas vantagens que tal procedimento oferece, a saber:

- Utilização de instalações, equipamentos e ferramentas de maneira coordenada;

- Seleção e treinamento de pessoal com elevado critério profissional;
- Maximização no aproveitamento da frota e minimização dos custos por meio de controles específicos; e
- Conhecimento das condições reais dos veículos e equipamentos, possibilitando melhor avaliação quanto ao desempenho econômico, durabilidade, etc.

As rotinas a serem implementadas na gestão dos sistemas de manutenção dependem das características de cada Organização, podendo variar de acordo com as condições de operação da frota, do número de veículos, da quantidade de mão de obra disponível, da estrutura de transportes, da modelagem de contratação dos serviços e do fornecimento de peças, além de outras peculiaridades.

### **Manutenção de Operação**

A manutenção de operação se trata de uma série de verificações, a maior parte delas simplesmente visuais, que deverão ser executadas todas as vezes que o equipamento de transporte for utilizado. Este tipo de manutenção antecede o uso, continua durante a sua operação e se completa após a utilização dos equipamentos de transporte.

O objetivo da manutenção de operação é garantir as **condições primárias** de operação dos equipamentos de transporte, apontando eventuais falhas, impedindo que eles sejam utilizados sem as condições adequadas de funcionamento e, por conseqüência, evitando a aceleração de desgastes de motor e peças e a ocorrência de acidentes de trânsito.

Cada Organização deve elaborar o seu próprio **Plano de Manutenção de Operação** visando manter os veículos em boas condições de uso. Este plano deve ser elaborado pelo pessoal ligado às atividades de manutenção da frota, sob orientação e supervisão do gerente de transportes. Neste plano os equipamentos são divididos em componentes e itens, que devem ser verificados pelos condutores a cada utilização.

Ressalta-se que cada Organização pode definir os seus próprios modelos de formulários e nomenclaturas.

A manutenção de operação pode variar conforme o tipo de equipamento (automóveis, caminhões, tratores, etc.). Deste modo, os formulários devem apresentar a seqüência de execução da manutenção de operação de acordo com os tipos de equipamentos.

As seguintes ações ou iniciativas podem ser realizadas para a implantação do Plano de Manutenção de Operação:

- Divulgar o plano como sendo de execução obrigatória;
- Realizar treinamento dos condutores para a execução do plano; e
- Diplomar os condutores treinados, formalizando que estão aptos para executar a manutenção operacional da frota.

Caso um condutor identifique algum defeito ao proceder à manutenção de operação no equipamento, ele deverá comunicar o problema ao Setor de Transporte da Organização para que sejam adotadas as providências necessárias.

Uma forma bastante simplificada para se executar a manutenção de operação é deixar uma via da Ficha de Inspeção Diária e da Ficha de Comunicação de Defeitos no porta luvas dos veículos. Ao utilizá-los, os condutores devem executar a seqüência constante na Ficha de

Inspeção Diária e, caso encontrem algum problema, preencher a Ficha de Comunicação de Defeitos.

Para assegurar que o Plano de Manutenção de Operação seja executado rotineiramente pelos condutores, o Setor de Transporte deve realizar inspeções periódicas nos veículos para identificar se eles possuem defeitos que deveriam ser detectados pela manutenção de operação. Caso sejam encontrados defeitos, a responsabilidade deve ser atribuída ao último condutor do veículo, que deveria ter executado a manutenção de operação de forma adequada e comunicado os defeitos ao Setor de Transporte.

### **Descrição Sumária**

#### ***24 – Não existe a elaboração do Plano de Manutenção Preventiva do ET:***

##### **Fato**

É inexistente esse controle, pois não possui Plano de manutenção preventiva dos ET, sendo que se trata de uma série de verificações, a maior parte delas simplesmente visual, que devem ser realizadas todas as vezes que os ET são utilizados.

A manutenção de operação antecede o uso do ET, continua e se completa após a utilização.

##### **Manutenção de Operação**

A manutenção de operação se trata de uma série de verificações, a maior parte delas simplesmente visuais, que deverão ser executadas todas as vezes que o equipamento de transporte for utilizado. Este tipo de manutenção antecede o uso, continua durante a sua operação e se completa após a utilização dos equipamentos de transporte.

O objetivo da manutenção de operação é garantir as **condições primárias** de operação dos equipamentos de transporte, apontando eventuais falhas, impedindo que eles sejam utilizados sem as condições adequadas de funcionamento e, por conseqüência, evitando a aceleração de desgastes de motor e peças e a ocorrência de acidentes de trânsito.

Cada Organização deve elaborar o seu próprio **Plano de Manutenção de Operação** visando manter os veículos em boas condições de uso. Este plano deve ser elaborado pelo pessoal ligado às atividades de manutenção da frota, sob orientação e supervisão do gerente de transportes. Neste plano os equipamentos são divididos em componentes e itens, que devem ser verificados pelos condutores a cada utilização.

Ressalta-se que cada Organização pode definir os seus próprios modelos de formulários e nomenclaturas.

A manutenção de operação pode variar conforme o tipo de equipamento (automóveis, caminhões, tratores, etc.). Deste modo, os formulários devem apresentar a seqüência de execução da manutenção de operação de acordo com os tipos de equipamentos.

As seguintes ações ou iniciativas podem ser realizadas para a implantação do Plano de Manutenção de Operação:

- Divulgar o plano como sendo de execução obrigatória;
- Realizar treinamento dos condutores para a execução do plano; e

- Diplomar os condutores treinados, formalizando que estão aptos para executar a manutenção operacional da frota.

Caso um condutor identifique algum defeito ao proceder à manutenção de operação no equipamento, ele deverá comunicar o problema ao Setor de Transporte da Organização para que sejam adotadas as providências necessárias.

Uma forma bastante simplificada para se executar a manutenção de operação é deixar uma via da Ficha de Inspeção Diária e da Ficha de Comunicação de Defeitos no porta luvas dos veículos. Ao utilizá-los, os condutores devem executar a sequência constante na Ficha de Inspeção Diária e, caso encontrem algum problema, preencher a Ficha de Comunicação de Defeitos.

Para assegurar que o Plano de Manutenção de Operação seja executado rotineiramente pelos condutores, o Setor de Transporte deve realizar inspeções periódicas nos veículos para identificar se eles possuem defeitos que deveriam ser detectados pela manutenção de operação. Caso sejam encontrados defeitos, a responsabilidade deve ser atribuída ao último condutor do veículo, que deveria ter executado a manutenção de operação de forma adequada e comunicado os defeitos ao Setor de Transporte.

### **Manutenção Preventiva**

A manutenção preventiva se trata de um conjunto de ações com o objetivo de manter os equipamentos de transporte em operação, com o mínimo de interrupções. Em síntese, o sistema de manutenção preventiva consiste em evitar possíveis defeitos, antes que eles ocorram e paralisem as atividades da Organização ou afetem outros componentes.

A seguir são apresentadas as vantagens associadas à manutenção preventiva da frota:

- Aumento da vida útil econômica dos equipamentos de transporte, uma vez que se evita a ocorrência de defeitos;
- Aumento no desempenho operacional dos equipamentos de transporte;
- Melhor controle da manutenção da frota, pois os serviços são programados com antecedência;
- Maior previsibilidade orçamentária e financeira dos gastos com manutenção; e
- Melhor controle dos estoques de peças de reposição, permitindo dimensionar a necessidade dos estoques.

De acordo com Di Sora (2016), recomenda-se a observância dos seguintes passos para se elaborar de um Plano de Manutenção Preventiva:

**1º) Classificação:** É a subdivisão dos equipamentos em grupos (e.g., marca, modelo e condição de operação);

**2º) Compartimentação:** É a subdivisão dos equipamentos nos principais conjuntos (e.g., motor, suspensão, direção, freios, rodas, etc.);

**3º) Itemização:** É a subdivisão dos compartimentos em itens (e.g., no compartimento motor, são itens o distribuidor, o ponto de ignição, bicos injetores, válvulas, etc.);

**4º) Periodicidade:** Corresponde aos intervalos dos serviços de manutenção preventiva, que podem ser definidos por quilometragem percorrida ou horas trabalhadas. A fixação destes intervalos depende das peculiaridades da operação da frota;

**5º) Escalonamento:** É o conjunto de planos estabelecidos em função da itemização e sua correspondente periodicidade (e.g., 5.000, 10.000, 15.000, 20.000 km).

Os serviços a serem executadas na manutenção preventiva podem ser **Inspeção (I)**, **Limpeza (L)**, **Regulagem (R)** e **Substituição (S)**. A seguir é apresentado um exemplo da metodologia sugerida para o compartimento **conjunto do motor**:

**Tabela 03 - Elaboração de um Plano de Manutenção Preventiva**

ITEMIZAÇÃO	PERIODICIDADE (KM)			
	5.000	10.000	15.000	20.000
Distribuidor	I	L / R	I	L / R
Bicos Injetores	L	L / R	L	L / R
Válvulas		R		R
Ponto de Ignição		R		R
Vazamento	I	I	I	I
Troca de Óleo	S	S	S	S
PLANO	A	B	A	B
	ESCALONAMENTO			

Fonte: Di Sora (2016)

No caso de veículos e máquinas novos, os fabricantes estabelecem um cronograma de manutenções periódicas em função da quilometragem/horas percorridas ou do tempo de aquisição/uso, o que ocorrer primeiro (e.g., revisão com 10.000 km ou 1 ano de uso). A Organização deve acompanhar e efetivamente controlar o cronograma de manutenções proposta pelo fabricante, que devem ser realizadas na rede concessionária, sob pena da perda de garantia técnica prevista no contrato de aquisição.

Vale destacar que as aquisições de peças necessárias à manutenção dos equipamentos de transporte poderão ser realizadas mediante processo de dispensa de licitação durante o período de garantia, conforme disposto no art. 24, XVII, da Lei n.º 8.666/1993:

*Art. 24. É dispensável a licitação:*

*(...)*

*XVII - para a aquisição de componentes ou peças de origem nacional ou estrangeira, necessários à manutenção de equipamentos durante o período de garantia técnica, junto ao fornecedor original desses equipamentos, quando tal condição de exclusividade for indispensável para a vigência da garantia;*

Vale destacar que a aplicação da norma supracitada tem sido considerada aceitável pela Advocacia Geral da União (AGU) para contratação de serviços de manutenção, quando a contratação for indispensável para a preservação da garantia do fabricante.

*A AGU, por meio da ON CJU-MG n.º 01/2012, entendeu que “a manutenção pre-ventiva de veículo visando preservar a sua garantia de fábrica pode ser objeto contratação direta por dispensa de licitação, nos termos do art. 24, inciso XVII, da Lei n.º 8.666, de 21 de junho de 1993, considerando-se que o serviço de manutenção tem natureza complexa, envolvendo dois subcontratos essenciais e indissociáveis para o atendimento de sua finalidade”.*

Todavia, caso exista mais de uma concessionária ou autorizada do fabricante no mesmo município, é imprescindível a busca pela melhor proposta para a Administração.

## Descrição Sumária

### 25 - Registro de informações dos serviços de manutenção nos ET:

#### Fato

Todos os serviços de manutenção são lançados no sistema Guardiã, por ET, porém os lançamentos de 2016 foram registrados em veículos trocados, e em muitos casos duplicados, por erro operacional resultando da falta de zelo e atenção enquanto faziam os lançamentos.

O Sistema guardião possui um bom sistema de lançamento de manutenção de peças e serviços, basta fazer o lançamento correto, e por isso, entendeu-se que esse ponto de controle é forte.

Demonstrativo de Custos por Veículo										Período 01/01/2016 até 31/12/2016
<b>Veículo</b>	203 - VEICULO CAMINHAO FORD F 11000 COLETA ANO 89., BRANCO									
<b>Secretaria</b>	14 - SEC. MUN. OBRAS, TRANSP. SERV. URBANOS/SANEAMENTO									
<b>Responsável</b>	264 - MARCOS AUGUSTO FRANCO				<b>Departamento</b>	001 - SEC. MUN. OBRAS, TRANSP. SERV. URBANOS/SANEAMENTO				
<b>Registro</b>	000203	<b>Placa</b>	JYX5836			<b>Ano Modelo</b>	1989			
<b>Patrimônio</b>	594	<b>Marca</b>	FORD			<b>Ano Fabricação</b>	1989			
<b>Aquisição</b>	31/12/1997	<b>Chassis</b>	9BFNXLM9KDB05167			<b>Renavan</b>	127168370			
<b>Tipo</b>	UTILITARIO	<b>Combustível</b>	DIESEL			<b>Km/Hs</b>	91378			
<b>Local</b>	1 - DEPARTAMENTO DE OBRAS					<b>Orgão/Unidade</b>	14-001			
<b>Grupo</b>	VEICULOS		<b>Subgrupo</b>	VEICULOS RODOVIARIOS DE CARGA						
<b>Movimento em 13/04/2016</b>										
<b>Itens Externos</b>										
<b>Fornecedor</b>	9937 - REVITALIZAR COMERCIO DE PECAS E SERVICOS LTDA ME									
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Nota Fiscal</b>	<b>Tipo</b>	<b>Série</b>	<b>Emissão</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade</b>	<b>Km/Hm</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor Total</b>
5982	PORTA ESCOVA	1095	nt	1	05/04/2016	1,0000	UNIDADE	91378	27,95	27,95
20099	AUTOMATICO DE PARTIDA	1095	nt	1	05/04/2016	1,0000	UNIDADE	91378	93,85	93,85
26408	IMPULSOR	1095	nt	1	05/04/2016	1,0000	UNIDADE	91378	62,48	62,48
29932	JOGO	1095	nt	1	05/04/2016	1,0000	UNIDADE	91378	110,09	110,09
131318	IND LUMINOSO	1095	nt	1	05/04/2016	1,0000	UNIDADE	91378	230,45	230,45
<b>Total de Itens Externos</b>										<b>524,82</b>
<b>Total do dia 13/04/2016</b>										<b>524,82</b>
<b>Movimento em 23/05/2016</b>										
<b>Itens Externos</b>										
<b>Fornecedor</b>	1452 - GRACINO & CIA LTDA - ME									
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Nota Fiscal</b>	<b>Tipo</b>	<b>Série</b>	<b>Emissão</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade</b>	<b>Km/Hm</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor Total</b>
135057	PRESTACAO DE SERVICIO DE MANUTENCAO E RECUPERACAO D	168	nt	1	19/05/2016	6,0000	UNIDADE	91378	39,00	234,00
<b>Total de Itens Externos</b>										<b>234,00</b>
<b>Total do dia 23/05/2016</b>										<b>234,00</b>
<b>Movimento em 20/07/2016</b>										
<b>Itens Externos</b>										
<b>Fornecedor</b>	1636 - PAULINO GOMES & PEREIRA LTDA ME									
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Nota Fiscal</b>	<b>Tipo</b>	<b>Série</b>	<b>Emissão</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade</b>	<b>Km/Hm</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor Total</b>
11171	FLUIDO DE FREIO DOT 4 - 500 ML	000.003075	NT	1	15/07/2016	3,0000	UNIDADE	91378	15,90	47,70
24722	OLEO 15 W 40 TURBO COM 20 LITROS (BALDE)	000.003075	NT	1	15/07/2016	1,0000	UNIDADE	91378	215,00	215,00
134923	OLEO LUBRIFICANTE 90 GLS BALDE C/ 20 LITROS	000.003075	NT	1	15/07/2016	1,0000	UNIDADE	91378	238,00	238,00
<b>Total de Itens Externos</b>										<b>500,70</b>
<b>Total do dia 20/07/2016</b>										<b>500,70</b>
Relatório 07 – Sistema Guardiã – Registro de manutenção realizadas nos ET. Amostra ano 2016.										

## Descrição Sumária

*26 - Oficina Própria da Organização – Não possui registro de tempo de execução dos serviços de manutenção:*

### Fato

#### Manutenção Própria x Terceirizada

Para decidir entre realizar manutenção própria ou terceirizada, deve-se levar em consideração aspectos relacionados à infraestrutura da Organização, ao mercado fornecedor local e ao custo-benefício de ambas as manutenções.

Inicialmente, é preciso realizar uma pesquisa no mercado local de autopeças e de serviços de manutenção para identificar se ele é capaz de atender a demanda total ou parcial da Organização. Caso o mercado local não atenda a demanda nem total e nem parcialmente, a Organização deverá fazer investimentos para realizar a manutenção própria.

Para realizar a manutenção própria, a Organização precisará investir em instalações, equipamentos, ferramentas, pessoal qualificado, controles administrativos e em uma estrutura de suprimento de materiais para atender a demanda da frota. Toda essa infraestrutura demanda despesas de custeio e de pessoal para ser mantida (e.g., despesas com aluguel da oficina, energia elétrica, salários e encargos da folha e treinamento). Diante disso, é fundamental que seja implantado um Sistema de Custos para administrar a oficina própria.

Quando há um mercado local desenvolvido, capaz de atender a demanda da Organização, a decisão entre realizar manutenção própria ou terceirizada dependerá de uma avaliação do custo-benefício de cada uma delas. Neste caso, a pergunta a ser respondida é: qual é o **custo homem/hora** da manutenção própria e da manutenção terceirizada.

Destaca-se, também, que há custos administrativos na manutenção terceirizada, como, por exemplo, os custos para realizar a licitação e a fiscalização do contrato. Todos estes custos devem ser sopesados na avaliação de custo-benefício.

A situação mais comum nas organizações, tanto públicas quanto privadas, é a terceirização dos serviços mais especializados e a realização de manutenção própria dos serviços mais simples. Neste caso, o grande desafio da gestão é encontrar a melhor combinação entre a manutenção própria e a terceirizada.

Por fim, registra-se que se não existirem controles internos administrativos adequados e efetivos, não será possível realizar uma comparação de custo-benefício entre a manutenção própria e a terceirizada. Sem isso, é bastante provável que os gestores tomem decisões equivocadas no gerenciamento da frota.

Na oficina própria da Prefeitura de Paranaíta são feitos serviços de menor complexidade, e não possui nenhum tipo de controle de serviços, não utiliza tabelas tamparias ou software temporário para nortear e dar base legal ao tempo gasto com apropriação de serviços na frota pública, para se obter cálculo de custo mais eficaz e para se obter a gestão do tempo mais eficiente.

Os serviços que necessitam de maior especialização, retíficas de motores, bombas, bicos, e afins são feitos por oficinas terceirizadas.

Os processos de pagamentos de oficinas terceirizadas/contratadas apresentam o tempo gasto com serviços e valor pago, exemplo: *Retífica de Motor Diesel 6 cilindros, tempo gasto 90 horas*. O responsável lança o mesmo relatório no sistema Guardião, que também apresenta relatório de tempo gasto e custo por veículo, porém não tem parâmetro para se chegar ao tempo determinado pela empresa Contratada, o que torna o sistema frágil e suscetível a fraudes.

Podemos destacar algumas fragilidades encontradas na oficina própria:



Foto 36 – Oficina própria da organização pública.

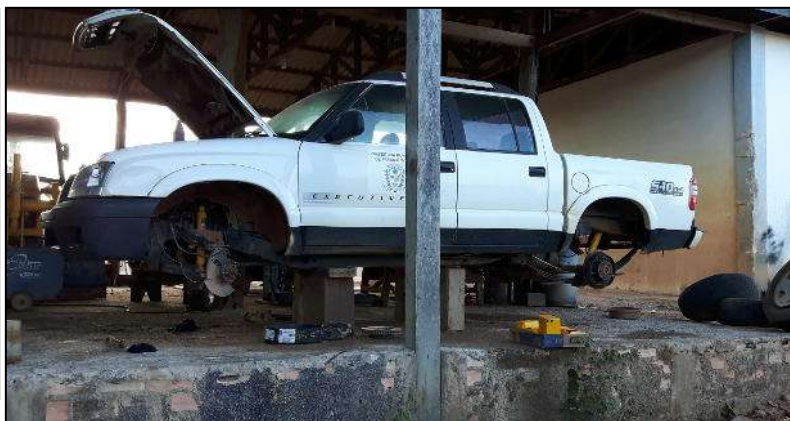


Foto 37 – Não possui elevador automotivo. Mecânico eleva o E.T. em tocos de madeira.



Foto 38 – Uma das mesas de trabalho do mecânico.



Foto 39 – Filtros e peças estragadas são descartados ao lado da oficina em local impróprio.



Foto 40 – Sistema de descarte de resíduos de óleo – danificado não funciona.



Foto 41 – E.T. elevado com tocos de madeira. Expõe a vida do mecânico ao risco de desabar sobre o mesmo.



Foto 42 – Rampa da oficina pequena e sem ralo para escoamento/vazão de água.



Foto 43 – A oficina não possui piso adequado e não possui equipamentos em condições adequadas de uso.

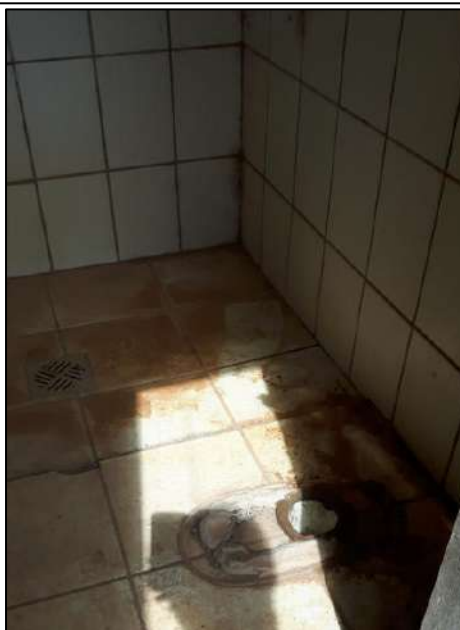


Foto 44 e 45 – Banheiro da oficina própria – Sem privada - Desativado há meses.



Foto 46 – Oficina utilizada para os ET da educação. As instalações são melhores que a da Sec. de Obras, porém é pequena e precisa implementar com equipamentos.



Foto 47 – Oficina utilizada para os ET da educação. As instalações são melhores que a da Sec. de Obras, porém é pequena e precisa implementar com equipamentos.

No extrato de entrevistas feito por esta UCI aos motoristas / condutores dos ET públicos, os mesmos responderam a pergunta nº 13: *É preciso de autorização do Setor de Transporte para as oficinas mecânicas iniciarem a execução de serviços de manutenção e troca de peças?*

Os motoristas / condutores responderam 100% (**SIM**), porém não há nada formalizado, o que demonstra a necessidade de se criar um fluxo de trabalho e não ficar apenas no campo da autorização verbal, como é atualmente.

### **Manutenção Própria**

Na manutenção própria os serviços são executados diretamente pela Organização, com seus próprios recursos de infraestrutura, equipamentos, ferramentas, pessoal e material.

Difícilmente uma Organização pratica inteiramente a manutenção própria, sem recorrer a pelo menos alguns serviços de terceiros. Os serviços mais especializados geralmente são terceirizados, pois demandam equipamentos modernos e mão de obra qualificada.

Por outro lado, os serviços mais simples e rotineiros, a exemplo dos serviços do sistema de manutenção preventiva, comumente são executados na oficina da Organização.

Uma vantagem da manutenção própria é a maior autonomia e flexibilidade na execução dos serviços. Em contrapartida, ela demanda investimento em instalações, ferramentas, equipamentos, treinamento de pessoal e controles administrativos.

São exemplos de fatores que determinam a eficiência da manutenção própria:

- Correto dimensionamento das instalações, calculado em função do número de equipamentos de transporte, da quilometragem/horas rodada/trabalhadas e da incidência de manutenções preventivas e corretivas;
- Uso de equipamentos e ferramentas adequados;
- Treinamento constante da mão de obra;
- Controle de produtividade, de qualidade e de custos da manutenção;
- Organização da estrutura de suprimentos de peças e materiais (almoxarifado).

Dentre as fragilidades e riscos encontrados por esta UCI, temos a rampa para troca de óleo e para engraxar os ET, que foi construída na época muito estreita e pequena, quando o funcionário precisa trocar o óleo ou engraxar um ônibus, por exemplo, que é comprido, ele precisa manobrar para frente e para trás para conseguir trocar o óleo.

A engraxadeira “propulsora” pneumática automática esta estragada há meses, e por isso o serviço é feito com a engraxadeira manual que culmina num gasto maior de tempo e que necessita de duas pessoas para fazer o mesmo serviço que é feito com apenas uma pessoa com a engraxadeira pneumática.

O serviço de engraxar os ET é feito na maioria das vezes pelos próprios motoristas, pois o mecânico não dá conta da demanda, ou auxilia o motorista no hora de utilizar a engraxadeira manual.

Outro problema da rampa está em não possuir um ralo para escoamento de água ou líquidos que se acumulam na mesma, principalmente, não possui local para tratamento de efluentes líquidos contendo óleos e contaminação que pode ir ao meio ambiente. Os servidores tiram os líquidos de balde para poder utilizar a rampa.

Foi constatado em inspeção in loco que é extremamente necessário um ou mais elevadores automotivos, pois atualmente os mecânicos utilizam tocos de madeira para elevar os veículos, com alto risco de desabar sobre os mesmos, colocando suas vidas em risco.

Conforme as fotos apresentadas, o banheiro da oficina, que pode ser usada pelo lavador e borracharia da organização encontra-se sem vaso sanitário e necessita de reparos urgente para voltar a ser utilizado, haja vista a distancia considerada entre a oficina, borracharia e lavador, do banheiro principal da secretaria de obras.

É imprescindível enfatizar que alguns produtos como pilhas, baterias, pneus, lâmpadas, óleos lubrificantes (inclusive seus resíduos e embalagens), além de produtos eletrônicos e seus componentes, devem ser descartados pelo **sistema de logística reversa**, mediante o retorno dos produtos após o uso aos fabricantes ou comerciantes, nos termos da Lei n.º 12.305/2010 (Política Nacional de Resíduos Sólidos), regulamentada pelo Decreto n.º 7.404/2010.

O descarte de pneus deve ser realizado de acordo com as normas definidas na Resolução CONAMA n.º 416/2009 e na Instrução Normativa IBAMA n.º 01/2013. Já o descarte de óleos lubrificantes, seus resíduos e embalagens, deve observar as normas regulamentadas na Resolução CONAMA n.º 362/2005 e no Acordo Setorial para a implantação de Sistema de Logística Reversa de Embalagens Plásticas Usadas de Lubrificantes.

Para atender o sistema de logística reversa, as organizações públicas devem incluir no Termo de Referência e na Minuta de Contrato para aquisição dos insumos supracitados uma cláusula prevendo a obrigação da coleta, pela empresa contratada, dos resíduos oriundos da contratação, para fins de devolução ao fabricante ou ao importador, que são os responsáveis por sua destinação final ambientalmente adequada.

Todas essas ações de sustentabilidade ambiental da frota devem estar previstas no **Plano de Gestão Ambiental** da Organização.

É extremamente importante que o responsável pelo meio ambiente do município elabore com urgência o **Plano de Gestão Ambiental**.

Segue abaixo cotação feita por esta UCI, de um elevador automotivo com capacidade para 4 mil kg, no site [www.lojadomecanico.com.br](http://www.lojadomecanico.com.br), cotado em **R\$ 8.769,90**:



Foto Ilustrativa 48 – Disponível em:  
[http://www.lojadomecanico.com.br/produto/4350/11/112/153/Elevador-Automotivo-Trifasico-Vermelho-para-4000Kg?utm\\_source=googleshopping&utm\\_campaign=xmlshopping&utm\\_medium=cpc&gclid=CjwKEAjwj6PKBRCAy9-07PeTtGgSJAC1P9xGiDR002uDv8ILDpmBMdzFposhzUF8d\\_12srrNxtuY3xoCECfw\\_wcB](http://www.lojadomecanico.com.br/produto/4350/11/112/153/Elevador-Automotivo-Trifasico-Vermelho-para-4000Kg?utm_source=googleshopping&utm_campaign=xmlshopping&utm_medium=cpc&gclid=CjwKEAjwj6PKBRCAy9-07PeTtGgSJAC1P9xGiDR002uDv8ILDpmBMdzFposhzUF8d_12srrNxtuY3xoCECfw_wcB). Acessado em 20-06-2017.

Para o atendimento das manutenções corretivas, geralmente é atribuído um índice que varia de 70 a 100% sobre a capacidade de atendimento das manutenções preventivas. Este índice é influenciado pela **idade média da frota**. Para uma frota moderna, pode-se atribuir 70%, já para uma frota antiga, pode-se atribuir 90 ou 100%. Esta definição também deve levar em consideração o histórico de manutenções corretivas da frota.

**Exemplo:**

Considerando que a Capacidade de Atendimento de Manutenção Preventiva (CAMP) da oficina é de dois veículos por dia, que a frota possui idade média avançada e que os serviços de manutenção corretiva são realizados em um dia, qual deve ser a Capacidade de Atendimento da Manutenção Corretiva (CAMC) da oficina?

**Dados do Problema:**

- CAMP = Capacidade de Atendimento de Manutenção Preventiva (2 veículos/dia);
- IMC = Índice de Manutenção Corretiva (100%);
- CAMC = Capacidade de Atendimento de Manutenção Corretiva (?).

**Solução:**

**CAMP = IMC x CAMP = 100% x 2 = 2** (manutenções corretivas por dia)

O fluxo de procedimentos de solicitação e autorização dos serviços na manutenção própria também deve ser controlado por meio de **Ordem de Serviço**. Sem este controle não é possível aferir a produtividade e os custos da manutenção própria.

Além disso, é importante aferir a produtividade da mão de obra da manutenção própria. A métrica utilizada é **horas produtivas de trabalho**. Deste modo, a Organização deve implementar uma rotina de registro do tempo de execução dos serviços de manutenção realizados na oficina própria.

O controle da produtividade da mão de obra é importante porque os custos dos serviços são calculados em **homem/hora**. Sem este controle, não é possível determinar o custo dos serviços e, por consequência, o custo operacional por equipamento de transporte.

### Manutenção Terceirizada

A manutenção terceirizada é realizada por empresas contratadas pela Organização para prestar os serviços de manutenção preventiva, corretiva e/ou reforma de unidades.

De acordo com Silva, C. P. (1997, p.30), a terceirização é definida como:

*A transferência de atividade para fornecedores especializados, detentores de tecnologia própria e moderna, que tenham esta atividade terceirizada como sua atividade-fim, liberando a tomadora para concentrar seus esforços gerenciais em seu negócio principal, preservando e evoluindo em qualidade e produtividade, reduzindo custos e ganhando competitividade.*

O objetivo do processo de terceirização deve ser liberar a Organização da execução de serviços acessórios (atividade-meio), possibilitando que ela concentre seus esforços e criatividade na execução de suas atividades essenciais (atividades-fim). **Espera-se, com isto, que haja aumento de produtividade e redução de custos.**

Entretanto, convém alertar que há vantagens e desvantagens na manutenção terceirizada, conforme exemplificado abaixo:

Tabela 4: Vantagens e desvantagens da manutenção terceirizada

VANTAGENS	DESVANTAGENS
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Menor imobilização de capital, pois não há necessidade de investimento em instalações, equipamentos, ferramentas e materiais;</li> <li>✓ Desburocratização, haja vista que os controles devem estar voltados aos resultados e não às atividades-meio;</li> <li>✓ Agilidade na prestação dos serviços, uma vez que os serviços são atividades finalísticas da empresa contratada;</li> <li>✓ Liberação da mão de obra para a execução de atividades essenciais (atividade-fim)</li> <li>✓ Redução de custos com treinamento, cursos e programas de qualificação de pessoal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Maior dependência do fornecedor;</li> <li>✓ Menor flexibilidade na execução dos serviços;</li> <li>✓ Necessidade de maior fiscalização na execução dos serviços de manutenção;</li> <li>✓ Possibilidade de combinação de preços entre os licitantes;</li> <li>✓ Dificuldade de contemplar no contrato todas as situações inerentes à manutenção;</li> <li>✓ Insuficiência da legislação sobre a contratação de serviços de gerenciamento de manutenção.</li> </ul>

## **Modelagens e planejamento na contratação de manutenção terceirizada:**

Nos casos concretos de Paranaíta ocorreram contratações públicas destinadas a frota municipal, em sua grande maioria pelo Sistema de Registro de Preços, tanto de serviços de manutenção terceirizada, quanto peças e abastecimento.

Ocorreu apenas um

Ainda que a Organização possua infraestrutura para realizar a manutenção própria, dificilmente ela executará todos os serviços, sem transferir a terceiros pelo menos alguns, sobretudo aqueles mais especializados, que exigem mão de obra qualificada e/ou equipamentos modernos. Por isso a contratação de serviços de manutenção da frota e aquisição de insumos é comum no âmbito da Administração Pública.

Inicialmente, cabe registrar que a contratação de serviços de manutenção e aquisição de insumos para a frota deve ser submetida às regras estabelecidas nas Leis 8.666/1993 e 10.520/2002. Por conseqüência, as formalidades legais aplicáveis ao processo de contratação dos insumos e serviços para a manutenção da frota são as mesmas exigidas para as demais contratações.

Todavia, a contratação de serviços de manutenção e aquisição de insumos para a frota permite a utilização de diferentes **modelagens de contratação**. Este ponto merece uma análise mais cuidadosa, porque com freqüência tem gerado dúvidas nos servidores públicos que trabalham nas áreas de contratação e de transportes!

De acordo com Silva, E. L. (2015, p.75), ainda na fase de planejamento das aquisições de insumos para atendimento da frota, a Administração deve definir o modelo de contratação para a manutenção da frota, ponderando os aspectos referentes à continuidade e a facilidade do fornecimento, os preços de mercado, a qualidade dos insumos e a fixação dos controles internos a serem aplicados para a modelagem escolhida.

Atualmente uma das modelagens de contratação mais utilizadas, sobretudo para aquisição de combustíveis, autopeças e pneus, é realizada por meio do Sistema de Registro de Preços (SRP). Este tipo de contratação é sempre precedido por uma licitação realizada nas modalidades Pregão ou Concorrência Pública.

Na lição de Jacoby Fernandes (2008, p.31, grifo nosso), o SRP é definido como:

*Procedimento especial de licitação que se efetiva por meio de uma concorrência ou pregão sui generis, selecionando a proposta mais vantajosa, com observância do princípio da isonomia, para eventual e futura contratação pela Administração.*

No SRP são registrados os quantitativos estimados para determinados itens (e. g., quantidade de peças, litros de combustíveis, homem/horas), fixados a partir dos controles internos que registram os respectivos históricos de consumo destes itens. Uma das principais vantagens do SRP é que a Administração não está obrigada a demandar todo o quantitativo registrado.

Contudo, as organizações públicas encontram dificuldades para estimar os quantitativos de insumos e serviços necessários para atender a manutenção corretiva, mesmo aquelas que possuem controles internos bem implementados. A dificuldade está no fato de que os equipamentos de transportes estão sujeitos a apresentar defeitos a qualquer momento e para cada modelo/marca/ano de fabricação há uma infundável quantidade de insumos.

Além disso, a dinâmica de preços dos insumos é bastante peculiar, pois os fornecedores precificam suas mercadorias conforme os preços praticados pelos fabricantes.

Assim, em um ambiente inflacionário, os fabricantes podem modificar seus preços várias vezes durante um ano, comprometendo a capacidade dos fornecedores manterem seus preços fixos durante a vigência contratual de um exercício financeiro.

Diante deste cenário, a jurisprudência do TCE-MT evoluiu no sentido de admitir a possibilidade de utilização do SRP, adotando-se como critério para seleção da melhor proposta o “**maior percentual de desconto**” sobre os preços da **Tabela do Fabricante ou sistema eletrônico equivalente**, desde que compatíveis com os preços praticados no mercado.

**Resolução de Consulta nº 22/2010 (DOE 29/04/2010). Licitação. Registro de Preços. Maior percentual de desconto sobre tabela de preços de fabricante ou de sistema eletrônico equivalente. Preços compatíveis com os praticados no mercado.**

O ente público pode realizar procedimento licitatório utilizando como valor de referência tabela de preços de fabricante ou de sistema eletrônico equivalente, para registro de preços de maior percentual de desconto sobre a referida tabela, desde que os valores estejam de acordo com os praticados no mercado.

O trecho “**ou sistema eletrônico equivalente**” significa que é admitida à utilização de sistema que demonstre os preços praticados pelo fabricante, como é o caso, por exemplo, do Sistema Audatex. Aqui deve ficar claro que não existe uma “Tabela Audatex”. O que existe é um sistema que busca, de maneira mais ágil, os preços praticados pelos fabricantes.

**NOTA Nº 137/2015/CJU-MG/CGU/AGU**

17. Desta feita, recomenda-se que seja adotado como critério de julgamento o maior desconto sobre as Tabelas das montadoras com cláusula **expressa sobre a possibilidade de o contratante comprovar os preços da tabela da montadora pelos dados fornecidos pelo software Audatex ou outro software similar de mesma confiabilidade**, uma vez que este critério não obrigará os licitantes a adquirirem o software e, concomitantemente, garantirá que os preços estarão submetidos às Tabelas das montadoras. **Por este critério, as licitantes poderão adquirir os preços das tabelas das montadoras tanto diretamente nas montadoras, quanto nos softwares disponibilizados no mercado.** (Grifo nosso).

Conforme Silva, E. L. (2015, p.79), a Administração poderá contratar o fornecimento de determinado software capaz de lhe gerar um banco de dados contendo os preços praticados pelos fabricantes, “amarrando” os fornecimentos futuros a estes preços.

A contratação de sistemas que oferecem “cotações eletrônicas de preços”, cujas as pesquisas são realizadas no curso do contrato – após o procedimento licitatório –, sem nenhum parâmetro pré-estabelecido de preços referenciais, não possui amparo na legislação de licitações e contratos administrativos e nem na jurisprudência do TCE-MT. Ainda de acordo com o entendimento de Silva, E. L. (2015, p.80):

*Nesses sistemas de “cotação de preços”, a respectiva licitação não ficaria amparada em uma tabela padronizada de preços referenciais de mercado, sobre a qual incidiria o maior percentual de desconto, mas ficaria condicionada a preços levantados a posteriori e que supostamente seriam de mercado, contudo sem nenhuma segurança e certeza quanto aos valores apresentados. Essa modelagem não encontra amparo nas regras insculpidas na Lei de Licitações, configurando mecanismo de burla à licitação, uma vez que não proporciona competição em torno do objeto licitado.*

Portanto, quando for adotado o critério de seleção “maior desconto”, a base referencial de preços deve ser sempre os preços praticados pelo fabricante, obtidos diretamente do fabricante ou por meio de um sistema informatizado disponível no mercado.

Quanto à listagem e a quantificação dos insumos a serem adquiridos, caso seja inviável, a Administração deve realizar, da forma mais fidedigna possível, a **estimativa dos valores** a serem dispendidos nas futuras contratações a partir do histórico de gastos registrados nos exercícios anteriores.

Além disso, a Administração deve analisar como as empresas se organizam no mercado, verificando a possibilidade de **parcelar o objeto da licitação** não apenas de acordo com a marca/fabricante, mas também em relação ao tipo de veículo (leve, pesado, utilitário), ao tipo de autopeças (funilaria, mecânica, elétrica, etc.) ou outra forma de parcelamento que se mostrar técnica e economicamente viável.

Outro ponto que merece registro é a contratação de empresa de gerenciamento da manutenção da frota. Neste caso, a contratada dispõe de uma **rede credenciada** de oficinas para executar os serviços nos veículos da contratante e a sua remuneração ocorre por meio da cobrança de uma **taxa de administração**. Quando surge a necessidade dos serviços, a contratante envia pedidos de orçamento para as oficinas credenciadas, geralmente através de um sistema informatizado, a fim de obter a melhor proposta.

A contratação de empresa de gerenciamento da manutenção da frota é admitida pelo TCE-MT. Entretanto, é necessário justificar no processo licitatório as razões da escolha do sistema de gerenciamento. Convém citar, também, a importante orientação da AGU sobre esta modelagem de contratação:

#### **Parecer AGU nº 02/2013/CPLC/DEPCONS/PGF/AGU**

#### **IV. Conclusão**

(...)

b) Na contratação do gerenciamento de frota, deve a Administração adotar as seguintes recomendações, a fim de resguardar a compatibilidade do procedimento com o regime jurídico das contratações públicas:

b.1) **utilizar critério de julgamento não só em relação ao serviço de gerenciamento, mas também em relação aos bens e serviços decorrentes do contrato;**

b.2) **evitar que a pesquisa ou cotação de preços de mercado que se faça necessária no curso do contrato fique a critério única e exclusivamente da empresa contratada [...];**

b.3) não exigir a apresentação de rede credenciada na fase de habilitação, mas sim fixar no edital prazo hábil à vencedora para que apresente a relação conforme exigências do instrumento convocatório. (Grifo nosso)

#### **Descrição Sumária**

**27 - Almoxarifado – Não possui controle de movimentação (entrada/saída) de materiais:**

## Fato

Na aplicação do QACI – Questionário de Avaliação de Controles Internos aplicado junto ao Chefe de Departamento de Frotas e ao Coordenador de Departamento de Frotas, foi nos respondido que a organização publica não possui almoxarifado, porém em visita in loco, esta unidade de controle interno constatou que existe sim, porém não é feito o devido controle, e por isso, o controle para esse risco foi classificado como inexistente.

Passamos a discorrer sobre os achados:

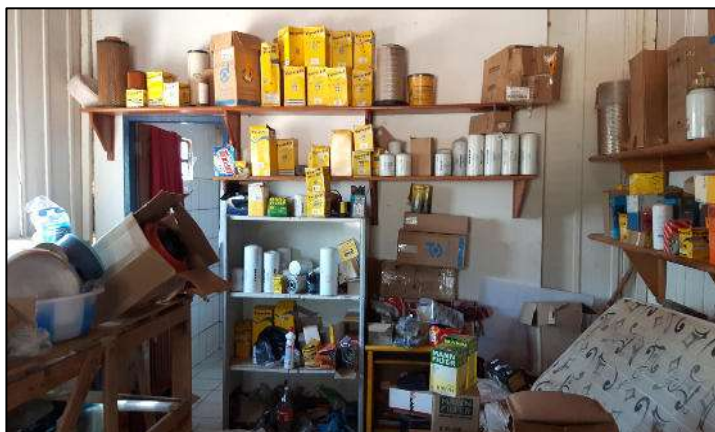


Foto 49 – Almoxarifado sem registros de entrada e saída – Secretaria de obras.



Foto 50 – Almoxarifado sem registros de entrada e saída – Secretaria de obras.



Foto 51 – Almoxarifado sem registros de entrada e saída de pneumáticos – Secretaria de obras.



Foto 52 – Almoxarifado – Garagem Secretaria de Educação



Foto 53 – Almoarifado – Garagem Secretaria de Educação



Foto 54 – Almoarifado – Garagem Secretaria de Educação.



Foto 55 – Almoarifado – Garagem Secretaria de Educação

É comum as Organizações possuírem estoque de materiais para a reposição dos itens de maior rotatividade, quando realizam a manutenção própria. Neste caso, o almoxarifado dever possuir um **controle de entrada/saída de materiais**, preferencialmente por meio de sistema informatizado.

Na identificação de riscos, a causa está na falta de controle e o evento está no risco de movimentação de materiais sem o devido controle de entradas e saídas nos estoques, que leva a consequência de possíveis desvios de peças automotivas ou de materiais diversos do almoxarifado, **impossibilitando gerenciar de forma eficiente os estoques dos materiais, como por exemplo, definir o ponto de reposição de estoque, a rotatividade e o custo dos estoques.**

## Descrição Sumária

*28 - Sistema de custos implementado a partir de um plano de contas, estruturado para identificar os tipos de despesas e os centros de custos da frota:*

### Fato

Existe risco em não haver a contabilização dos custos operacionais da frota, a partir de um Plano de Contas estruturado para identificar os tipos de despesas e os centros de custos, que resulta em desconhecimento dos custos operacionais da frota, com conseqüente impossibilidade de se avaliar os custos operacionais da frota.

O Ente Executivo conta com o software Guardiã da empresa *Agili*, que permite lançamentos de gastos com manutenção de peças, serviços e abastecimento efetuados nos ET, ou seja, custos variáveis apenas, no entanto não existe um Sistema de Custos, visando apurar e avaliar o custo operacional da frota, despesas diretas e indiretas.

Constatou-se que por não haver um Sistema de Custos eficiente implantado, não é possível a apuração dos custos diretos (custos fixos + custos variáveis) dos ET e dos custos indiretos ou administrativos da frota (que podem ser apropriados por rateio, ex.: aluguel, energia elétrica, mão-de-obra indireta).

No que tange a oficina própria, é necessário criar a métrica de horas produtivas de trabalho. Deste modo, a Organização deve implementar uma rotina de registro do tempo de execução dos serviços de manutenção realizados na oficina própria, pois atualmente é impossível avaliar e calcular o custo/hora da oficina própria;

Atualmente o Sistema de Custos não permite o acompanhamento e o controle dos custos operacionais da frota.

No cálculo do custo operacional devem ser considerados os componentes:

#### **custos variáveis:**

- combustíveis;
- óleos lubrificantes;
- manutenções e peças.
- pneus e recapamentos;
- lavagens.

#### **custos fixos:**

- depreciação;
- remuneração do capital (custo oportunidade);
- licenciamento e seguro obrigatório;
- salário e encargos do motorista;
- taxas administrativas.

**custos indiretos:** (calculado por rateio - percentual sobre os custos fixos e variáveis)

- aluguel;
- salários e encargos do pessoal de escritório;
- energia elétrica;
- telefone; etc.

Considerando o cenário atual da frota de Paranaíta, sabendo da necessidade de uma análise do cálculo do custo operacional dos ET, é impossível avaliar se as informações geradas permitem aos administradores tomarem decisões acertadas sobre renovação da frota, terceirização ou manutenção de frota própria e adoção de medidas para redução de custos.

Por não apresentar planilha de custo operacional por ET que levem em consideração todos os custos fixos (depreciação, remuneração de capital, licenciamento e seguro obrigatório, etc.), e ainda por não apresentar os custos variáveis de (lavagens), e por não apresentar relatório mensal dos custos operacionais dos ET (histórico mensal de custo operacional por ET), a classificação de controle do risco Sistema de custos foi atribuída como “Fracó”.

O relatório apresentado contempla apenas lançamentos de custos variáveis de combustíveis, lubrificantes, pneus, serviços de manutenção e peças. No entanto tem-se que frisar, que estão lançados de maneira irregular, em ET trocados, onde não reflete o custo real do veículo. Esta UCI chama a atenção para a grande quantidade de erros operacionais nos lançamentos de custos variáveis da frota municipal.

Atualmente não possui controle de estoque de entradas e saídas de pneumáticos e peças dos ET, o que também impossibilita o cálculo dos custos da frota municipal.

É preciso calcular, analisar e acompanhar a evolução do comportamento de indicadores de desempenho da frota municipal, e isso pode ser feito tanto preferencialmente sistema informatizado, mas também pode ser feito por planilha, mas que pode dificultar e tornar mais moroso os acompanhamentos.

## Exemplos de lançamentos irregulares de custos variáveis:

<b>Veículo</b>	15003 - VEICULO UNO MILE WAY ECON 04 PORTAS 05 PASSAGEIROS 004 CILINDROS - 0 KM MOTOR FIAT FAB 2009									
<b>Secretaria</b>	07 - SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRACAO									
<b>Responsável</b>	9382 - ANDREIA FABIANA DOS REIS					<b>Departamento</b> 001 - SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRACAO				
<b>Registro</b>	015003	<b>Placa</b>	NPP 9030			<b>Ano Modelo</b>	2010			
<b>Patrimônio</b>	5291	<b>Marca</b>	FIAT UNO			<b>Ano Fabricação</b>	2009			
<b>Aquisição</b>	14/10/2009	<b>Chassis</b>	9BD15844AA6371254			<b>Renavan</b>	102632			
<b>Tipo</b>	PASSEIO	<b>Combustível</b>	FLEX			<b>Km/Hs</b>	99000			
<b>Local</b>	5 - SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRACAO					<b>Orgão/Unidade</b>	07-001			
<b>Grupo</b>	VEICULOS		<b>Subgrupo</b>	VEICULOS DE PASSEIO						
<b>Movimento em 22/03/2016</b>										
<b>Itens Externos</b>										
<b>Fornecedor</b>	2632 - TECNOCESTE MAQUINAS E EQUIPAMENTOS LTDA									
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Nota Fiscal</b>	<b>Tipo</b>	<b>Série</b>	<b>Emissão</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade</b>	<b>Km/Hm</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor Total</b>
5577	ELEMENTO	67.487	nt	1	15/02/2016	1,0000	UNIDADE	99000	298,42	298,42
7313	FILTRO AR	67.487	nt	1	15/02/2016	1,0000	UNIDADE	99000	156,34	156,34
10896	FILTRO	67.487	nt	1	15/02/2016	10,896,0000	UNIDADE	99000	0,00	68,33
10933	FILTRO OLEO	67.487	nt	1	15/02/2016	1,0000	UNIDADE	99000	60,82	60,82
11999	BATERIA	67.487	nt	1	15/02/2016	2,0000	UNIDADE	99000	430,00	860,00
17735	OLEO TRANSMISSAO	67.487	nt	1	15/02/2016	6,0000	UNIDADE	99000	292,74	1.756,44
20135	ELEMENTO	67.487	nt	1	15/02/2016	1,0000	UNIDADE	99000	170,93	170,93
20195	OLEO MOTOR	67.487	nt	1	15/02/2016	3,0000	UNIDADE	99000	318,03	954,09
25955	FILTRO	67.487	nt	1	15/02/2016	1,0000	UNIDADE	99000	31,40	31,40
25956	FILTRO	67.487	nt	1	15/02/2016	1,0000	UNIDADE	99000	231,59	231,59
25061	FILTRO	67.487	nt	1	15/02/2016	1,0000	UNIDADE	99000	157,50	157,50
31789	ELEMENTO	67.487	nt	1	15/02/2016	1,0000	UNIDADE	99000	61,11	61,11
32258	FILTRO DE OLEO LUBRIFICANTE	67.487	nt	1	15/02/2016	1,0000	UNIDADE	99000	54,63	54,63
130024	ELEMENTO	67.487	nt	1	15/02/2016	1,0000	UNIDADE	99000	213,63	213,63
133722	FILTRO LUB.	67.487	nt	1	15/02/2016	1,0000	UNIDADE	99000	267,09	267,09
<b>Total de Itens Externos</b>										<b>5.342,41</b>
<b>Total do dia 22/03/2016</b>										<b>5.342,41</b>
<b>Movimento em 15/04/2016</b>										
<b>Itens Externos</b>										
<b>Fornecedor</b>	12105 - CECILIA PINTO DA SILVA EIRELI									
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Nota Fiscal</b>	<b>Tipo</b>	<b>Série</b>	<b>Emissão</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade</b>	<b>Km/Hm</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor Total</b>
136662	SONDA LAMBDA	000.002569	nt	1	11/04/2016	1,0000	UNIDADE	99000	170,27	170,27
<b>Total de Itens Externos</b>										<b>170,27</b>
<b>Total do dia 15/04/2016</b>										<b>170,27</b>

Relatório 08 – Sistema Guardião – Registros irregulares de manutenção realizadas nos ET. Amostra ano 2016.

No demonstrativo de custo por veículo na data de 22/03/2016 houve uma troca de óleo lubrificante, onde a quilometragem registrada é de 41.73, no decorrer da verificação dos registros de manutenção dos veículos o último registro foi na data de 28/09/2016, sendo que a quilometragem foi à mesma registrada na primeira manutenção do ano. O veículo em questão teve um custo para o ente no valor de R\$ 23.529,98 (63% valor da FIPE) no ano de 2016.

Em consulta ao site Veículos Fipe o valor de uma caminhão F 14000 atualmente é de R\$ 37.458,00, o que precisa de um estudo com os demais custos para saber se é viável o ente manter esse veículo na frota municipal.

<b>Veículo</b>	317 - VEICULO CAMINHAO FORD F14000 PLACA JYB 5217 BRANCA												
<b>Secretaria</b>	14 - SEC. MUN. OBRAS, TRANSP. SERV. URBANOS/SANEAMENTO												
<b>Responsável</b>	264 - MARCOS AUGUSTO FRANCO						<b>Departamento</b>	001 - SEC. MUN. OBRAS, TRANSP. SERV. URBANOS/SANEAMENTO					
<b>Registro</b>	000317	<b>Placa</b>	JYB 5217	<b>Ano Modelo</b>	1994								
<b>Patrimônio</b>	610	<b>Marca</b>	FORD	<b>Ano Fabricação</b>	1994								
<b>Aquisição</b>	31/12/1997	<b>Chassis</b>	9BFXTNSM9RDB43255	<b>Renavan</b>	621532916								
<b>Tipo</b>	UTILITARIO	<b>Combustível</b>	DIESEL	<b>Km/Hs</b>	41731								
<b>Local</b>	1 - DEPARTAMENTO DE OBRAS						<b>Orgão/Unidade</b>	14-001					
<b>Grupo</b>	VEICULOS												
<b>Subgrupo</b>	VEICULOS RODOVIARIOS DE CARGA												
<b>Movimento em 22/03/2016</b>													
<b>Itens Externos</b>													
<b>Fornecedor</b>	1636 - PAULINO GOMES & PEREIRA LTDA ME												
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Nota Fiscal</b>	<b>Tipo</b>	<b>Série</b>	<b>Emissão</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade</b>	<b>Km/Hm</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor Total</b>			
24730	OLEO 140 PARA EMGRENAGEM COM 20 LITROS (BALDE)	000.002789	nt	1	18/03/2016	1,0000	UNIDADE	41731	245,00	245,00			
24730	OLEO 140 PARA EMGRENAGEM COM 20 LITROS (BALDE)	000.002787	nt	1	18/03/2016	1,0000	UNIDADE	41731	245,00	245,00			
134923	OLEO LUBRIFICANTE 90 GLS BALDE C/ 20 LITROS	000.002789	nt	1	18/03/2016	1,0000	UNIDADE	41731	238,00	238,00			
134923	OLEO LUBRIFICANTE 90 GLS BALDE C/ 20 LITROS	000.002787	nt	1	18/03/2016	1,0000	UNIDADE	41731	238,00	238,00			
<b>Total de Itens Externos</b>											<b>966,00</b>		
<b>Movimento em 28/09/2016</b>													
<b>Itens Externos</b>													
<b>Fornecedor</b>	9937 - REVITALIZAR COMERCIO DE PECAS E SERVICOS LTDA ME												
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Nota Fiscal</b>	<b>Tipo</b>	<b>Série</b>	<b>Emissão</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade</b>	<b>Km/Hm</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor Total</b>			
5982	PORTA ESCOVA	1415	NT	1	13/09/2016	1,0000	UNIDADE	41731	40,60	40,60			
135003	JG DE REPARO	1415	NT	1	13/09/2016	1,0000	UNIDADE	41731	25,67	25,67			
435222	INDUZIDO PERKINS 12 V	1415	NT	1	13/09/2016	1,0000	UNIDADE	41731	326,56	326,56			
435223	BUCHA DO PERKINS	1415	NT	1	13/09/2016	2,0000	UNIDADE	41731	21,84	43,69			
<b>Total de Itens Externos</b>											<b>436,52</b>		
<b>Total do dia 28/09/2016</b>											<b>436,52</b>		
<b>Total do Veículo</b>											<b>23.529,98</b>		

Relatório 09 – Sistema Guardião – Registros irregulares de manutenção realizadas nos ET. Amostra ano 2016.



Foto 56 – ET F-14.000 placa JYB-5217.

Mês de referência:	maio de 2017
Código Fipe:	504064-7
Marca:	FORD
Modelo:	F-14000 HD 2p (diesel)
Ano Modelo:	1994
Autenticação	shh7yb1slgr9
Data da consulta	segunda-feira, 15 de maio de 2017 10:05
<b>Preço Médio</b>	<b>R\$ 37.458,00</b>

Foto – 57 – Consulta Fipe em 15/05/2017 sob ET F-14000 placa nº JYB-5217. Valor R\$ 37.458,00.

No Demonstrativo de Custo por veículo a partir da data de 03/08/2016 as manutenções apresentam a quilometragem de 70.200 até a data de 25/08/2016 e a partir da data de 03/10/2016 a quilometragem registrada é de 70.000 até a data de 13/03/2017, onde apresenta a última manutenção no veículo. No mesmo demonstrativo esta registrada a aquisição de uma bateria de 60 amperes caixa baixa do lado direito na data de 19/10/2016, e na data de

20/04/2016 houve uma nova aquisição do mesmo item para manutenção do veículo com apenas 06 meses de diferença.

O custo variável lançado para o ET cadastrado sob o nº 15002 está nitidamente irregular, mas por lançamentos trocados por falta de atenção, basta ler a descrição dos lançamentos em destaque: câmara de ar e pneu 275/80 aro 22,5, sendo que o aro do uno Mille é 13. Óleos hidráulico e lubrificantes utilizados baldes de 20 litros.

Demonstrativo de Custos por Veículo										Período 01/01/2016 até 31/12/2016	
<b>Veículo</b>	15002 - VEICULO UNO MILE WAY ECCR 04 PORTAS 05 PASSAGEIROS 004 CILINDROS - 0 KM MOTOR FIAT FAB 2009										
<b>Secretaria</b>	13 - SECRETARIA MUNICIPAL DE ASSISTENCIA SOCIAL										
<b>Responsável</b>	799 - SELMA RODRIGUES ARAGAO RUFATTO E OUTROS					<b>Departamento</b>	001 - FUNDO MUNICIPAL DE ASSISTENCIA SOCIAL				
<b>Registro</b>	015002	<b>Placa</b>	NPP 8830			<b>Ano Modelo</b>	2010				
<b>Patrimônio</b>	5292	<b>Marca</b>	FIAT UNO			<b>Ano Fabricação</b>	2009				
<b>Aquisição</b>	14/10/2009	<b>Chassis</b>	9BD15844AA6371234			<b>Renavan</b>	102632				
<b>Tipo</b>	PASSEIO	<b>Combustível</b>	FLEX			<b>Km/Hs</b>	70000				
<b>Local</b>	1 - SECRETARIA DE ASSISTENCIA SOCIAL					<b>Orgão/Unidade</b>	13-001				
<b>Grupo</b>	VEICULOS		<b>Subgrupo</b>	VEICULOS DE PASSEIO							
<b>Movimento em 17/03/2016</b>											
<b>Itens Externos</b>											
<b>Fornecedor</b>	3322 - HRP COMERCIO DE PNEUS EIRELI										
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Nota Fiscal</b>	<b>Tipo</b>	<b>Série</b>	<b>Emissão</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade</b>	<b>Km/Hm</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor Total</b>	
130708	CÂMARA DE AR 275/80 ARO 22.5	22173	NT	1	26/01/2016	2,0000	UNIDADE	67686	94,00	188,00	
<b>Total de Itens Externos</b>										<b>188,00</b>	
<b>Itens Externos</b>											
<b>Fornecedor</b>	11856 - PNEUS VIA NOBRE LTDA										
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Nota Fiscal</b>	<b>Tipo</b>	<b>Série</b>	<b>Emissão</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade</b>	<b>Km/Hm</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor Total</b>	
130753	PNEU 275/80 ARO 22.5 - LISO	000.010953	NT	1	12/02/2016	1,0000	UNIDADE	67686	2.380,00	2.380,00	
<b>Total de Itens Externos</b>										<b>2.380,00</b>	
<b>Itens Externos</b>											
<b>Fornecedor</b>	12105 - CECILIA PINTO DA SILVA EIRELI										
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Nota Fiscal</b>	<b>Tipo</b>	<b>Série</b>	<b>Emissão</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade</b>	<b>Km/Hm</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor Total</b>	
20351	VALVULA	000.002297	NT	1	22/02/2016	1,0000	UNIDADE	67686	474,02	474,02	
<b>Total de Itens Externos</b>										<b>474,02</b>	
<b>Total do dia 17/03/2016</b>										<b>3.042,02</b>	
<b>Movimento em 18/03/2016</b>											
<b>Itens Externos</b>											
<b>Fornecedor</b>	1636 - PAULINO GOMES & PEREIRA LTDA ME										
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Nota Fiscal</b>	<b>Tipo</b>	<b>Série</b>	<b>Emissão</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade</b>	<b>Km/Hm</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor Total</b>	
24722	OLEO 15 W 40 TURBO COM 20 LITROS (BALDE)	000.002755	nt	1	02/03/2016	1,0000	UNIDADE	67686	215,00	215,00	
24739	OLEO LUBRIFICANTE 80 W 90 PARA CAIXA DE CAMBIO COM	000.002755	nt	1	02/03/2016	1,0000	UNIDADE	67686	250,00	250,00	
<b>Total de Itens Externos</b>										<b>465,00</b>	
<b>Total do dia 18/03/2016</b>										<b>465,00</b>	
<b>Movimento em 15/04/2016</b>											
<b>Itens Externos</b>											
<b>Fornecedor</b>	12105 - CECILIA PINTO DA SILVA EIRELI										
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Nota Fiscal</b>	<b>Tipo</b>	<b>Série</b>	<b>Emissão</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade</b>	<b>Km/Hm</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor Total</b>	
11059	ELETRO VENTILADOR 12 POLEGADA 12 VTS	000.002568	nt	1	11/04/2016	1,0000	UNIDADE	67686	451,56	451,56	
<b>Total de Itens Externos</b>										<b>451,56</b>	
<b>Total do dia 15/04/2016</b>										<b>451,56</b>	
<b>Movimento em 26/04/2016</b>											
<b>Itens Externos</b>											
<b>Fornecedor</b>	12105 - CECILIA PINTO DA SILVA EIRELI										
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Nota Fiscal</b>	<b>Tipo</b>	<b>Série</b>	<b>Emissão</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade</b>	<b>Km/Hm</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor Total</b>	
11999	BATERIA	000.002622	nt	1	20/04/2016	2,0000	UNIDADE	67686	523,56	1.047,13	
20351	VALVULA	000.002622	nt	1	20/04/2016	1,0000	UNIDADE	67686	118,57	118,57	
25955	FILTRO	000.002622	nt	1	20/04/2016	1,0000	UNIDADE	67686	301,56	301,56	
26016	CORREIA	000.002622	nt	1	20/04/2016	1,0000	UNIDADE	67686	59,89	59,89	
<b>Total de Itens Externos</b>										<b>1.527,15</b>	
<b>Total do dia 26/04/2016</b>										<b>1.527,15</b>	
<b>Movimento em 20/05/2016</b>											
<b>Itens Externos</b>											
<b>Fornecedor</b>	1636 - PAULINO GOMES & PEREIRA LTDA ME										
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Nota Fiscal</b>	<b>Tipo</b>	<b>Série</b>	<b>Emissão</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade</b>	<b>Km/Hm</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor Total</b>	
24722	OLEO 15 W 40 TURBO COM 20 LITROS (BALDE)	000.002943	nt	1	19/05/2016	1,0000	UNIDADE	67686	215,00	215,00	
24733	OLEO HIDRAULICO 68 COM 20 LITROS (BALDE)	000.002943	nt	1	19/05/2016	1,0000	UNIDADE	67686	199,00	199,00	
154923	OLEO LUBRIFICANTE 90 GLS BALDE C/ 20 LITROS	000.002943	nt	1	19/05/2016	1,0000	UNIDADE	67686	2.328,00	2.328,00	
<b>Total de Itens Externos</b>										<b>2.742,00</b>	
<b>Itens Externos</b>											
<b>Fornecedor</b>	12105 - CECILIA PINTO DA SILVA EIRELI										
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Nota Fiscal</b>	<b>Tipo</b>	<b>Série</b>	<b>Emissão</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade</b>	<b>Km/Hm</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor Total</b>	
27453	SEMI EIXO	000.002705	nt	1	05/05/2016	1,0000	UNIDADE	67686	760,02	760,02	
29931	DISCO	000.002705	nt	1	05/05/2016	10,0000	UNIDADE	67686	52,42	524,25	
<b>Total de Itens Externos</b>										<b>1.284,27</b>	
<b>Total do dia 20/05/2016</b>										<b>4.026,27</b>	

**Movimento em 26/08/2016**

Itens Externos												
Fornecedor 3565 - DEVANIR DOS SANTOS MARANI - ME												
Item	Descrição	Nota Fiscal	Tipo	Série	Emissão	Quantidade	Unidade	Km/Hm	Valor Unitário	Valor Total		
135039	PRESTACAO DE SERVICOS DE MANUTENCAO EM FUNILARIA E	147	NT	1	25/08/2016	9,0000		70200	57,00	513,00		
<b>Total de Itens Externos</b>										<b>513,00</b>		
<b>Total do dia 26/08/2016</b>										<b>513,00</b>		

**Movimento em 29/08/2016**

Itens Externos												
Fornecedor 3565 - DEVANIR DOS SANTOS MARANI - ME												
Item	Descrição	Nota Fiscal	Tipo	Série	Emissão	Quantidade	Unidade	Km/Hm	Valor Unitário	Valor Total		
135039	PRESTACAO DE SERVICOS DE MANUTENCAO EM FUNILARIA E	147	nt	1	25/08/2016	9,0000		70200	57,00	513,00		
<b>Total de Itens Externos</b>										<b>513,00</b>		
<b>Total do dia 29/08/2016</b>										<b>513,00</b>		

**Movimento em 05/10/2016**

Itens Externos												
Fornecedor 1452 - GRACINO & CIA LTDA - ME												
Item	Descrição	Nota Fiscal	Tipo	Série	Emissão	Quantidade	Unidade	Km/Hm	Valor Unitário	Valor Total		
135038	PRESTACAO DE SERVICOS DE MANUTENCAO, RECUPERACAO E	258	NT	1	03/10/2016	10,0000		70000	40,00	400,00		
<b>Total de Itens Externos</b>										<b>400,00</b>		
<b>Total do dia 05/10/2016</b>										<b>400,00</b>		

**Movimento em 21/10/2016**

Itens Externos												
Fornecedor 12706 - FERREIRA LUIZ & GONCALVES DOS SANTOS JR LTDA ME												
Item	Descrição	Nota Fiscal	Tipo	Série	Emissão	Quantidade	Unidade	Km/Hm	Valor Unitário	Valor Total		
434958	BATERIA DE 60AH. CAIXA BAIXA, LADO DIREITO	000.000135	NT	1	19/10/2016	1,0000	UNIDADE	70000	270,00	270,00		
<b>Total de Itens Externos</b>										<b>270,00</b>		
<b>Total do dia 21/10/2016</b>										<b>270,00</b>		
<b>Total do Veículo</b>										<b>18.624,82</b>		

Relatório 10 – Sistema Guardiã – Registros de Manutenção irregulares de manutenção realizadas nos ETs, que levou a gastos exorbitantes. Amostra ano 2016.



Foto 58 – ET Uno Mille placa NPP-8830, ano 2009/2009.

Mês de referência:	junho de 2017
Código Fipe:	001162-2
Marca:	Fiat
Modelo:	Uno Mille 1.0 Fire/ F.Flex/ ECONOMY 4p
Ano Modelo:	2009 Gasolina
Autenticação	h4s88vvnpgp
Data da consulta	quarta-feira, 21 de junho de 2017 16:44
Preço Médio	R\$ 15.393,00

Foto 59 – Consulta Fipe em 21/06/2017 - ET Uno Mille placa NPP-8830, ano 2009/2009. Valor R\$ 15.393,00.

Esta UCI constatou que no ano de 2016, com base nos lançamentos efetuados pelo Departamento de frotas, o ET uno Mille 1.0 cadastro 15002, placa NPP-8830, que foram gastos somente em manutenção variável de peças e serviços o montante de R\$ 18.624,82, e, considerando a avaliação da FIPE sob o ET, de R\$ 15.393,00, a Administração gastou 121% do valor do ET, o que se torna inviável sua manutenção, sem considerar os demais custos fixos e variáveis operacionais do ET.

Embora esteja claro que houve lançamentos irregulares, podemos afirmar que os registros não passam credibilidade e confiança para se obter calculo de custos sobre a frota municipal, nos moldes atuais.

Nas informações demonstradas no relatório de custo variáveis de manutenção com ET, referente ao ET caminhão Caçamba placa OBD-9978, na data de 12/02/2016 houve a manutenção do ET onde o mesmo apontava uma quilometragem de 68.152 km, já na data de 29/09/2016 houve uma nova manutenção e a mesma quilometragem no ET e repetida.

Não houve preocupação em lançar o km correto do veículo, uma vez que é necessário para se calcular custo e saber a época correta das revisões preventivas e corretivas, afinal, fica mais viável economicamente, por exemplo, trocar uma correia, ao invés de retificar um motor inteiro por falta de manutenção preventiva.

<b>Veículo</b>	25762 - VEICULO CAMINHAO CACAMBA BASCULANTE V W - BRANCO GEADA - 2012/2012 - CHASSI: 953658241CR2436										
<b>Secretaria</b>	14 - SEC. MUN. OBRAS, TRANSP. SERV. URBANOS/SANEAMENTO										
<b>Responsável</b>	264 - MARCOS AUGUSTO FRANCO					<b>Departamento</b>	001 - SEC. MUN. OBRAS, TRANSP. SERV. URBANOS/SANEAMENTO				
<b>Registro</b>	025762	<b>Placa</b>	OBD9978			<b>Ano Modelo</b>	2012				
<b>Patrimônio</b>	7624	<b>Marca</b>	V W			<b>Ano Fabricação</b>	2012				
<b>Aquisição</b>	14/08/2012	<b>Chassis</b>	953658241CR243628			<b>Renavan</b>	32050704				
<b>Tipo</b>	UTILITARIO	<b>Combustível</b>	DIESEL			<b>Km/Hs</b>	90700				
<b>Local</b>	1 - DEPARTAMENTO DE OBRAS					<b>Orgão/Unidade</b>	14-001				
<b>Grupo</b>	VEICULOS					<b>Subgrupo</b>	VEICULOS DIVERSOS				
<b>Movimento em 12/02/2016</b>											
<b>Itens Externos</b>											
<b>Fornecedor</b>	11856 - PNEUS VIA NOBRE LTDA										
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Nota Fiscal</b>	<b>Tipo</b>	<b>Série</b>	<b>Emissão</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade</b>	<b>Km/Hm</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor Total</b>	
22032	MOLA	2048	NT	1	26/01/2016	1,0000	UNIDADE	68152	392,99	392,99	
24722	OLEO 15 W 40 TURBO COM 20 LITROS (BALDE)	2717	NT	1	16/02/2016	2,0000	UNIDADE	68152	215,00	430,00	
24733	OLEO HIDRAULICO 68 COM 20 LITROS (BALDE)	2717	NT	1	16/02/2016	1,0000	UNIDADE	68152	199,00	199,00	
27550	LANTERNA	1999	NT	1	20/01/2016	2,0000	UNIDADE	68152	163,45	326,90	
130753	PNEU 275/80 ARO 22.5 - LISO	10955	NT	1	18/02/2016	2,0000	UNIDADE	68152	1.190,00	2.380,00	
						<b>Total de Itens Externos</b>				<b>3.728,89</b>	
						<b>Total do dia 12/02/2016</b>				<b>3.728,89</b>	
<b>Movimento em 29/09/2016</b>											
<b>Itens Externos</b>											
<b>Fornecedor</b>	12105 - CECILIA PINTO DA SILVA EIRELI										
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Nota Fiscal</b>	<b>Tipo</b>	<b>Série</b>	<b>Emissão</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade</b>	<b>Km/Hm</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor Total</b>	
15914	ELEMENTO FILTRO	000.003630	nt	1	15/09/2016	1,0000	UNIDADE	68152	11,52	11,52	
15915	ELEMENTO FILTRO	000.003630	nt	1	15/09/2016	1,0000	UNIDADE	68152	37,53	37,53	
20135	ELEMENTO	000.003630	nt	1	15/09/2016	1,0000	UNIDADE	68152	57,87	57,87	
25789	FILTRO COMBUSTIVEL	000.003630	nt	1	15/09/2016	1,0000	UNIDADE	68152	102,60	102,60	
27639	SUPORTE	000.003630	nt	1	15/09/2016	1,0000	UNIDADE	68152	206,38	206,38	
130024	ELEMENTO	000.003630	nt	1	15/09/2016	1,0000	UNIDADE	68152	106,39	106,39	
435197	ALMOFADA DE AR	000.003630	nt	1	15/09/2016	1,0000	UNIDADE	68152	248,91	248,91	
						<b>Total de Itens Externos</b>				<b>771,20</b>	
						<b>Total do dia 29/09/2016</b>				<b>771,20</b>	
Relatório 11 – Sistema Guardião – Registros de Manutenção irregulares de manutenção realizadas nos ET, erro de registro de km. Amostra ano 2016.											

Segue relatório de custos variáveis com peças constando os mesmos lançamentos incorretos referente ao ET S-10 ambulância placa EUX-8459:

**Demonstrativo de Custos por Veículo**

Período 01/01/2016 até 31/12/2016

<b>Veículo</b>	28884 - VEICULO AMBULANCIA S10 COMPLETA CHASSI: 9BG144DHODC451218										
<b>Secretaria</b>	10 - SECRETARIA MUNICIPAL DE SAUDE										
<b>Responsável</b>	380 - SONIA MARIA ALCANTARA BERLANDA					<b>Departamento</b> 001 - FUNDO MUNICIPAL DE SAUDE					
<b>Registro</b>	028884	<b>Placa</b>	EUX8459			<b>Ano Modelo</b>	2013				
<b>Patrimônio</b>	10630	<b>Marca</b>	CHEVROLET S10			<b>Ano Fabricação</b>	2012				
<b>Aquisição</b>	20/12/2012	<b>Chassis</b>	9BG144DHODC451218			<b>Renavan</b>	499229878				
<b>Tipo</b>	UTILITARIO	<b>Combustível</b>	DIESEL			<b>Km/Hs</b>	138770				
<b>Local</b>	7 - SECRETARIA DE SAUDE					<b>Orgão/Unidade</b>	10-001				
<b>Grupo</b>	VEICULOS					<b>Subgrupo</b>	VEICULOS SAUDE				
<b>Movimento em 22/01/2016</b>											
<b>Itens Externos</b>											
<b>Fornecedor</b>	3322 - HRP COMERCIO DE PNEUS EIRELI										
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Nota Fiscal</b>	<b>Tipo</b>	<b>Série</b>	<b>Emissão</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade</b>	<b>Km/Hm</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor Total</b>	
130748	PNEU 245/70 ARO 16	21979	NT	1	19/01/2016	4,0000	UNIDADE	138770	645,00	2.580,00	
						<b>Total de Itens Externos</b>				<b>2.580,00</b>	
						<b>Total do dia 22/01/2016</b>				<b>2.580,00</b>	
<b>Movimento em 22/08/2016</b>											
<b>Itens Externos</b>											
<b>Fornecedor</b>	1452 - GRACINO & CIA LTDA - ME										
<b>Item</b>	<b>Descrição</b>	<b>Nota Fiscal</b>	<b>Tipo</b>	<b>Série</b>	<b>Emissão</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Unidade</b>	<b>Km/Hm</b>	<b>Valor Unitário</b>	<b>Valor Total</b>	
135038	PRESTACAO DE SERVICIO DE MANUTENCAO, RECUPERACAO E	234	NT	1	19/08/2016	6,0000		138770	40,00	240,00	
						<b>Total de Itens Externos</b>				<b>240,00</b>	
						<b>Total do dia 22/08/2016</b>				<b>240,00</b>	
						<b>Total do Veículo</b>				<b>15.049,46</b>	
						<b>Total Geral</b>				<b>15.049,46</b>	

Relatório 12 – Sistema Guardião – Registros de Manutenção irregulares de manutenção realizadas nos ET, erro de registro de km. Amostra ano 2016.

É muito importante enfatizar que os contratos de manutenção terceirizada da frota pública não possui clausula que obriga a administração dispor de um apontador para averiguar as substituições de peças. Outra opção que também nunca foi utilizada é a obrigatoriedade de se embasar tecnicamente o tempo gasto com substituição de peças na manutenção da frota, com base em tabelas tempárias de fabricantes, ou em sistema informatizado tempário.

Esta UCI constatou que se não houver parâmetro e fiscalização nos serviços terceirizados de manutenção da frota, fica evidente que a administração nunca conseguiu obter o custo de hora/homem real investido nos serviços prestados, sendo que atualmente são liquidados pela administração com base em nota fiscal e sem uma comprovação efetiva de que nos serviços empregados naqueles ET foram gastos o tempo que lhes foi cobrado.

Outro aspecto importante é que os serviços de grande vulto, complexidade e especialidade, como por exemplo retifica de motores a diesel, são feitos na cidade de Alta Floresta que fica a 59 km da cidade da contratante, o que dificulta ainda mais a fiscalização da efetividade e dos custos empregados nesses serviços.

Por fim, sabe-se que nos serviços de grande vulto, prestados na cidade de Alta Floresta, que demandam de maior complexidade e especialidade, como por exemplo retifica de motores a diesel de ônibus, caminhões e caminhonetes, as peças substituídas ficam por conta da contratada, sendo que o serviço é feito e cobrado com o custo baseado em hora/homem e sob o produto “motor” entregue em pleno funcionamento, porém que engloba os custos de substituição de peças. No entanto a contratante “ente executivo” não exige em seu edital e contrato que sejam apresentadas notas fiscais de substituição das peças, e nem peças velhas que foram substituídas para comprovação da despesa necessária. Esta UCI orienta da necessidade dessas comprovações para se obter maior transparência em todo o processo.

TABELA 05 - UCI

**DESPESAS COM MANUTENÇÃO ACIMA DE 50% DA AVALIAÇÃO DA TABELA FIPE, SITES DE COMPRAS E CADASTRO DA ORGANIZAÇÃO LANÇAMENTOS EFETUADOS PELOS RESPONSÁVEIS PELA FROTA MUNICIPAL NO SISTEMA GUARDIÃO**

VEICULO	PLACA	GASTOS 2016	PREÇO - MAIO/17	% SOBRE O PREÇO
CAMINHAO FORD F 11000 ANO 89 2 eixos	JYX 5836	R\$ 13.650,00	R\$ 27.417,00	50%
CAMINHAO FORD F14000 3 eixos "Disponível 1992 na pesquisa fiipe"	JYB 5217	R\$ 23.529,98	R\$ 41.407,00	57%
TRATOR MASSEY FERGUSON MODELO MF 275/2 ano 1999/99 - Pesquisa site Usado Facil - url: <a href="https://www.usadofacil.com.br/v2009/detalhes.asp?cod=581197">https://www.usadofacil.com.br/v2009/detalhes.asp?cod=581197</a> - em 24/05/2017.	-	R\$ 27.446,63	R\$ 33.000,00	83%
UNO MILE WAY ECON 04 PORTAS 05 PASSAGEIROS 2009/2010	NPP 8830	R\$ 18.624,82	R\$ 17.972,00	104%
S-10 CABINE DUPLA EXECUTIVE 2009/10	NPD1947	R\$ 30.301,78	R\$ 55.015,00	55%
TOYOTA BANDEIRANTES 1995/1996	JYW 0922	R\$ 16.150,00	R\$ 29.472,00	55%
MOTOCICLETA NXR 150 BROS ES MIX ANO 2011/2012	OAY0265	R\$ 16.337,86	R\$ 6.578,00	248%
L200 TRITON 3.2 M/T GLX, DIESEL 2013/2013	OBQ6457	R\$ 45.885,75	R\$ 69.372,00	66%
ONIBUS MERCEDES BENZ OF 1318 ANO - 1993/1994	IEH2983	R\$ 31.732,07	R\$ 65.000,00	49%
ONIBUS MERCEDES BENZ OF 1318 ANO - 1993/1994	IES7095	R\$ 40.263,48	R\$ 65.000,00	62%
<b>TOTAL</b>		<b>R\$</b>	<b>410.233,00</b>	

Tabela 05 - UCI – Fonte: Demonstrativo Custo variável “peças, pneus, lubrificantes e serviços - sistema Guardião - Comparado com valor Fiipe Maio de 2017, Sites de Compras e Cadastro Dep. de Frota.

Existem lançamentos errados, como por exemplo, o ET placa OAY-0265 da tabela acima, constando lançamentos que chegam a 248% de custos variáveis com manutenção no ano de 2016, em comparação a avaliação do ET na Fiipe de maio de 2017.

Após analisados os processos de pagamento, concluímos que na maioria dos casos são erros de digitação nos lançamentos feitos pelos operadores do sistema Guardião, responsáveis pela gestão da frota municipal, que eram imprecisos e relapsos nos registros, o que culmina na ineficiência da gestão da frota pública e a impossibilidade de se apurar os custos diversos por Equipamento de Transporte.

Esta UCI também apurou os gastos com a frota municipal disponíveis no sistema Guardião e Contágil do software Agili, onde constam as despesas liquidadas por fornecedor, conforme as ARP e compras diretas diversas referentes ao ano 2016: Exceto Combustíveis.

**TABELA 06 - UCI**

GASTOS COM A FROTA MUNICIPAL - PREGOES E COMPRA DIRETA - EXERCÍCIO 2016							
FORNECEDOR	PRESTAÇÃO SERVIÇOS 2016	PEÇAS / ÓLEO	PNEU	EXTINTORES	CAPACETES	INSUFILME	PLACAS
FELIX MARIN 1936	R\$ 41.967,44						
GRACINO E CIA 1452	R\$ 71.938,63						
CEZAR MAKOHIN 1780	R\$ 6.376,73	R\$ 4.271,36			R\$ 2.419,05		
DEVANIR DOS SANTOS 3565	R\$ 91.424,70						
MEC. TORN. DOIS IRMÃOS 10347	R\$ 210.087,17						
CASA DA CAMIONETE 3378 - OSIRES	R\$ 270.800,87						
VALDOMIRO KRAMPITZ 1898	R\$ 5.585,00						
EDVAL JACOB DE SOUZA 1963	R\$ 7.980,00						
REVITALIZAR 9937		R\$ 130.702,65					
TRICATE 10968		R\$ 96.729,91					
PAULINO GOMES 1636		R\$ 78.562,00					
CECILIA PINTO 12105		R\$ 290.654,30					
ALIANÇA IMP. COM. PNEUS 12711			R\$ 8.640,00				
HRP COM. PNEUS 3322			R\$ 76.371,00				
PNEUS VIA NOBRE 11856			R\$ 24.710,00				
IVAN GROSS 1868						R\$ 5.639,98	
BRESSAN, LEMONATTO 1454		R\$ 366,74					
KM EXTINTORES LTDA - 11017				R\$ 1.023,00			
COPEMAQUINAS PEÇAS 12592		R\$ 5.889,04					
DYMAK MAQUINAS RODOVIARIAS1504		R\$ 7.564,99					
FERREIRA LUIZ & GONCALVES 12706		R\$ 18.702,89					
ALFA COM. EQUIPAMENTOS 12099		R\$ 14.090,82					
CARAMORI COM. CAMINHOES 12162	R\$ 1.337,40	R\$ 3.420,86					
AMAZONIA COM EQUIP. INC. 1582				R\$ 2.464,00			
TATIANA SIQUEIRA S. 1688		R\$ 15.009,92					
ICCAP IMPLM. ROD. - 1526		R\$ 638,90					
DIST. AUTO PEÇAS TRES LTDA 3673		R\$ 2.374,05					
ANTONIO SIMA - 3193			R\$ 900,00				
ORDALIA FERREIRA - 12639							R\$ 530,00
JOSE MARGREITER - 11959 RECAPAGEM			R\$ 25.092,00				
JURANDIR A. DE CARVALHO - 3037		R\$ 6.474,79					
WILSON SCUSSEL - 12015							
TECNOESTE MAQUINAS - 2632		R\$ 7.803,71					
	<b>R\$ 707.497,94</b>	<b>R\$ 683.256,93</b>	<b>R\$ 135.713,00</b>	<b>R\$ 3.487,00</b>	<b>R\$ 2.419,05</b>	<b>R\$ 5.639,98</b>	<b>R\$ 530,00</b>

**SERVIÇOS:**

SERVIÇOS DE ESTOFADOS	R\$ 5.585,00
SERVIÇOS ELETRICOS	R\$ 79.918,63
SERVIÇOS DE OFICINA	R\$ 320.482,44
SERVIÇOS DE FUNILARIA	R\$ 91.424,70
SERVIÇOS DE TORNEARIA	R\$ 210.087,17
<b>TOTAL SERVIÇOS</b>	<b>R\$ 707.497,94</b>

<b>GASTO TOTAL MANUTENÇÃO</b>	<b>R\$ 1.538.543,90</b>
-------------------------------	-------------------------

Tabela 06 – Levantamento da UCI sobre gastos com a frota municipal.

Ainda no âmbito dos custos variáveis, especificamente gastos com abastecimento da frota pública, efetuadas no fornecedor Auto Posto Daferp, apresenta-se os seguintes valores e quantidades apurados por esta UCI:

**PLANILHA DE GASTOS COM COMBUSTIVEIS – EXERCÍCIO 2016**

Fornecedor: **Codepar Com. Der. Petróleo Ltda “Auto Posto Daferp”.**

**TABELA 07 - UCI**

R\$/QUANT.	GASOLINA	DIESEL	DIESEL S10	TOTAL
<b>R\$</b>	97.793,93	836.425,98	922.197,76	<b>1.856.417,67</b>
<b>LITROS</b>	25.269	234.137	249.822,30	<b>509.228,30</b>

Fonte – Sistemas Guardião e Contagil

Já com o conhecimento de que os ET abastecem sem requisição, que não possui cartão de abastecimento da frota pública e que os planos de manutenção não existem, pode-se concluir que ao implantar esses controles de mitigação de riscos, a economia com certeza acontecerá.

## Descrição Sumária

### 29 – Cálculo utilizado de indicadores de desempenho de transporte:

#### Fato

O sistema Guardiã da Agili possui relatório de indicador de desempenho de km gasto por litro, por ET, porém ao analisar os relatórios verificou-se que os lançamentos estão em desconformidade com a média dos fabricantes dos veículos, como se demonstra nos relatórios de alguns ET selecionados abaixo:

<b>Veículo:</b> 001304 VEICULO MOTOCICLETA HONDA/XLR 125/ 98CS.9C2JD170WWR018451 SECRETARIA DE OBRAS								
<b>Órgão</b> 14 SEC. MUN. OBRAS, TRANSP. SERV. URBANOS/SANEAMENTO								
<b>Unidade</b> 001 SEC. MUN. OBRAS, TRANSP. SERV. URBANOS/SANEAMENTO								
<b>Combustível</b> GASOLINA								
Data	Posto	Odômetro Anterior	Odômetro Atual	Kilômetros Rodados	Quantidade de Litros	Consumo Médio	Vlr por Litro	Total
20/01/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	82889	82940	251	2,7350	91,7733	3,8700	10,5844
23/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	82940	83080	140	7,1350	19,8216	3,8700	27,8124
8/03/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	83080	83153	73	3,3900	21,5339	3,8700	13,1193
18/03/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	83153	83205	52	2,9700	17,5084	3,8700	11,4939
8/04/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	83205	83307	102	5,5000	18,5455	3,8700	21,2850
18/04/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	83307	83387	80	4,5750	17,4863	3,8700	17,7052
5/05/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	83387	83447	60	3,1500	19,0476	3,8700	12,1905
<b>Total de: GASOLINA</b>				<b>758,00</b>	<b>29,4550</b>			<b>113,9907</b>
<b>Total do Órgão</b> 14					<b>29,455</b>			<b>113,9907</b>
<b>Total da Unidade</b> 001					<b>29,455</b>			<b>113,9907</b>
<b>Total do Veículo</b> 001304				<b>758</b>	<b>29,4550</b>	<b>25,7342</b>		<b>113,9907</b>

Relatório 13 – Relatório sistema Guardiã sobre abastecimento por ET e desempenho por km. Variação considerável por km.

No ET motocicleta sob cadastro 001304 acima, o consumo medio da primeira linha ficou em 91,77 km por litro, e os demais variam entrem 17 e 21 km por litro, o que demonstra lançamento irregular, sem seqüência correta para se manter a media do fabricante.

**Veículo:** 003366 VEICULO MICRO-ONIBUS P/24 PASSAGEIROS

**Órgão** 09 SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCACAO

**Unidade** 001 DEPARTAMENTO DE APOIO EDUCACIONAL

**Combustível** DIESEL

Data	Posto	Odômetro Anterior	Odômetro Atual	Kilômetros Rodados	Quantidade de Litros	Consumo Médio	Vlr por Litro	Total
12/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	238040	243763	5714	52,2850	109,2856	3,5700	186,6574
16/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	243763	244089	326	46,0000	7,0870	3,6900	169,7400
19/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	244089	244359	270	36,0070	7,4965	3,6900	132,8658
24/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	244359	244695	336	46,7120	7,1930	3,6900	172,3672
24/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	244695	244891	196	46,0000	4,2609	3,6900	169,7400
26/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	244891	245031	140	46,0090	3,0429	3,6900	169,7732
2/03/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	245031	245369	338	45,5850	7,4147	3,6900	168,2086
7/03/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	245369	245801	432	62,3640	6,9271	3,6900	230,1231
10/03/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	245801	246203	402	57,1600	7,0329	3,6900	210,9204
12/03/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	246203	246390	187	30,0120	6,2308	3,6900	110,7442
21/03/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	246390	247420	1030	52,1192	19,7824	3,6900	192,3198
23/03/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	247420	247058	362	46,0090	7,8680	3,6900	169,7732
30/03/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	247058	247504	446	61,0000	7,3115	3,6900	225,0900
18/04/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	247504	247960	456	63,0070	7,2373	3,6900	232,4958
25/04/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	247960	249318	1358	44,0120	30,8552	3,6900	162,4042
29/04/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	249318	248400	918	53,0040	17,3194	3,6900	195,5847
<b>Total de: DIESEL</b>				<b>12.911,00</b>	<b>787,2852</b>			<b>2.898,8076</b>
		<b>Total do Órgão</b>	<b>09</b>		<b>787,2852</b>			<b>2.898,8076</b>
		<b>Total da Unidade</b>	<b>001</b>		<b>787,2852</b>			<b>2.898,8076</b>
		<b>Total do Veículo</b>	<b>003366</b>	<b>12.911</b>	<b>787,2852</b>	<b>16,3994</b>		<b>2.898,8076</b>

Relatório 14 – Relatório sistema Guardiã sobre abastecimento por ET e desempenho por km. Variação considerável por km.

O mesmo ocorre nos lançamentos do veículo acima, cadastro 003366, com médias exageradas de 109,28 – 19,76 – 30,85 e 17,31 km por litro, enquanto que a média correta parece ser, pela maioria dos lançamentos, de 3 a 7 km por litro.

**Veículo:** 008856 VEICULO TRATOR AGRICOLA DE PNEUS, 75 CV, DIRECAO HIDROSTATICA, ARCO DE SEGURANCA COM CAPOTA DE PROTECAO E FAROIS PARA TRABALHO.- CARTA CONVITE NAO SE REFERE A COMPRA DO CAMINHAO TENDO EM VISTA QUE O P

**Órgão** 14 SEC. MUN. OBRAS, TRANSP. SERV. URBANOS/SANEAMENTO

**Unidade** 001 SEC. MUN. OBRAS, TRANSP. SERV. URBANOS/SANEAMENTO

**Combustível** DIESEL

Data	Posto	Horímetro Anterior	Horímetro Atual	Horas Rodadas	Quantidade de Litros	Consumo Médio	Vlr por Litro	Total
11/01/2016	DUBAI COMERCIO DE COMBUSTIVEIS LTDA	5850	60825	4975	85,0000	646,7647	3,5100	298,3500
14/01/2016	DUBAI COMERCIO DE COMBUSTIVEIS LTDA	60825	61000	175	90,0000	1,9444	3,5100	315,9000
21/01/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	61000	61137	137	63,0000	2,1746	3,5700	224,9100
26/01/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	61137	61283	146	73,6600	1,9821	3,5700	262,9862
29/01/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	61283	61361	78	48,6600	1,8030	3,5700	173,7162
2/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	61361	61448	87	58,1200	1,4969	3,5700	207,4884
5/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	61448	61598	150	77,2970	1,9406	3,5700	275,9502
6/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	61598	61623	25	10,2450	2,4402	3,5700	36,5746
7/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	61623	61730	107	70,0000	1,5286	3,5700	249,9000
9/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	61730	61829	99	70,0000	1,4143	3,5700	249,9000
10/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	61829	61890	61	60,0000	1,0167	3,5700	214,2000
17/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	61890	61941	51	76,0000	0,6711	3,5700	271,3200
24/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	61941	62076	135	77,0476	1,7522	3,5700	275,0599
25/02/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	62076	62208	132	72,0000	1,8333	3,5700	257,0400
2/03/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	62208	62349	141	67,4650	2,0900	3,5700	240,8500
8/03/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	62349	62505	156	65,0060	2,3998	3,5700	232,0714
11/03/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	62505	62653	148	76,0000	1,9474	3,5700	271,3200
16/03/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	62653	62811	158	80,3750	1,9658	3,5700	286,9387
4/04/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	62811	62962	151	62,0000	2,4355	3,6900	228,7800
11/05/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	62962	63100	138	79,0060	1,7467	3,5700	282,0514
13/05/2016	CODEPAR COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	63100	63310	210	59,0200	3,5581	3,5700	210,7014
<b>Total de: DIESEL</b>				<b>7.460,00</b>	<b>1.419,9016</b>			<b>5.065,9884</b>
		<b>Total do Órgão</b>	<b>14</b>		<b>1.419,9016</b>			<b>5.065,9884</b>
		<b>Total da Unidade</b>	<b>001</b>		<b>1.419,9016</b>			<b>5.065,9884</b>
		<b>Total do Veículo</b>	<b>008856</b>	<b>7.460</b>	<b>1.419,9016</b>	<b>5,2539</b>		<b>5.065,9884</b>

Relatório 15 – Relatório sistema Guardiã sobre abastecimento por ET e desempenho por km. Variação considerável por km.

O consumo médio do trator acima cadastrado no sistema Guardião sob o nº 008856 obteve lançamento equivocado e incorreto de 646,76 horas por litro, onde foi lançado no dia 11/01/2016 que o ET trabalhou 4.975 horas num único dia com apenas 85 litros de combustível. Nos demais dias o consumo está correto com médias de que variam de 0,6 a 3,55 horas por litro de combustível.

Na maioria dos ET possui falhas desse tipo, o que dificulta se apurar o real custo e cálculo de indicadores de desempenho dos ET.

Por não haver um controle eficaz de indicadores de desempenho que envolvem o custo da frota pública, e por constatar lançamentos discrepantes com relação ao consumo médio, esse controle foi classificado como fraco.

**Sabendo que os dados de custos são discrepantes e possuem lançamentos incorretos em vários casos concretos mostrados, e considerando que não se tem o controle necessário para aplicação do cálculo do custo operacional e o cálculo da idade econômica de substituição dos ET da frota, não foi possível aplicar a metodologia demonstrada pelo Tribunal de Contas.**

Para se aplicar os cálculos de custos operacionais e substituição da frota, seria necessário os seguintes dados: Preço de Revenda do Veículo, custo de depreciação, custo de manutenção, custo total e custo médio anual. Em seguida veremos que existem formulas para se elaborar os cálculos, e que de certa forma, fazer manualmente implica em demandar muito tempo para se calcular de todos os ET da frota pública.

**É de suma importância para a Gestão das Frotas Públicas das prefeituras, que as empresas de Sistemas de software como Agili, implemente em seus sistemas conforme orientação do tribunal, para que os relatórios sejam mais eficientes e condizentes com as novas metodologias de controle propostas.**

Abaixo seguem os indicadores que podem ser aplicados para se obter o mais verossímil desempenho dos ET de uma frota:

#### **INDICADORES DE DESEMPENHO:**

Os indicadores de desempenho têm a função de evidenciar a necessidade de ações de melhoria na gestão e de verificar se as ações implementadas estão produzindo os efeitos desejados, permitindo aos gestores manter, mudar ou abortar processos organizacionais.

Estes os indicadores são relações matemáticas que medem, numericamente, os atributos de um processo ou os seus resultados, com o objetivo de comparar esta medida com metas pré-estabelecidas, padrões de referência ou resultados históricos.

Os resultados obtidos por meio dos indicadores de desempenho devem auxiliar os gestores na tomada de decisão, contribuindo para a melhoria da gestão da frota. A seguir, serão apresentados 11 (onze) indicadores de desempenho do sistema de transportes que auxiliam na tomada de decisão. Os conceitos apresentados foram extraídos do Plano Diretor de Transportes Frota Oficial do Estado do Ceará:

### **1) Custo por quilometro (R\$/km):**

Este índice possibilita aos gestores tomarem decisões que representam as melhores alternativas econômicas para a Organização, viabilizando a escolha consciente entre determinadas opções, como, por exemplo, renovar ou manter a frota, alugar ou comprar um veículo, escolher o modelo A ou B. A periodicidade deste índice deve ser mensal.

### **2) Custo por hora (R\$/hora):**

Tem a mesma função prática do custo por quilometro, só que deve ser empregado para o controle de equipamentos de transportes que a quilometragem não espelha o seu nível de utilização. Geralmente os equipamentos de transporte controlados por hora de trabalho, através de horímetro, são máquinas pesadas empregadas em obras públicas e em atividades em área rural. Atualmente também é possível controlar as horas trabalhadas, de forma mais eficiente, por meio de Sistema de Rastreamento Veicular por GPS. A periodicidade deste índice deve ser mensal.

### **3) Quilômetros por litro (km/l):**

Mede o índice de desempenho de um veículo em relação ao seu consumo de combustível, ou seja, mede a autonomia do veículo com um litro de combustível. Este indicador pode ser calculado para um veículo individualmente ou por marca, por tipo ou para toda a frota, possibilitando a comparação do desempenho dos veículos de diversas formas. Por meio deste indicador, o gestor pode controlar do uso de combustíveis de maneira mais eficiente. A sua periodicidade é mensal.

### **4) Custo Operacional do Veículo:**

Conforme vimos no capítulo anterior, o conhecimento dos custos operacionais é indispensável para o gerenciamento eficiente da frota. Praticamente todas as decisões e estudos técnicos sobre processos envolvendo transporte passam pela avaliação de custos. O custo operacional é formado por custos diretos (fixos e variáveis) e indiretos que incidem sobre o veículo. A partir do cálculo do custo operacional do veículo são formados outros indicadores, como o Custo por Quilometro (R\$/km) e o Custo por Hora (R\$/hora).

### **5) Horas trabalhadas com veículo:**

As horas trabalhadas correspondem ao período que o equipamento de transporte está em movimento ou parado em condição de espera para realizar alguma atividade. A sua periodicidade deve ser mensal.

Este indicador tem como finalidade identificar o grau de utilização dos equipamentos de transporte, possibilitar seu controle e otimizar o seu uso na Organização. Ele, ainda, identifica a ociosidade do equipamento de transporte e serve como parâmetro em estudos para dimensionamento de frota. Quando se trabalha com frota contratada, este indicador é uma das variáveis consideradas para o pagamento do serviço.

## 6) Taxa de Indisponibilidade:

Este indicador é uma boa medida para identificar o nível de desempenho operacional da frota. Por meio dele, pode-se avaliar a qualidade do serviço de manutenção, a necessidade de utilizar veículos reservas e os reflexos da idade da frota na operação. É recomendado para organizações que trabalham com frota própria e sua periodicidade pode ser mensal, semestral ou anual.

O cálculo da Taxa de Indisponibilidade considera a relação entre o total de horas paradas de um equipamento de transporte para receber manutenção e o total de horas disponíveis deste equipamento para o serviço no mesmo período.

Uma Taxa de Indisponibilidade elevada pode significar inadequação do equipamento de transporte para a atividade que ele está empregado, ou deficiência na sistemática de manutenção, ou ainda a operação inadequada deste equipamento.

## 7) Horas Ociosas:

As horas ociosas correspondem ao período de tempo em que equipamento de transporte está totalmente disponível para uso, porém não é utilizado. O indicador de horas ociosas é representado pela seguinte relação: **Horas Ociosas=horas disponíveis–(horas trabalhadas+horas em manutenção)**

Este indicador tem como objetivos evidenciar o desperdício gerado pela não utilização dos veículos e possibilitar o dimensionamento da frota e a programação para atendimento dos serviços de transportes. A sua periodicidade deve ser mensal.

Uma das formas mais eficientes para reduzir as horas ociosas, especialmente em relação aos veículos utilizados para apoio administrativo, é organizar a frota em “pool”.

## 8) Taxa de Frequência de Acidentes de Trânsito (TFA):

Este indicador tem como objetivo demonstrar a relação entre os acidentes ocorridos e a utilização da frota em um determinado período, conforme apresentado abaixo:

$$\text{TFA} = \frac{\text{n}^{\circ} \text{ de acidentes do período}}{\text{Quilometragem total percorrida}} \times 1.000.000$$

O resultado deste indicador pode demonstrar aos gestores de transporte a necessidade de adoção de medidas visando reduzir a quantidade de acidentes da frota, como, por exemplo, aumentar o nível de exigência para o recrutamento de condutores, ou oferecer capacitação aos condutores sobre direção defensiva e primeiros socorros, ou ainda aumentar o rigor na manutenção dos itens de segurança dos equipamentos de transporte.

A periodicidade deste indicador pode ser mensal, semestral ou anual.

## 9) Vida Útil Econômica:

Este indicador representa o período que minimiza os custos operacionais do equipamento de transporte a longo prazo. Ele é fundamental para a determinar o melhor momento para substituição do equipamento. A sua periodicidade é mensal.

A vida útil econômica de um veículo, por exemplo, pode ser estimada quando a Organização conhece – ou seja, quando ela acompanha e calcula – os custos operacionais deste bem, especialmente os custos com depreciação e com manutenção.

## 10) Idade Média da Frota (IMF):

Este indicador possibilita uma visão rápida da condição operacional da frota e contribui para a implementação dos programas de sua **renovação** e **dimensionamento** da frota.

Toda frota deve ter a sua idade média calculada. Isto facilita o programa de aquisição e distribuição de veículos entre as áreas. A idade média da frota também é importante para estudos comparativos entre veículos similares de marcas distintas.

A IMF pode ser calculada por meio da seguinte fórmula:

$$IMF = \frac{\sum(n^{\circ} \text{ de veículos por ano } \times \text{ idade})}{\text{total de veículos}}$$

Com o acúmulo de experiência, cada Organização pode definir o seu padrão para a idade média de sua frota, pois ele é muito dependente das condições de uso do veículo.

## 11) Custo hora-oficina:

Além de medir a produtividade da oficina, este indicador possibilita o controle do custo da mão de obra da oficina própria, permitindo aos gestores decidirem de forma consciente entre realizar a manutenção própria ou contratada. Ou seja, este indicador é de interesse das organizações que trabalham com frota própria.

Em organizações prestadoras de serviços a utilização de oficina própria só é recomendada quando o custo desta oficina é menor do que o custo de oficinas contratadas ou quando o mercado não dispõe de oficinas tecnicamente capacitadas para o serviço.

### Descrição Sumária

*Não possui política de renovação da frota:*

## Fato

Não possui política de renovação da frota. Para esse controle foi atribuído controle inexistente.

Cabe ressaltar que para se criar uma política de renovação da frota, é necessário que os indicadores de desempenho sejam fieis e devidamente registrados, para se obter estimativas de custos com a frota, e aí sim possibilitar a tomada de decisões.

## Renovação da frota

Todo equipamento de transporte passa por um período pelo qual desempenha as funções requeridas dentro de padrões adequados de produtividade, de segurança operacional e de economicidade. Este período é conhecido como **vida útil econômica**.

Após o ciclo de vida útil econômica, o equipamento de transporte passa a operar em níveis insatisfatórios, principalmente, de produtividade e de economicidade. Esta realidade coloca o administrador da frota frente às seguintes questões:

- Quando substituir um ET?
- Qual o ponto ideal de substituição?
- Qual a prioridade de substituição?

Estas decisões são complexas e muitas vezes estão vinculadas à disponibilidade orçamentária e financeira das organizações públicas e ao interesse dos gestores. Por isso, a proposta de substituição de um equipamento de transporte deve estar sempre amparada por uma análise de **viabilidade econômica** e por uma avaliação das **condições técnicas** do equipamento a ser substituído.

A análise de viabilidade econômica é baseada na **determinação da idade econômica de substituição**, calculada a partir dos custos operacionais do ET. Esta análise traz as respostas para as duas primeiras questões apresentadas. A avaliação das condições técnicas do ET deve ser feita por profissional competente. Esta avaliação traz a resposta para a terceira questão apresentada.

No presente trabalho, vamos utilizar o método do **MENOR CUSTO MÉDIO ANUAL** para determinar a idade de substituição (ou ponto de substituição) dos ET. Este método utiliza as variáveis **Custo de Manutenção (CM)**, **Custo de Depreciação (CD)**, **Custo Total (CT)** e **Custo Médio Anual (CMA)** para calcular ponto de substituição dos ET.

O CM representa os gastos anuais com serviços de manutenção e peças.

O CD corresponde à perda efetiva anual de valor comercial do veículo no mercado.

O CT é o resultado da soma do CM e do CD:

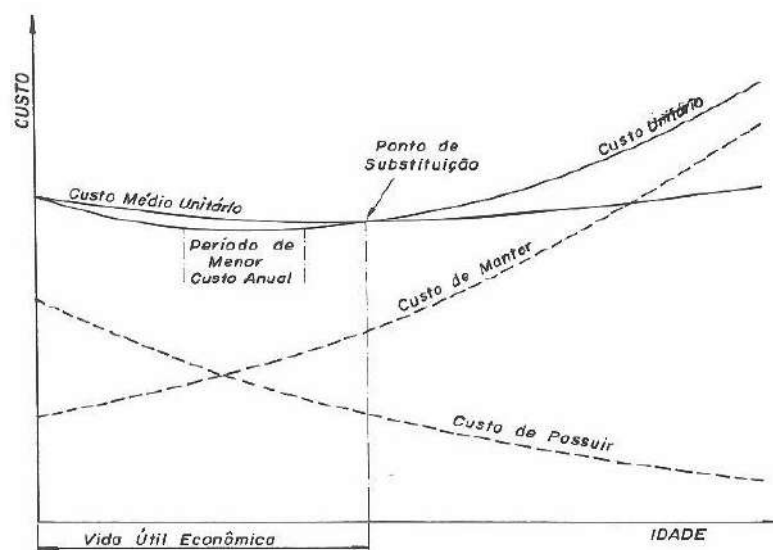
$$CT=CM+CD$$

O CMA é o resultado do CT, acumulado anualmente, dividido pela idade do veículo:

$$CMA = \frac{CT \text{ (acumulado)}}{\text{idade do veículo}}$$

A lógica por trás deste método está no fato de que no primeiro ano o CM é baixo, no entanto o equipamento de transporte perde valor de mercado de forma bastante acentuada (o CD é alto). À medida que os anos passam, essa relação vai se invertendo aos poucos, ou seja, o CM aumenta enquanto o CD se reduz ano após ano.

Neste modelo, o ponto ideal de substituição do ET ocorre quando a curva do CMA atinge o seu **ponto mínimo**. Este ponto é representado pelo cruzamento da curva do CMA com a curva do CT. Quando essas curvas se encontram o CT se iguala ao CMA ( $CT = CMA$ ). A figura abaixo representa graficamente toda a dinâmica deste modelo.



Fonte: Di Sora (2016).

Após a passagem da curva de CMA por seu ponto mínimo (ponto de substituição), o CT vai aumentando com o tempo e puxando os CMA para cima. Isto ocorre porque o CM vai aumentando muito com o tempo (o ET passa a demandar cada vez mais gastos com manutenção), enquanto o CD vai se estabilizando e praticamente ficando constante com o tempo (o ET para de perder valor de mercado de forma acentuada e a depreciação passa a tender a zero ao longo do tempo).

Após a identificação do ponto ideal de substituição, o ET deve passar por uma avaliação das suas condições técnicas. Existem também instrumentos de avaliação das condições técnicas dos ET para subsidiar a decisão de substituição, mas não serão objeto de estudo neste trabalho. O que se propõe aqui é apenas que a avaliação das condições técnicas dos ET seja feita por um profissional mecânico competente.

O modelo matemático proposto não tem a pretensão de substituir a análise técnica de um profissional competente da área mecânica e de um gerente de transporte zeloso. A partir do resultado da avaliação econômica, é preciso analisar qual a melhor decisão entre tentar aumentar a vida útil do ET ou substituí-lo. Neste sentido, segue a interessante observação de Valente *et al.* (2017, p. 242) sobre a vida útil econômica de um veículo:

*É preciso ter em mente que a vida útil econômica de um veículo não é algo exato, inexorável. Se o cálculo econômico, conforme já foi discutido, resultou em uma vida útil prevista de sete anos, não significa que nesta data o seu veículo vai se desintegrar e lhe dar prejuízos constantes. Há um*

*período de tolerância, como tudo em nossa vida, que o empresário pode usar de forma a programar melhor a renovação. Se ele, se esperar um ano a mais, os custos do veículo não vão disparar de forma incontrolável.*

*Deve-se lembrar, no entanto, que essa folga não deve ser usada continuamente, sem controle (...). A lição que se pode tirar dessa discussão é: **“A empresa de transportes deve planejar com cuidado a renovação da sua frota, definindo com antecedência as datas de aquisição de novos veículos e prevendo os recursos financeiros para a operação”.***

*No entanto, não se deve encarar os resultados do cálculo da idade econômica de substituição de veículos como algo absoluto. A empresa deve encarar esses resultados com certa flexibilidade, procurando aproveitar de condições mais vantajosas de preços, descontos, formas de pagamento etc.*

É importante destacar que todos os modelos de renovação da frota possuem limitações. O modelo proposto neste trabalho é um modelo bastante simplista, que também tem limitações. O que ora se propõe não é que as organizações públicas adotem exatamente este modelo, mas sim que definam uma **Política de Renovação da Frota**, a partir de critérios que considerem a vida útil econômica e as condições técnicas dos ET.

Nem sempre um estudo sobre renovação da frota desenvolvido para uma empresa privada ou organização pública pode ser aplicado a outras, porque as condições de operação (utilização) e os padrões de manutenção dos equipamentos de transporte podem variar muito entre elas, reduzindo ou aumentando a vida útil econômica destes bens. Por isso é importante cada Organização defina a sua própria política de renovação da frota.

## **Descrição Sumária**

### ***30 – Não possui plano de aquisição de Equipamentos de Transporte (ET):***

#### **Fato**

A frota pública de Paranaíta não possui plano de aquisição de veículos, máquinas e equipamentos, por isso teve classificação de inexistente para esse controle. Abaixo falaremos sobre os critérios para se criar um plano de aquisição de ET.

#### **Formação da frota**

A frota das organizações públicas, seja própria ou terceirizada, deve ser adequada para prestar satisfatoriamente os serviços à sociedade. Ocorre que a natureza das atividades públicas é muito diversificada. Há organizações públicas que utilizam a frota apenas para deslocamento de pessoal ou de material. Outras, contudo, utilizam a frota para transportar escolares, prestar socorro médico, realizar a coleta de lixo ou executar obras públicas.

Neste contexto, a escolha do ET mais adequado para cada tipo de atividade é fundamental para que os serviços sejam prestados com qualidade. Uma frota adequada

racionaliza todo o Sistema de Transporte da Organização, maximizando o aproveitamento dos ET. Portanto, a escolha dos veículos deve se basear em **critérios de adequação da frota**.

Os critérios de adequação da frota devem levar em consideração fatores de ordem técnica e também fatores de ordem econômica. Assim, a decisão de escolha de um ET passa, por exemplo, pela análise do preço, do tipo de atividade, das características dos passageiros ou da carga transportada, da característica das rotas, entre outras.

São, por conseguinte, critérios de adequação da frota para escolha de um ET:

1. Preço e perda de valor de mercado, consumo de combustível, custo de manutenção, custo operacional e desempenho do veículo;
2. Tipo de atividade (e.g., transporte de passageiros, cargas, inspeção de obras);
3. Característica dos passageiros (e.g., escolares, acidentados, servidores);
4. Características da carga (e.g., tipo, peso, volume, fragilidade, perecibilidade);
5. Características das rotas (e.g., distância entre pontos de origem e destino, tipo de estrada, topografia, pesos máximos permitidos em pontes e viadutos).

Essas informações podem ser coletadas por meio de pesquisa de campo e entrevista com os motoristas da frota. Para facilitar o levantamento de dados, é possível dividi-lo em duas partes, sendo uma relativa à atividade que o ET será empregado (transporte de passageiros, cargas, obras públicas) e outra relativa às características das rotas que serão utilizadas (tipo de estrada, topografia, trajetos, distância entre os pontos).

Todas essas informações são importantes para definir qual ET melhor atende as necessidades da Organização, sob o ponto de vista técnico, ou seja, do conjunto mecânico (motor, transmissão, tração, pneus, suspensão e carroceria) e econômico.

Além de adequada, a frota das organizações públicas deve ser bem dimensionada. O dimensionamento da frota é a determinação da quantidade de ET necessários para atender a demanda por transporte da Organização com qualidade, economicidade e presteza. Ou seja, é a determinação do “tamanho da frota”.

São, deste modo, **critérios de dimensionamento da frota**:

- Demanda por transporte (e.g., quantidade de passageiros a transportar, volume de carga a transportar, quantidade de ocorrências a atender);
- Avaliação da oferta da frota (e.g., capacidade de transporte de passageiros, capacidade de transporte de cargas).

O **dimensionamento ideal** se caracteriza pela equalização entre a demanda de trabalho a ser executado a oferta de ET à disposição. Nesta situação, há um **alto índice de utilização da frota** em função do equilíbrio da demanda e da oferta de transporte (tamanho da frota), obtendo-se maior produtividade, segurança e economicidade.

O **superdimensionamento da frota** se caracteriza pelo excesso de oferta de ET à disposição em relação à demanda de trabalho a ser executado. Neste caso há um **baixo índice de utilização da frota**, obtendo-se como consequência um grande número de ET sem trabalhar (parte da frota fica ociosa), além de baixas produtividade e economicidade.

Por outro lado, o **subdimensionamento da frota** se caracteriza pelo excesso de demanda de trabalho a ser executado em relação à oferta de ET à disposição. Neste caso há um grande volume de trabalho sem condições de ser executado por carência dos meios, afetando os resultados da Organização. A produtividade é alta, mas há um comprometimento

da segurança na realização de um número muito elevado de atividades.

Neste sentido, fica evidente a necessidade de as organizações públicas planejarem a formação das suas respectivas frotas, com base em critérios de adequação e de dimensionamento. Este planejamento pode ser viabilizado, por exemplo, por meio de um **Plano de Aquisição de Veículos, Máquinas ou Equipamentos** para a Organização, que pode alcançar o período de tempo que a gestão julgar mais conveniente.

### Descrição Sumária

*31 – Não possui avaliação de vantajosidade da terceirização da frota:*

### Fato

A prefeitura de Paranaíta possui frota terceirizada, os ônibus da Secretaria de Educação que fazem algumas linhas, porém não possui uma avaliação, um estudo formal de vantajosidade da terceirização parcial da frota, elaborado a partir de critérios técnicos e econômicos.

**Tabela 08**

Contrato Adm.	Linhas	Período-2016	Valor Contrato	Valor pago	Prestador Serviço
004/2016	01 a 07	12/02 a 31-12	R\$ 910.080,00	R\$ 685.132,00	ROSALINA NISSOLA SARTORI - ME
005/2016	11 a 13	12/02 a 31-12	R\$ 346.800,00	R\$ 370.808,00	DOIS IRMÃOS TRANSPORTE LTDA - ME
006/2016	09 e 10	12/02 a 31-12	R\$ 179.000,00	R\$ 166.470,00	TRANSPORTE ESCOLAR SÃO PEDRO LTDA - ME
		<b>Total</b>	<b>1.435.880,00</b>	<b>1.222.410,00</b>	

Tabela 08 – Linhas terceirizadas e valores pagos em 2016.

Por não ter a avaliação de vantajosidade de terceirização, foi atribuído para esse controle, a avaliação de inexistente.

### Frota Própria X Frota Terceirizada

Terceirização da frota é a locação de ET, em caráter não eventual, para a consecução de atividades da competência da Organização contratante. Os veículos locados, nesta condição, passam a integrar a frota pública da Organização, devendo sua utilização ser controlada assim como os veículos pertencentes à frota própria.

A decisão sobre terceirizar ou não a frota cabe à alta gestão da Organização. Esta decisão deve ser tomada com base num **estudo sobre a vantajosidade da terceirização da frota**, que deve ser elaborado a partir de critérios técnicos e econômicos que considerem as vantagens e as desvantagens tanto da frota própria quanto da frota terceirizada.

Sob o ponto de vista econômico, desde que a Organização possua um bom controle de custos operacionais, a decisão entre possuir uma frota própria ou terceirizada é relativamente simples, devendo se concentrar na comparação do **custo por quilometro (R\$/km)** ou do **custo por hora (R\$/km)** do ET da frota própria com o **valor da locação por quilometro rodado**. Vale lembrar que o cálculo do custo operacional do ET, deve contemplar os custos indiretos ou administrativos da frota.

Quanto ao aspecto técnico, a decisão é mais complexa, pois deve considerar, entre outros fatores: a existência de um mercado local de locadoras de veículos com capacidade para atender a demanda por transporte da Organização, inclusive se existe concorrência neste mercado para obtenção de melhores condições; a existência de uma infraestrutura própria de oficina mecânica e de estoque de materiais, e se está ociosa ou saturada; as características do serviço a ser executado, que podem demandar a adaptação dos veículos; e a intensidade do uso dos veículos (contínuo, intermitente, temporário).

No quadro abaixo são apresentadas, apenas exemplificativamente, algumas vantagens e desvantagens da frota própria e da frota terceirizada:

FROTA PRÓPRIA	FROTA TERCEIRIZADA
<b>VANTAGENS</b>	<b>VANTAGENS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Maior autonomia (flexibilidade) para remanejar os ETs em diferentes atividades;</li> <li>✓ Disponibilidade do bem para revenda;</li> <li>✓ Possibilidade de adaptar os ETs para a execução de serviços especiais.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Liberação do capital para investimento;</li> <li>✓ Substituição automática de veículos em caso de acidentes, defeitos ou obsolescência;</li> <li>✓ Maior flexibilidade para aumentar ou reduzir a frota, observadas as regras contratuais;</li> <li>✓ Operação de uma frota mais nova;</li> <li>✓ Requer uma estrutura administrativa e operacional mais enxuta;</li> <li>✓ Exige menor capacidade gerencial, permitindo a concentração de esforços nas atividades finalísticas.</li> </ul>
<b>DESVANTAGENS</b>	<b>DESVANTAGENS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Grande imobilização de capital;</li> <li>✓ Maior estrutura administrativa;</li> <li>✓ Maior estrutura de manutenção e controle;</li> <li>✓ Exige maior capacidade gerencial.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Não há propriedade do bem;</li> <li>✓ Menor autonomia para empregar os veículos em atividades não previstas em contrato;</li> <li>✓ Exige pagamentos mensais, que podem afetar o equilíbrio financeiro (fluxo de caixa);</li> <li>✓ Dificuldade para locar ETs especiais, como ambulâncias e viaturas policiais.</li> </ul>

Portanto, antes de decidir pela terceirização da frota, as organizações públicas dever promover um **estudo sobre a vantajosidade da terceirização da frota**, com base em critérios técnicos e econômicos, e levando em consideração as vantagens e as desvantagens da frota própria quanto da frota terceirizada.

Dentre os ET vistoriados, segue abaixo foto do ônibus placa BXF-5940, com 20 anos de uso, onde apresenta 03 modelos de bancos/poltronas, com cintos de segurança sujos, demonstrando descuido com o ET e pouco conforto aos estudantes pelo desgaste natural do ET.



Foto 60 – ET Ônibus VW antigo com 20 anos de uso. Frota Terceirizada. O ET circula na linha da Estrada da UHE, Escola Getúlio Municipal Vargas I, dentre outras linhas.



Foto 61 – ET Ônibus VW antigo com 20 anos de uso. Frota Terceirizada. O ET circula na linha da Estrada da UHE, Escola Getúlio Municipal Vargas I, dentre outras linhas.



Foto 62 – ET Ônibus VW antigo com 20 anos de uso. Frota Terceirizada. O ET circula na linha da Estrada da UHE, Escola Getúlio Municipal Vargas I, dentre outras linhas.

No extrato de entrevistas feito por esta UCI aos motoristas / condutores dos ET públicos, os mesmos responderam a pergunta nº 14: *Na sua opinião, quais os principais problemas existentes na gestão da frota pública municipal?*

Obtivemos resposta das mais diversas, no entanto todas altamente relevantes, que vão nortear com riqueza de detalhes as ponderações que necessitam de um olhar mais focado e técnico, sob o prisma de melhorias e mudanças por parte dos Gestores da frota pública, do Gestor Executivo, e dos responsáveis pelas secretarias de administração e planejamento da do ente executivo municipal.

Abaixo seguem as ponderações e o percentual obtido sobre cada resposta:

- 1 - MÃO DE OBRA DE TERCEIRIZADAS DESQUALIFICADA **(1,82%)**;
- 2 - VERIFICAR A QUALIDADE E A NECESSIDADE DA TROCA DAS PEÇAS **(3,64%)**;
- 3 - APONTADOR PARA COMPROVAR AS HORAS TRABALHADAS NO CONserto **(1,82%)**;
- 4 - CAPACITAR OS MECÂNICOS EXISTENTES **(9,09%)**;
- 5 - MELHORAR A ESTRUTURA E OS EQUIPAMENTOS DA OFICINA MUNICIPAL **(18,18%)**;
- 6 - CONTRATAÇÃO DE AUXILIARES PARA OS MECANICOS **(5,45%)**;
- 7 - ESTRUTURA FÍSICA PARA ALOCAR AS MÁQUINAS **(1,82%)**;
- 8 - CONTROLAR O DESLOCAMENTO E A LOGISTICA DOS VEÍCULOS PARA DIMINUIR CUSTOS **(1,82%)**;
- 9 - ADOPTAR GERENCIAMENTO DE FROTAS E RASTREAMENTO **(3,64%)**;
- 10 - CAPACITAR OS MOTORISTAS **(3,64%)**;
- 11 - MELHORAR A ESTRUTURA DO LAVADOR **(10,91%)**;
- 12 - CONTRATAÇÃO DE AUXILIARES PARA O LAVADOR **(7,27%)**;
- 13 - MANTER EM ESTOQUE EM UM ALMOXARIFADO AS PEÇAS/PNEUS PARA MANUTENÇÃO DOS VEICULOS **(12,73%)**;
- 14 - TROCAR ALGUNS VEÍCULOS DA FROTA, POIS ESTÃO MUITO DESGASTADOS **(1,82%)**;
- 15 - MELHORAR A FREQUÊNCIA DA MANUTENÇÃO GERAL DOS VEICULOS **(5,45%)**;
- 16 - CONSTRUIR UMA GARAGEM PARA A SEC. OBRAS, POIS A QUE TEM ESTA CAINDO **(3,64%)**;
- 17 - FALTA UM CONTROLE DE ACESSO A OFICINA DURANTE E FORA DO EXPEDIENTE DE TRABALHO **(1,82%)**;
- 18 - NÃO TEM PESSOAL NA OFICINA PARA MANUSEAR A ENGRAXADEIRA PNEUMÁTICA QUE ATUALMENTE ESTA ESTRAGADA **(5,45%)**.

Em face do exposto, os achados de auditoria indicam que a atividade de gestão da Frota no município de Paranaíta/MT apresenta vulnerabilidades e deficiências significativas em seus sistemas de gestão de riscos e controles internos. Dessa forma, é imperioso que o gestor municipal adote providências, com base no diagnóstico realizado, buscando implementar os controles fracos, medianos e inexistentes apresentados nestes achados de auditoria, com objetivo de aprimorar a gestão da atividade e conseqüentemente, contribuir para a melhor aplicação dos recursos públicos em benefício da sociedade.

## ACHADOS DE AUDITORIA

### CONSTATAÇÃO 001



Foto 63 - Lavador localizado no pátio da Secretaria de Obras.



Foto 64 - Lavador - Rampa em madeira e danificada.



Foto 65 - Lavador - Rampa em madeira e danificada.

## Descrição Sumária

*Falta estrutura adequada para o lavador de ET da frota pública municipal.*

### Fato

Estrutura em madeira, antiga e em péssimas condições. Apenas um lavador disponível para a função.

### CONSTATAÇÃO 002



Foto 66 – Máquina inservível no pátio da Secretaria de Obras.

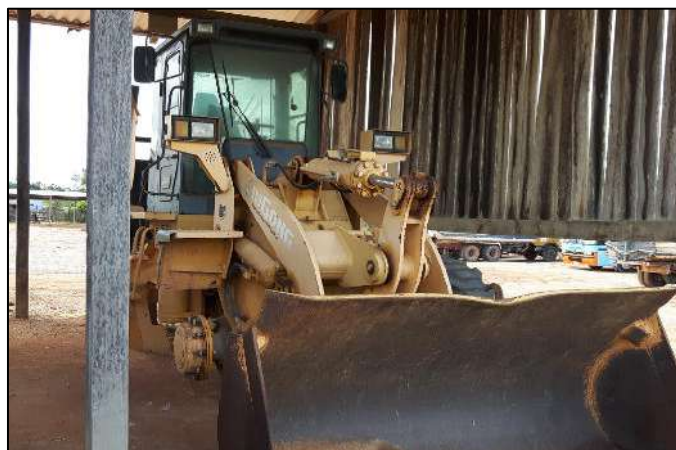


Foto 67 – Máquina inservível no pátio da Secretaria de Obras.



Foto 68 – Máquina inservível no pátio da Secretaria de Obras. ET fica exposta a sol e chuva, local sem cobertura.



Foto 69 – ET inservíveis no pátio da Secretaria de Obras. Os ET ficam a céu aberto em local sem cobertura.



Foto 70 – ET inservíveis no pátio da Secretaria de Obras. Os ET ficam expostos ao tempo, local sem cobertura.



Foto 71 – ET inservível Uno Mille placa JYC-0955. Ocorreram gastos com o ET em 19/04/2016 valor de R\$ 626,65.

### Descrição Sumária

*Os equipamentos de transporte inservíveis estão na maioria em local sem garagem ou espaço coberto, expostos as intempéries intensas climáticas.*

### Fato

Os ET estão bem degradados, porém nunca ocorreu leilão dos mesmos, e logo, pode-se concluir que, a cada ano que passa, os ET depreciam e se degradam mais expostos ao tempo, e por consequência, são desvalorizados ano a ano. Além do mais, a FIPE dos ET desvalorizam a cada ano.

O ET Uno Mille placa JYC-0955, ano 2009, está em péssimas condições, conforme as fotos tiradas pelo Controlador Interno em 15/05/2017, e já qualificado como inservível, porém em 19/04/2016 foi emitida a NF-e nº 2.616, no valor de **R\$ 626,65 (seiscentos e vinte e seis reais e sessenta e cinco centavos)**, com NAD - Nota de autorização de despesa datada de 15/04/2016, onde foram empregados no ET as seguintes peças: Para-brisa dianteiro uno, fechadura do capo, pino fechadura fiat, guarnição para-brisa uno e kit adesivo para-brisa.

A má gestão da frota, leva os ET inservíveis a desvalorizarem mais a cada ano que passa, por ficarem mais velhos e expostos a intempéries climáticas, logo o Gestor de Frota, juntamente com a Administração pública, precisa priorizar um leilão dos ET inservíveis existentes, evitando assim, maior desvalorização dos mesmos.

## CONSTATAÇÃO 003

### Descrição Sumária

*Equipamentos de Transporte danificados, obsoletos e sem placa, sendo utilizados pela administração pública, com alto custo de manutenção.*

## Fato

A frota não avaliada sobre o aspecto de substituição dos ET.



Foto 72 – Caminhão F-11.000 ano 1989 em péssimas condições de uso, e sem placa.



Foto 73 – Caminhão F-11.000 ano 1989 em péssimas condições de uso, e sem placa.



Foto 74 – Caminhão MB 1113, ano 1984, placa JYG 8240 em péssimas condições de uso.



Foto 75 – Caminhão MB 1113, ano 1984, placa JYG 8240 em péssimas condições de uso.



Foto 76 – Caminhão F-14.000, ano 1994, placa JYB-5217 em péssimas condições de uso.



Foto 77 – Caminhão F-14.000, ano 1994, placa JYB-5217 em péssimas condições de uso.



Foto 78 – Caminhão F-14.000, ano 1994, placa JYB-5217 em péssimas condições de uso. Adaptado Horímetro ao invés de velocímetro. Irregular.



Foto 80 – ET Toyota Bandeirantes placa JYW-0922, ano 1995/1996. Sem placa e com velocímetro de caminhão, adaptado, irregular.



Foto 79 – ET Toyota Bandeirantes placa JYW-0922, ano 1995/1996. Sem placa e com velocímetro de caminhão, adaptado, irregular.

Não há planejamento da gestão de frota, e nem centro de custos avançado para saber o ponto de substituição de ET, logo a administração não possui parâmetros para substituí-los, e assim os ET velhos existentes resultam em despesas desnecessárias ao erário público.

O ET Toyota bandeirantes está em bom estado de conservação, porem com velocímetro adaptado irregularmente, o que se torna inadmissível e que deveria ser fiscalizado e orientado pelo Gestor da Frota.

## CONSTATAÇÃO 004

### Descrição Sumária

*Equipamentos de transporte sem utilização pela Administração por falta de manutenção.*

### Fato

Foi solicitado através do memorando nº 27/2017/UCI ao Chefe do Departamento de Frota, que respondesse desde quando os ET placas: JZB 2904, JZB 3414, JYX 7028, JKH 9812, OBH 0476 e JYC 0955, estão sem uso, parados.

Em resposta no memorando 003/2017, o Chefe do departamento de frota disse que por motivo de inconsistência no sistema não pode apresentar as datas que os veículos estão parados.

**Seguem as fotos dos ET que o Departamento de frota não possui controle para explicar desde quando estão sem movimentação, dando prejuízo para a frota pública:**



Foto 81 – ET placa OBH-0476 – Não identificado diário de bordo. O ET ficou 06 meses aguardando manutenção na oficina Casa da caminhonete em Alta Floresta.



Fotos 82, 83, 84 E 85 – ET motocicletas – Não identificado diário de bordo. Não foram apresentadas justificativas a UCI por estarem paradas sem uso.



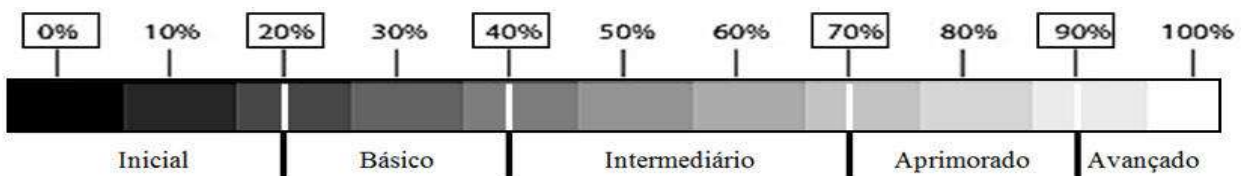
Foto 86 – ET Uno Mille placa JYC 0955, não foi apresentado Diário de Bordo do ET.

Falta de acompanhamento do responsável pela gestão da frota, e isso resulta em prejuízo para a frota pública, pois são ET que estão sem rodar, e dando prejuízo para a Administração pública, pois anualmente tem Licenciamento a pagar, e o valor do bem é reduzido por depreciação e desvalorização de mercado do mesmo.

#### IV – CONCLUSÃO

A avaliação realizada abrangeu aspectos essenciais do componente atividade de controle da área de Gestão de Frota. As conclusões desta Unidade de Controle Interno restringem-se aos elementos avaliados das atividades de controle relacionadas aos processos examinados e inspeções físicas realizadas.

Para avaliação do nível de maturidade dos controles internos frente a Gestão de Frota do município de Paranaíta, adota-se aqui a escala proposta pelo TCU no Acórdão nº 568/2014–Plenário. De acordo com o percentual de pontos obtidos frente ao total de pontos possíveis, atribui-se índice de avaliação dos controles internos municipais (**Índice ACIM**) em nível de atividade, conforme figura demonstrada a seguir:



Fonte: TCU, Acórdão nº 568/2014–Plenário.

O Nível de Maturidade atingido pelo Município de Paranaíta foi de **22,55% (Básico)**. Representa o resultado obtido da divisão de 23 pontos por 102 que é o máximo a se obter no QACI – Frotas (Questionário de Avaliação de Controles Internos – Gestão de Frotas).

O QACI foi respondido pelo Controlador Interno através do sistema Lime Survey do TCE-MT online no dia 28/06/2017 as 09:19:26 horas, ID da Resposta 252543 e endereço de IP 200.163.125.234.

Face ao exposto, firma-se a opinião que o Gestor Executivo, a Secretaria de Administração através do Gestor da pasta e equipe de Gestão de Frotas, deva adotar medidas corretivas com vistas a elidirem os pontos ressaltados neste relatório, implementando as seguintes Recomendações.

### **RECOMENDAÇÕES:**

a) Melhorar a Instrução Normativa, SGF 02/2014, versão 01, inserir detalhes das funções operacionais, de gestão e de manutenção da frota municipal;

b) Considerando que a estrutura da Garagem da Secretaria de Obras é extensa, é preciso melhorar a estrutura do setor de gerenciamento da frota, no que tange a garagens para os ET, cerca resistente para evitar acesso de pessoas mau intencionadas, e se preciso for, implementar câmeras de segurança, alarme e cerca elétrica, além da guarita de acesso as Garagens da Secretaria de Obras;

c) Selecionar e priorizar servidores “líderes” capacitados para fazer a Gestão da Frota Municipal, que necessita da incondicional capacidade técnica para controlar as funções de operação, gestão e manutenção da frota pública, haja vista que a frota está aumentando e precisa de mais controle a cada dia sobre os ET, e representa gastos de vulto consideráveis e que precisam de controle mais rigoroso da Gestão;

d) Elaborar um manual de identificação visual para os ET públicos, observando a opção de padronização da numeração do ET e o adesivo padrão do município, e, revisar as identificações de todos os ET, pois esta UCI identificou algumas motos, carros, caminhonetes e caminhões e ônibus sem a identificação, ou com identificação apagada onde dificultava a visualização do brasão e do nome do município.

e) Esta UCI recomenda em primeiro lugar que o Gestor da Frota e o responsável pelos registros no sistema Agili Guardiã, precisam estar cientes da importância dos lançamentos tempestivos e de forma correta, respeitando o odômetro inicial e final do dia lançado, e passando de um mês para o outro, para determinado ET, para ter continuidade de informações e obtermos médias confiáveis de consumo de combustível por km ou hora máquina rodada, do contrário é impossível se calcular o custo líquido por km e custo total por ET.

f) Solicitar à **empresa Agili que fornece o software Guardiã**, ou outra empresa que vir a fornecer, que amplie os relatórios para que os Gestores da frota municipal possam obter dados mais elaborados e completos, onde apresenta a necessidade de um sistema robusto que apresente uma central de custos completa, onde através de uma alimentação mais completa do sistema, o mesmo possa fornecer custo total por ET, por km, considerando: Gastos com

combustível, lubrificante, lavagem completa, pneumáticos e recapagem, manutenção de peças e serviços.

Além dos citados é importante considerar os custos variáveis:

Os **custos variáveis precisam estar no cálculo do custo líquido do km por ET**: Depreciação, Salário Motorista, Encargos sociais, Remuneração do Capital, Licenciamento e seguro obrigatório, despesas administrativas (fator direto orientado é de 5%).

Nesse foco, o sistema Agili, ou outro sistema que for utilizar, precisa fornecer ao Gestor a possibilidade de obter o resultado de qual o menor custo do ET por quantidade de quilometragem rodada, o que já é definido através de estudos do Tribunal de contas, que o ET que roda mais tem menor custo por km.

Segundo o estudo sobre o custo/quilometro orientado pelo TCE-MT através de capacitação: o ET analisado no exemplo foi uma caminhonete da marca Toyota, modelo Hilux Cabine Dupla 4x2 3.0, motor Diesel, e o resultado foi que se o ET rodar 1.500 km por mês resultará num custo por km de R\$ 6.030,00, considerando os itens mencionados anteriormente para o cálculo do custo por km. Já se o ET rodar 6.000 km por mês, o custo do mesmo por km será de 1.723,23.

Outro aspecto importante que os sistemas devem auxiliar na gestão da frota, é no **cálculo de idade econômica de substituição do ET**, e considerar para o cálculo, o Ano, preço de revenda no ano na “FIPE” ou site confiável, custo de depreciação anual e custo de manutenção anual. Esse cálculo é muito importante para o gestor saber em que momento o ET precisa ser substituído por outro mais novo, pois um ET com idade avançada, se usado ao ponto de considerável desgaste, reverte à lógica que é de reduzir os custos, e resulta em prejuízo ao Ente executivo, por não saber o ponto, o momento apropriado de não usar mais o ET e tomar as devidas providências.

Outro sistema importantíssimo para uma Gestão justa e completa da frota pública, é o Sistema de Gerenciamento da Frota eletrônico, que permita a utilização de **cartão magnético para abastecimento e utilização de rastreamento de ET por satélite**, principalmente para ET locado, como máquinas e ônibus por exemplo, que muitas vezes não possui horímetro funcionando e não podemos saber quantos km rodou para efetuar determinado serviço.

Para ser útil o cartão de abastecimento e para não precisar mais de adiantamento de combustível aos motoristas, reduzir papeis e fluxo de trabalho, é imprescindível que o combustível seja fornecido não somente dentro da cidade de Paranaíta, mas que seja licitados postos entre Alta Floresta e Cuiabá, onde pelo menos e 3 pontos durante trajeto, sejam disponibilizados postos próximos a BR para o abastecimento, principalmente de ambulâncias que viajam muito para a Capital do Estado.

g) Os Gestor de Frota responsável deve manter em arquivo físico e até mesmo digital, Notas fiscais dos ET novos, Cópias dos CRLV, DPVAT, DUT (documento único de transferência), recibos, comprovantes de revisões, e manuais dos equipamentos de transporte da frota pública, pois sem esses documentos em arquivo na sala do departamento de frota, é impossível controlar revisões, vencimentos de documentação, vencimentos de seguro e licenciamento dos ET e até mesmo vencimento de apólice de seguros se for o caso.

O **CRLV** (Certificado de Registro e Licenciamento de veículos) - Conhecido como licenciamento, o **CRLV** é um documento que concede o direito de livre tráfego ao veículo e por isso o Gestor deve protocolar a entrega ao condutor/motorista que for utilizar o ET, e deve ficar dentro do mesmo, principalmente para o caso de viagens intermunicipais ou interestaduais.

**h)** Melhorar a descrição dos ET nos cadastros físicos individualizados dos mesmos. Se o cadastro diretamente no sistema Agili Guardiã não fornecer campo para descrição completa do ET, o que pode ser cobrado da mesma como forma de implementação do sistema, deve-se criar uma tabela a parte em Word ou Excel para a identificação completa do mesmo, com marca, modelo completo, placa, e chassi, renavan, numero do tombo do patrimonio, unidade administrativa de lotação, responsável pela guarda, dados de seguro e situação do bem, ou seja, se está ativo, inativo, em manutenção, alienado ou cedido.

**i)** Melhorar e divulgar a IN SGF N° 01/2009 e 02/2014 no sentido de orientar de forma mais ampla os motoristas/condutores quanto a sua responsabilização administrativa, civil e penal, sobre a condução dos ET públicos.

**j)** Os diretores de frota juntamente com o Gestor da Frota “Chefe do departamento de Frota” devem controlar a validade das Carteiras nacionais de Habilitação CNHs, para que os motoristas/condutores saibam com no mínimo 03 meses de antecedência, que sua habilitação irá vencer, e providencie a renovação. Essa renovação deve ser acompanhada até que seja concluída com sucesso e apresentada junto ao departamento de frota para cadastramento e arquivo da copia da CNH.

**k)** Averiguar os cursos especializados de condutores escolares e resolver o problema do Servidor cargo Motorista Categoria D/E Educação, Sr. Carlos Adalberto Picinin Macuglia, que não é condutor escolar, e não apresentou o curso especializado de condutor escolar, sendo que o mesmo transporta alunos atualmente, de forma que não atende as determinações do Código de Transito Brasileiro, Art. 138 e Resolução Contran nº 168/2004;

**l)** O Departamento de frota não possui e necessita ter controle sobre as multas, infrações de transito, licenciamento e seguro e processos administrativos sobre acidentes de trânsito, inclusive sobre os pagamentos feitos pelos infratores “Servidores” quando for o caso, e o controle dos pagamentos feitos pelo Ente, que precisa de ressarcimento ao erário. Ao solicitar planilha de controle ao departamento de frotas, foi nos dito que não possui esse controle. Atenção para a necessidade urgente de quitação de inadimplências dispostas no demonstrativo apresentado na Tabela 01 por esta UCI sobre pendências de seguro, licenciamento e multas de transito.

**m)** O chefe do Departamento de frota “gestor da frota” precisa orientar a Gestão no sentido da necessidade de criar pontos de abastecimentos (PA) para a frota pública na zona rural e na cidade. Analisar a necessidade de se criar um PA no assentamento São Pedro; analisar a possibilidade de comprar um ou mais caminhões “melosa” para pontos de abastecimento móveis. Analisar a possibilidade e necessidade de comprar mais kits de abastecimento 12 volts para se obter melhor controle de abastecimento, pois só tem um atualmente no assentamento São Pedro e não é suficiente. Analisar a possibilidade de adequar e voltar a utilizar os dois tanques de 10 mil litros de combustível cada, inutilizados no pátio da secretaria de obras.

n) Providenciar um local de fácil acesso na cidade para armazenamento de pneumáticos inservíveis, para que a empresa RECICLANIP possa cumprir o Termo de cooperação existente e vir buscar os mesmos, conforme solicitado, e vale ressaltar que o termo é uma atitude excelente da Gestão para proteção do meio ambiente, e precisa colocá-la em prática regular.

o) O Gestor de Frota deve criar e coordenar em conjunto com a gestão, um sistema de guarda de veículos em sistema pool (de forma centralizada) ou outra forma que a gestão achar mais adequada que resulte em controle, onde possa controlar os **registros de solicitação de utilização de ET**, pois da maneira que ocorre atualmente, os ET são espalhados em vários locais, em alguns casos garagens, onde não possui guarita, para controle de entrada e saída de ET; não possui controle de quem utilizou, hora, loca e finalidade, o que deixa a frota vulnerável a uso irregular e ineficiente, aumentando o custo da frota, pois quando se tem programação de trajeto, tem-se a redução de custos por deslocamento. É preciso deixar claro que o diário de bordo controla o destino e a finalidade da utilização do ET, e a solicitação de utilização controla o uso operacional do ET, evita uso desnecessário por pessoas não autorizadas, e resulta em melhor aproveitamento do ET e redução nos custos. Esse controle pode ser feito, de preferência por sistema informatizado.

p) Orientar para melhorar a descrição feita pelos motoristas nos diários de bordo; analisar a possibilidade de implementar o diário de bordo eletrônico com I-boton para identificação do motorista e controlar o uso dos ET, e, adotar o gerenciamento de frota eletrônico para dar maior celeridade, eficácia no controle da frota. Da maneira atual que é feita, é preciso que os diários de bordo manuais sejam escriturados no sistema Guardião por dia “diário”, e não por mês ou semestre como está sendo feito atualmente, pois ganha-se tempo, porém não temos a descrição dos serviços feitos diariamente no sistema.

q) Melhorar a estrutura física das garagens da Secretaria de Obras, algumas estão caindo e impossíveis de ser utilizadas. Implementar a segurança das garagens com cerca elétrica “concertina”, muros resistentes e altos, e se possível, monitoramento com câmeras e uma guarita para controle de entrada e saídas de ET do pátio da Secretaria de Obras. Os ET que ficam no assentamento São Pedro devem ficar em garagem com segurança para evitar roubos e vandalismo, afinal, são bens de alto valor econômico.

r) Além de controlar os gastos e consumo de combustíveis, é preciso lançar e controlar os gastos com óleo lubrificante, com data de trocas de óleo, e não somente lançar no sistema o custo da troca de óleo. O controle de óleo lubrificante deve ser feito de preferência por sistema informatizado.

s) Definir a modelagem mais adequada de aquisição de combustíveis pela Administração Pública, conforme orientações constantes neste relatório de auditoria;

t) Adotar no modelo atualmente utilizado, a requisição de abastecimento, devidamente assinada e numerada para constar no processo de pagamento, pois atualmente os abastecimentos são feitos sem exigência da requisição;

u) Fazer marcação física nos pneumáticos utilizando marcador elétrico para controle; armazenar em almoxarifado adequado para evitar desvios e furtos; adotar controle de vida útil operacional dos pneus e identificar melhor momento de troca ou ponto de recapagem para evitar acidentes de trânsito; ter controle de marca e modelo dos pneus; avaliar tecnologias do

tipo radiofrequência “Tag” para saber o custo, a necessidade e a viabilidade de utilização pela Administração pública;

v) Elaborar o plano de manutenção preventiva dos ET com intuito de evitar possíveis defeitos, antes que eles ocorram e paralise as atividades da organização ou afetem outros componentes;

x) O Sistema guardião da Agili disponibiliza relatórios com informações sobre manutenção nos ET, porém em muitos casos foram encontrados por esta UCI lançamentos em ET trocados, duplicados, incorretos, onde impossibilita a Gestão de Calcular o custo total por ET, e isso é grave. Desta feita recomendamos cuidar ao registrar os serviços e peças no sistema, e ter o habito de fazer e conferir para evitar erros e relatórios incorretos. Esta UCI orienta ainda que mensalmente o departamento de frota emita um relatório com os lançamentos efetuados para o Chefe da frota “Gestor da Frota” conferir as informações lançadas. Exemplo de lançamento incorreto pelo operador do Sistema Guardião: Registrada a quantidade de 10.896 filtros de ar para um único ET “nº 15003” em 15/02/2016, que teriam sido substituídos num único dia, o que é impossível está lançado;

z) Adequar à estrutura física da oficina própria da Prefeitura, adequar o banheiro da oficina e colocá-lo em funcionamento para os servidores utilizarem como item básico de trabalho para o Servidor Público, considerando que os demais banheiros são distantes da oficina. Melhorar a estrutura física com piso adequado, instalar elevadores automotivos para dar segurança ao servidor e facilitar o trabalho dos mesmos.

aa) Construir uma rampa na oficina própria, maior, com mais espaço para trabalhar e do tamanho adequado, com drenagem de água, pois não possui ralo na atual rampa. O tamanho é inadequado para ET de grande porte, caminhões ônibus e máquinas. A rampa está em local apertado, onde fica difícil para o motorista descer do ET.

bb) Capacitar “Treinar” os servidores “Mecânicos” para aprimorar os serviços prestados e melhorar o desempenho da oficina própria; contratar auxiliares ou mecânicos para dar conta da demanda.

cc) Acompanhar a produtividade da oficina própria, estabelecer metas de revisão preventiva mensais;

dd) Acompanhar os custos da oficina mecânica própria e mensurar o tempo gasto por hora/homem para revisões preventivas e serviços de menor complexidade. De preferência que essas análises sejam feitas por sistema informatizado, para facilitar o fluxo, otimizar o tempo e ter eficiência nos controles;

ee) Fornecer rigorosamente os EPI – Equipamentos de Proteção Individual para os mecânicos da oficina própria e eletricitas, como luvas adequadas, botas, óculos, macacões e o que mais for necessário;

ff) Fornecer ferramentas adequadas ao trabalho dos mecânicos da oficina própria, como exemplo cita-se a engraxadeira “propulsora” pneumática que está a muito tempo estragada e

assim dificulta o trabalho dos mecânicos, pois precisam usar a manual que é ineficiente para engraxar um ET completo;

**gg)** As oficinas terceirizadas, que atuam nos concertos de maior complexidade, de retifica de motores por exemplo, precisam ser melhor monitoradas pelo gestor da frota e fiscais de contrato, no sentido de cobrar notas fiscais em caso de substituição de peças dos ET públicos, e as peças substituídas para comprovação da substituição. Cobrar que o tempo gasto em hora/homem para consertar um motor obedeça ao padrão das tabelas tempárias e de sistemas tempários informatizados já disponíveis no mercado, para saber se o tempo gasto e cobrado pela oficina terceirizada está condizente com o padrão existente, e também para saber se o erário público não está sendo lesado em consequência de prestações de contas mal elaboradas com hora/homem excessiva, e aceitas erroneamente pelo gestor de frota e pelos fiscais de contratos;

**hh)** Avaliar o que pode ser melhorado desde estrutura física, adequações no quadro de pessoal e capacitação aos servidores da oficina própria, e avaliar a vantajosidade da oficina terceirizada com relação a oficina própria;

**ii)** Ao elaborar um edital de licitação de prestação de serviços de conserto de ET “retifica de motores e outros”, é importante que os obrigações estejam bem descritas como por exemplo: Apresentar peças usadas na substituição; utilizar tabela tempária para o tempo gasto para cada serviço, não podendo extrapolar o acordado; protocolar entrega do ET danificado à oficina e o retorno já consertado; Definir no edital que as peças utilizadas precisam ser novas e de qualidade, buscar o ET e entregar no município de origem do Ente, dentre outras cláusulas que garantem que a administração não será lesada;

**jj)** Considerando que o ET fica parado aguardando chegar peças até mesmo da capital, o que prejudica o fluxo de serviços que utilizam a frota, é primordial melhorar a estrutura física dos almoxarifados existentes, com prateleiras adequadas com identificação das peças e pneus, tanto da secretaria de obras, quanto da Secretaria de Educação e oficina própria, de maneira a centralizar o controle, e principalmente, controlar entradas e saídas de peças e pneumáticos para se ter um controle eficaz de estoque por secretaria e por ET, e atender as necessidades de toda a frota pública, preferencialmente utilizando um sistema informatizado que atenda as necessidades da frota;

**kk)** O Gestor de Frotas juntamente com a Gestão Administrativa deve assessorar o Diretor de Almoxarifado de forma a propiciar um controle de estoque informatizado e possibilitar organização física do almoxarifado, de forma centralizada num único local para reduzir custos, ou como o Gestor entender mais eficiente, para organização de peças dos ET, materiais elétricos, pneumáticos, lubrificantes, acessórios e que se fizerem necessários;

**ll)** É primordial que a administração implemente uma Central de Custos completa e informatizada. O Ente Executivo conta com o software Guardiã da empresa Agili, que permite lançamentos de gastos com manutenção de peças, pneumáticos, serviços e abastecimento efetuados nos ET, ou seja, custos variáveis apenas, no entanto não existe um Sistema de Custos robusto e mais completo, visando apurar e avaliar o custo operacional da frota, custos fixos, despesas diretas e indiretas.

**mm)** Revisar as placas de todos os ET da frota e substituir as que forem necessárias em caráter de urgência, pois existem ET com placa amassada, danificada, velha e apagada, fora dos padrões legais;

**nn)** Corrigir os erros apontados neste relatório quanto a registros de manutenção, abastecimento e cadastros de ET no sistema Guardiã, e sabedores dos erros, a partir de agora, alimentar corretamente o sistema para que os indicadores de desempenho dos ET só apresentem consumo médio por ET. É preciso que representem o real consumo dos mesmos, pois lançamentos incorretos e fora dos padrões geram relatórios errados o que atrapalha a Gestão da Frota e prejudica a Administração, pois o tempo, o pessoal, energia elétrica, equipamentos e demais, são custos inerentes da gestão da frota, e quando se refaz um processo, tem-se custo dobrado e perda ao erário, o que não pode acontecer;

**oo)** Recomenda-se que o sistema informatizado que estiver sendo utilizado pelo Ente, no caso concreto o sistema Guardiã, no intuito de tornar mais completa as análises da gestão de frotas, forneça os indicadores de desempenho: km/litro, R\$/litro, R\$/hora, taxa de indisponibilidade, horas ociosas, dentre outros, para que a Gestão da frota e administrativa possa tomar decisões mais assertivas com relação à frota municipal;

**pp)** Criar o **Plano de Aquisição de Equipamentos de Transporte (ET)**. Uma frota adequada racionaliza todo o Sistema de Transporte da Organização, maximizando o aproveitamento dos ET. Portanto, a escolha dos veículos deve se basear em critérios de adequação da frota.

**qq)** Ao criar o plano de aquisição de ET, analisar a possibilidade de substituição de ET obsoletos e desgastados, como por exemplo: F-14000 placa nº JYB-5217 e F-11000 ano 1.989 sem placa e demais ET obsoletos.

**rr)** O Gestor da Frota juntamente com a equipe do departamento deve apresentar um estudo de vantajosidade da terceirização da frota, mesmo que parcial da frota, para ter transparência e justificativa da escolha;

**ss)** A frota terceirizada de ônibus, microônibus e Kombis escolares precisa ser revista, pois alguns ET possuem 20 anos de uso, com bancos adaptados e desconfortáveis, e isso precisa ser melhorado para se ofertar maior qualidade de transporte aos alunos de Paranaíta. Esses detalhes e garantias precisam ser inseridos no Edital da Licitação de transporte de alunos e no contrato feito posteriormente;

**tt)** Os fiscais de contratos de terceirização de mão de obra precisam fiscalizar a entrega dos serviços, pois muitas vezes o ET acaba de ser consertado, inclusive parte elétrica, e precisa retornar para refazer o serviço, levando o ET a ociosidade de aproveitamento por ficar parado em oficinas;

**uu)** Cada peça trocada precisa ser averiguada por servidor responsável para saber se realmente precisava ser substituída;

**vv)** Antes de comprar assessorios para ET fazer um estudo de viabilidade e necessidade do mesmo, considerando modelo, dimensões e demais fatores, para evitar compra desnecessária e

conseqüentemente prejuízo ao erário público por falta de planejamento. Exemplo: Aquisição de escada inadequada para a Toyota Bandeirantes placa JYW-0922, utilizada pelo eletricitista da prefeitura, o que levou a gastos dobrados e desnecessários, pois teve que comprar outra escada do tamanho correto;

**xx)** Controlar e acompanhar ET que vai para conserto em oficina terceirizada, de forma a saber o tempo necessário para cada conserto que se fizer necessário, pois o ET Microônibus OBH-0476 ficou mais 06 meses parado em uma oficina “Casa da Caminhonete” em Alta Floresta-MT, acarretando prejuízo ao erário e prejudicando o fluxo de trabalho dos ET escolares, pois o ET parado acarreta em ociosidade do mesmo, desvalorização do capital, e prejuízo com impostos e depreciação do mesmo, estando parado. Isso demonstra falta de controle da Gestão da Frota, que não deve permitir esse tipo de pratica. Para o mesmo caso citamos as motocicletas que se encontram paradas e ociosas, e que precisam rodar para justificar o capital e custos das mesmas: placas JZB-2904, JYX-7026, JKH-9812, e demais ET na mesma situação.

**zz)** Fazer um levantamento total da frota pública de ET inservíveis e fazer um leilão urgente para dar finalidade aos bem que estão parados e estragando ao relento no pátio da Secretaria de Obras;

O presente relatório deverá ser enviado ao TCE-MT pelo Sistema Aplic (**Tabela Interna TIPO\_DOCUMENTO\_DIVERSO, código 105**) na carga de Junho/2017 com prazo final de **31/07/2017**.

Por fim esta Unidade de Controle Interno sugere ao Gestor Executivo requerer formalmente que o Secretário de Administração juntamente com Chefe de Departamento de Frota, Diretor de Almoxarifado, Coordenador de Departamento de Frota, que elabore um **Plano de Ação**, que deverá ser enviado ao TCE-MT pelo sistema Aplic do mês em que for concluído, para o acompanhamento cronológico da execução das recomendações elencadas.

Para enviar o **Plano de Ação** via Aplic ao TCE-MT:

- Tabela: Tipo\_documento\_diversos;

Códigos:

- 129 - encaminhamento do Plano de Ação;
- 130 - relatório de acompanhamento do Plano de Ação.

É o Relatório que se submete à consideração superior.

Paranaíta - MT, 30 de Junho de 2017.

*Francis Régis Leon Miron*

*Controlador Interno*

*Prefeitura Municipal de Paranaíta - MT*

*Rosana Américo de Campos*

*Auxiliar de Controle Interno*

*Prefeitura Municipal de Paranaíta - MT*