



Governo do Distrito Federal
Controladoria-Geral do Distrito Federal
Subcontroladoria de Controle Interno

RELATÓRIO DE INSPEÇÃO Nº 3/2017- DINOE/COLES/SUBCI/CGDF

Unidades : Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS e
Secretaria de Estado de Mobilidade – SEMOB/DF.

Processo nº: 480.000.465/2016.

Assunto : Construção e Reforma dos Terminais Rodoviários do Distrito Federal.

Exercício : 2016.

Senhor Diretor,

Apresento o Relatório de Inspeção, que trata dos exames realizados sobre os atos e fatos dos gestores do Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS e Secretaria de Estado de Mobilidade – SEMOB/DF, referente ao período de 3/8/2016 a 14/10/2016, por determinação desta Subcontroladoria de Controle Interno e consoante Ordem de Serviço nº 102/2016 – SUBCI/CGDF, de 28 de julho de 2016, prorrogada pela Ordem de Serviço nº 150/2016 – SUBCI/CGDF, de 10 de outubro de 2016.

I - ESCOPO DO TRABALHO

Os trabalhos de inspeção foram realizados na sede do Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS e Secretaria de Estado de Mobilidade – SEMOB/DF, no período de 5/8/2016 a 14/10/2016, objetivando verificar e analisar atos e fatos relacionados à Construção e Reforma de Terminais Rodoviários do Distrito Federal.

A execução desta auditoria considerou o seguinte problema focal:

Em que medida a SEMOB/DF e o DFTRANS seguiram as normas de licitação e os princípios da administração pública na contratação para obras dos terminais de ônibus, especialmente quanto à estimativa de preços e aspectos quantitativos e qualitativos?

Os pontos críticos evidenciados na matriz de riscos e as questões de auditoria formuladas para cada um dos pontos críticos considerados na matriz integrada de planejamento e procedimentos de auditoria constam deste Relatório.

Não foram impostas restrições quanto ao método ou à extensão de nosso trabalho. Na sequência serão expostos os resultados das análises realizadas na gestão da Unidade.



As respostas ao Informativo de Ação de Controle (IAC) nº 3/2017 – DINOE/COLES/SUBCI/CGDF foram enviadas no Ofício nº 181/2017 – GAB/SEMOB, em 3 de março de 2017 e no Ofício nº 544 – GAB/SEMOB em 27 de Julho de 2017.

II - INTRODUÇÃO

III - DESENVOLVIMENTO DA AUDITORIA

1 - PONTO CRÍTICO DE CONTROLE - Adequação formal do procedimento às normas básicas de licitação

1.1 - A licitação dos terminais está de acordo com as normas?

1.1.1 - FALHA NOS PROJETOS BÁSICOS DE REFORMA E CONSTRUÇÕES DOS TERMINAIS DE ÔNIBUS.

Fato

Ao analisar os processos das reformas dos terminais do Guará I, Guara II, Setor P Sul Ceilândia, Núcleo Bandeirante, Paranoá, Taguatinga Sul, Taguatinga Norte, Planaltina e Cruzeiro Novo, foi observado que os projetos básicos não continham todos os detalhamentos previstos na Lei nº 8.666/93, visto que em todas as intervenções foram solicitados aditivos de valores, com alegação de não haver previsão da implantação de estrutura provisória de funcionamento para usuários e rodoviários, sistema de combate a incêndio e sistema de proteção contra descargas atmosféricas SPDA. A elaboração do projeto básico coube ao DFTRANS, que era a unidade de gestão local – UGL do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF, e assinaram os projetos [REDACTED] matricula [REDACTED] e [REDACTED], matricula [REDACTED].

Nesse sentido, quanto à essas alegações e justificativas apresentadas para os aditivos, a equipe entende que não há balizamento em fatos novos ou que fossem desconhecidos à época de elaboração dos projetos, tendo em vista que se iria fazer reformas em terminais de maneira concomitante com sua utilização, não existindo plano de realocação das linhas para outros terminais. Em relação ao combate a incêndio, não existe razoabilidade na informação de que foi exigência de vistoria do corpo de bombeiros, considerando que nas planilhas orçamentárias licitadas o único item de combate a incêndio era um extintor de pó químico de 12 kg.

Dessa forma, foi detectada a generalização da utilização do mecanismo do aditivo de quantitativos como metodologia para correção de projetos básicos mal elaborados, como se observa na tabela abaixo:



Terminais Urbanos de Ônibus	Percentual de aditivo
Reforma do Terminal do Guara I	22,60%.
Reforma do Terminal do Guara II	33,34%,
Reforma do Terminal do Núcleo Bandeirante	45,18%.
Reforma do Terminal de Planaltina	48,9%
Reforma do Terminal do P Sul	10,03%
Reforma do Terminal de Taguatinga Sul	42,10%
Reforma do Terminal do Taguatinga Norte	23,32%
Reforma do Terminal do Cruzeiro Novo	49,80%
Reforma do Terminal do Paranoá	49,75%.

Também foram detectadas mudanças significativas nos projetos básicos da reforma do Paranoá em que foram implantadas 4 novas salas, executando serviços de concreto usinado, aço, formas, estacas, escoramentos, lajes pré-moldadas, bem como a reforma de Planaltina, em que se faz a substituição do pavimento flexível, betuminoso, pelo rígido, concreto.

Ao analisar os processos das construções dos terminais QNR Ceilândia, Gama Leste, Sobradinho II, Riacho Fundo II, Recanto das Emas I e II e Samambaia Sul e Norte, foi verificado projeto básico com especificações de serviços genéricos, sem apresentar o detalhamento necessário, ausência de uma série de projetos necessários para elaboração da planilha orçamentária, tais como o de sondagem, terraplenagem, combate a incêndio, SPDA. Além disso, os projetos complementares elaborados forneciam pouco detalhamento, sendo razoável inferir que os quantitativos utilizados foram fictícios, comprovado pela quantidade de contratos de aditivos em todas as obras de construção.

Vale destacar que esta análise também foi objeto de achado na Nota de Auditoria nº 12 e 18 do Tribunal de Contas do Distrito Federal - TCDF.

Contrato	Terminal	% do aditivo
15/2013	QNR Ceilândia	24,83%
16/2013	Gama leste	11,52%
17/2013	Sobradinho II	24,98%
18/2013	Riacho Fundo II	17,62%
02/2014	Recanto das Emas I	24,04%
03/2014	Recanto das Emas II	24,52%
04/2014	Samambaia Norte	20,76%
05/2014	Samambaia Sul	14,92%

Quando do exame dos aditivos pela PGDF, no Parecer 321/2015 - PRCON/PGDF, também havia a afirmação de que os projetos foram mal elaborados.



(...) As manifestações da empresa, do executor e do supervisor da obra são omissas em apresentar uma explicação plausível para a ausência de previsão no projeto básico dos serviços que se pretende aditar relacionados com a segurança (SPDA e combate a incêndio).(...)

(...) A não desocupação do terminal pelos funcionários das empresas de ônibus e do DFTRANS e o serviço de fornecimento de instalações provisórias a ser acrescentado (fl.430), bem como o atraso na emissão da OS (fls. 355 e 607) também parecem se amoldar às hipóteses do art. 57, §1º, VI da Lei nº8.666/93 e cláusula 44.1.(a) das CGC (fl.647), devendo proceder à apuração da responsabilidade pelas falhas no projeto básico e demora em nomear o executor(...)

Além dessas falhas elencadas, ainda foi verificado a presença de itens genéricos na planilha orçamentária, sem o detalhamento de sua composição unitária de custo, como a revisão da instalação elétrica, revisão de cobertura, revisão de esquadrias, sendo utilizada como a unidade - und, porém em substituição a unidade genérica conjunto - cj e verba - vb. Dessa forma, tal conduta é frontalmente contrária ao que dispõe a Súmula nº 258 do Tribunal de Contas da União.

As composições de custos unitários e detalhamento de encargos sociais e do BDI integram o orçamento que compõem o projeto básico da obra ou serviços de engenharia, devem constar dos anexos do edital de licitação e das propostas das licitantes e não podem ser indicados mediante uso da expressão verba ou de unidades genéricas.

O Tribunal de Contas da União é enfático no Acórdão nº 397/2008 – Plenário quanto a não se poder licitar nem iniciar a execução com projetos básicos inadequados e desatualizados.

[...] não se pode licitar e iniciar a execução de um empreendimento tão importante com projetos inadequados e desatualizados. Não se pode licitar um empreendimento de tal vulto com orçamento estimativo em grande parte genérico sem se descuidar de garantir a qualidade das instalações projetadas, entendendo que o interesse público exige se adote os cuidados e estratégias que conduzam a uma obra que, além de econômica, precisa ser efetiva e atender com qualidade a todas as necessidades de um centro de lançamento moderno e eficiente. [...]

Em resposta o Órgão se posicionou da seguinte maneira, MEMO nº 30/2017-UEGP/SEMOB, 20 de fevereiro de 2017,

(..)quanto à recomendação A, relativo à questão de deficiências de projeto básico, a UEGP/SEMOB considera o tema pacificado no âmbito dos projetos de construção e reforma de terminais de ônibus urbano, após ampla discussão em torno do assunto junto ao TCDF (...)

Da mesma forma, o item B carece de análise mais aprofundada, tendo em vista que a grande maioria dos projetos foi executada e, em se considerando todas as restrições impostas à sua execução, foram entregues à operação obras com inovações qualitativas inéditas para os padrões do Distrito Federal, a exemplo dos modernos



dispositivos de combate a incêndio e de amortecimento de vazão de água pluvial (...) cabe avaliar a necessidade de apuração de fatos que já se mostraram vantajosos à Administração Pública durante a sua própria realização.

Não obstante as respostas da SEMOB, a auditoria reforça que devem se notificadas as áreas responsáveis pela elaboração de projetos, não tão somente aos responsáveis pelas reformas e construção de terminais, para que atentem as normas legais de licitação, com foco nos itens pertinentes a projeto básico e executivo, as normas de engenharia, em especial a legislação de projetos para atendimento a portadores de necessidades especiais e de mobilidade reduzida, a legislação urbanística, e também as normas técnicas para elaboração de projetos complementares, em atenção aos elementos técnicos de combate a incêndio

Quanto ao item B, a auditoria mantém a recomendação, visto que não houve restrições à execução das reformas e construções de terminais, mais sim elementos protelatórios gerados por deficiência de projetos, como a não previsão de instalação temporária para abrigar os terminais e a inobservância da legislação do Distrito Federal quanto às instalações de combate a incêndio e de armazenamento de águas pluviais. E também registra que não houve inovações qualitativas inéditas, o que ocorreu foi simplesmente o cumprimento de norma técnicas dispostas em anos bem anteriores a construção de tais obras. E não se pode alegar que houve vantagem para a Administração Pública o simples fato de haver concluído as obras, a que se lembrar de que não é vantagem concluir obra a qualquer custo, tem que haver uma conjugação com os princípios da eficiência e economicidade.

Posteriormente em 27/7/2017, por meio do Ofício nº 544/2017 – GAB/SEMOB, a Unidade apresentou a seguinte resposta quanto às recomendações apresentadas pela equipe:

- a) Em face dessa recomendação, reiteramos a notificação para todas as áreas, acerca da necessidade de elaborar e aprovar projeto básico e o projeto executivo em estrito atendimento às normas legais, especificamente em relação à precisão de seu detalhamento e desenvolvimento, conforme inserto na Circular Conjunta n.º 01/2017 - SEMOB/DFTRANS.
- b) Em face da extensão e da complexidade das apurações contidas no Informativo de Ação de Controle - IAC n.º 3/2017 - DINOE/COLES/SUBCI/CGDF, e, diante do número reduzido de servidores efetivos e capacitados a conduzirem comissões de sindicância, de processos administrativos disciplinares e de investigações preliminares, esta Secretaria de Estado de Mobilidade está instituindo comissões de sindicância para apurar separadamente os itens do mencionado IAC.



Cumpre salientar que, as comissões estão sendo formadas pelos mesmos servidores, com o objetivo de aproveitar a expertise adquirida nos trabalhos já realizados, ao visio de dar maior celeridade nas apurações.

Nesse sentido, iniciamos as apurações pelo item 2.1.1 do Informativo de Ação de Controle, conforme inserto nas Portarias n.ºs 23/2017 - SEMOB, 24/2017 - SEMOB, 29/2017 - SEMOB e 30/2017- SEMOB.

Causa

- 1) Elaboração de projeto básico sem considerar os elementos necessários e suficientes, desprovido da precisão adequada para caracterizar a obra objeto da licitação;
- 2) Não apresentação de desenhos, memoriais e especificações que proporcionassem a ciência dos detalhes construtivos;
- 3) Alterações indiscriminadas de quantitativos do projeto básico;
- 4) Deficiência na elaboração da planilha orçamentária.

Consequência

- 1) Não entrega do objeto inicialmente contratado;
- 2) Inobservância à legislação de licitações;
- 3) Possibilidade de gerar prejuízo ao erário;
- 4) Descaracterização do objeto licitado.

Recomendação:

- a) Criar no prazo de 30 dias, normativo interno relacionado à Circular Conjunta nº 01/2017 – SEMOB/DFTRANS de forma a evitar a ocorrência de Projeto Básico e/ou Projeto Executivo com grau de detalhamento impreciso.
- b) Abrir procedimento apuratório pelo DFTRANS para verificar a responsabilidade pela elaboração/aprovação de projeto básico deficiente.

2 - PONTO CRÍTICO DE CONTROLE - Inadequação na gestão e fiscalização dos contratos.

2.1 - A execução do contrato foi regular sob os aspectos quantitativos, qualitativos e de economicidade, atendendo sua finalidade pública e aos interesses institucionais?



2.1.1 - FALTA DE OBJETIVIDADE EM SINDICÂNCIA PARA APURAR ATRASO NA EXECUÇÃO DAS OBRAS.

Fato

Durante a execução das obras de reformas e de construções dos terminais de ônibus urbano foram solicitadas diversas vezes as prorrogações dos prazos dos contratos com os seguintes argumentos: a) não desocupação dos terminais pelos funcionários das empresas de ônibus e DFTRANS; b) da necessidade de prazo para análise e aprovação dos novos serviços objeto de futuro aditamento para atender requisitos operacionais (instalação para operação temporária), de segurança dos usuários (sistema de proteção descarga atmosférica SPDA e sistema de prevenção contra incêndio); c) atrasos financeiros decorrentes da mudança governamental e; d) atraso na emissão de Ordem de Serviço - OS por dificuldade na designação do executor.

Ao encaminhar essas minutas dos aditivos de prazo a Procuradoria Geral do Distrito Federal - PGDF foram exarados os Pareceres nº 321/2015; 322/2015; 323/2015; 324/2015 e 675/2015, que ponderava acerca das justificativas apresentadas e solicitava que apurasse as responsabilidades que deram causa ao atraso das obras, conforme descrito abaixo:

(...) Os documentos de licitação foram emitidos em 06/06/2012. O relatório da ADASA é anterior, de outubro de 2010, o relatório da AGEFIS e o Parecer técnico do CBMOF são posteriores, respectivamente, de outubro e maio de 2013, e o contrato foi assinado em julho de 2014. Esse cenário de datas demanda do gestor justificar que não teve ciência dessas alterações a tempo de modificar o projeto básico (art. 21, §4º, da Lei nº 8.666/93), ou seja, comprovar a superveniência dos fatos; somente essa justificativa resguarda o gestor de questionamentos dos órgãos de controle sobre uma possível falha da Administração na elaboração do projeto básico e permite amparar esses fatos no art. 57, §1º, I, da Lei nº 8.666/93 (fl.647). Se for constatada a falha da Administração, os fatos deverão ser enquadrados no art. 57, §1º, VI, da Lei nº 8.666/93, e ao gestor incumbe averiguar a responsabilidade no âmbito do próprio órgão.

(...) A não desocupação do terminal pelos funcionários das empresas de ônibus e do DFTRANS e o serviço de fornecimento de instalações provisórias a ser acrescentado (fl.430), bem como o atraso na emissão da OS (fls. 355 e 607) também parecem se amoldar às hipóteses do art. 57, §1º, VI da Lei nº 8.666/93 e cláusula 44.1.(a) das CGC (fl.647), devendo proceder à apuração da responsabilidade pelas falhas no projeto básico e demora em nomear o executor.

(...) A necessidade de prazo para análise e aprovação dos novos serviços não serve, em regra, para legitimar a prorrogação de prazos, porquanto é situação que deve estar prevista no cronograma de execução da obra a que a Lei nº 8.666/93 se refere nos arts. 6º, IX, 8º, 12, 40, §2º, IV, 2; nas CGC essa situação é tratada como "evento de compensação" por culpa da administração (44.1.h das CGC). Deverá o gestor debruçar-se mais detalhadamente sobre os motivos que desencadearam o atraso das obras para um novo julgamento sob a ótica jurídica ora descortinada; posteriormente, deverá cotejar suas novas conclusões com a assertiva do executor (fl.599) para infirmá-la ou confirmá-la.



Diante destas recomendações da PGDF, a Secretaria de Estado da Mobilidade – SEMOB instaurou a Comissão de Sindicância instituída pela Portaria nº 08/2016 e Portaria nº 09/2016- SEMOB, 16/03/2016, publicadas no DODF nº 63, 04/04/2016, que tinha o objetivo de apurar os atrasos verificados na execução das obras dos terminais de ônibus.

A auditoria solicitou os relatórios finais das sindicâncias que foram encerradas em 03 de junho de 2016, e verificou que os procedimentos adotados na apuração foram análise documental e tomada de depoimentos de [REDACTED], Chefe da Unidade Especial de Gerenciamento do Programa - UEGP/PTU/SEMOB, [REDACTED], Coordenador de Execução - UEGP/PTU/SEMOB, [REDACTED] executor de alguns contratos e [REDACTED] Diretor da Shox do Brasil Construções Ltda. Merece destaque que o Sr. [REDACTED] e [REDACTED] Borges foram respectivamente o arquiteto e o engenheiro dos projetos de construções e reformas dos terminais.

A comissão de sindicância chegou ao entendimento de que os principais eventos que contribuíram para os atrasos foram as recomendações da Agência de Fiscalização do Distrito Federal - AGEFIS, uma vez que foi necessário fazer adaptações no projeto original, do Corpo de Bombeiro Militar do Distrito Federal – CBMDF, que também foi necessário fazer adaptações no projeto original da Agência Reguladora de Água, Energia e Saneamento do Distrito Federal – ADASA, que se fez necessário análise da NOVACAP para implementação do projeto de captação de águas pluviais, do Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS em que havia pendências financeiras com a CEB e CAESB, e que obrigou a contratada a usar carros pipas, fossa séptica e geradores. Além disso, também houve excesso de precipitações na época da terraplenagem, porque devido aos atrasos na liberação de recursos, as obras não seguiram o cronograma inicial, coincidindo a etapa com período chuvoso, bem como a morosidade nas aprovações dos termos dos aditivos contratuais e o cancelamento de empenhos, no final do ano de 2014 e no início do ano de 2015, motivados pela troca do governo.

E como resultado, foram listadas algumas recomendações como: a) Publicação de instrumento legal determinando que órgão/unidade responsável pelo processo licitatório faça o monitoramento das alterações na legislação referente aos objetos licitados no âmbito da SEMOB e que, no caso de alterações supervenientes à licitação, o setor responsável informe a quem interessar para realizar as adaptações no projeto original; b) Criação de grupo de trabalho no âmbito da SEMOB, com a finalidade de estipular um prazo médio adequado para aprovação de termos aditivos contratuais para as futuras licitações; c) Apurar junto ao DFTRANS se as pendências financeiras com os órgãos relatados já foram sanadas, para não ocorrerem mais atrasos em situações similares e d) Quanto à SEMOB, recomenda-se a implantação de rotinas de monitoramento de tempo de resposta aos pedidos feitos aos órgãos



envolvidos CEB, CAESB, ADASA E DFTRANS, haja vista que a demora nas respostas tem influenciado a expansão nos prazos previstos nos cronogramas iniciais.

Dessa forma a auditoria observou que os relatórios finais das sindicâncias utilizaram de recomendações para atos e fatos administrativos futuros e não se deteve nas falhas que deram causa aos atrasos na execução da obra. Nesse sentido, ao contrário desse posicionamento, entende-se que o relatório da ADASA que dava orientação para implantação de reservatório para armazenamento temporário das águas de chuva foi datado do ano de 2010, portanto anterior a licitação.

Quanto à alegação de que os relatórios da AGEFIS e CBMDF, no ano de 2013, são posteriores a licitação e de que se fazia necessário ajuste aos projetos, entende-se que os projetistas não observaram o disposto na NBR 9050, que é a norma técnica brasileira de acessibilidade para portadores de deficiência ou de reduzida mobilidade, datada de 2004, e também não observaram as normas técnicas de elaboração de projetos de prevenção e combate a incêndio do Distrito Federal, Norma Técnica 02/2000, classificação das edificações de acordo com os riscos, Norma Técnica 04/2000, sistema de proteção de hidrantes, e o Decreto nº 21.361 de 20 de julho de 2000, que aprova o Regulamento de Segurança Contra Incêndio e Pânico do DF, bem como e não se balizaram na Lei nº 2.105 de 1998, que dispõe sobre o Código de Edificações do Distrito Federal. Além disso, o trabalho desenvolvido pela AGEFIS e CBMDF é o de fiscalização do cumprimento das normas elencadas, e não formuladoras de regras a partir dos relatórios de vistorias expedidos no ano de 2013.

Ainda no contexto das respostas por meio do Ofício nº 544/2017, a Unidade se manifestou conforme a seguir:

Quanto a esse item, informamos que foi instituída duas Comissões de Sindicância, por meio das Portarias n.ºs 23/2017 - SEMOB, 24/2017 - SEMOB, 29/2017 - SEMOB e 30/2017- SEMOB, com o objetivo de apurar os fatos narrados no item 2.1.1 do Informativo de Ação de Controle.

Causa

Ausência de objetividade na análise das justificativas apresentadas pelo atraso na execução de obras.

Consequência

- 1) Ineficácia no resultado da sindicância de apuração do atraso de obra;
- 2) Possibilidade de reincidência e atraso na implementação de outras obras no âmbito desta Secretaria.



Recomendação:

Devolver os processos de sindicância à Comissão responsável para a indicação dos responsáveis pelas falhas nos projetos básicos, notadamente em relação a não aplicação das Normas Técnicas existentes desde antes do processo licitatório.

2.1.2 – AUSÊNCIA DE ACOMPANHAMENTO CONTRATUAL.

Fato

Verificou-se que em três obras de reformas de terminais, Processo nº 090.004.715/2014 - Planaltina; Processo nº 090.004.714/2014 - Taguatinga Sul e Processo nº 090.004.716/2014 - Cruzeiro Novo, foram prorrogadas com a vigência de contrato já expirada.

Diante destes fatos, os autos foram encaminhados a PGDF para análise e manifestação quanto a prorrogação contratual. O Parecer nº 1189/2015/PRCON/PROCAD alertou o administrador quanto à consequência da escolha.

- (...) 1 - o contrato está extinto. Deve-se proceder a nova licitação. TCU;
- 2- o contrato está extinto. Nova licitação ou contratação emergencial. AGU;
- 3- o contrato não está extinto. Formalização posterior de caráter declaratório e, por consequência retroativa, que convalida risco de forma. PGDF;
- (...) Seja qual for a solução escolhida pelo Administrador, é certo que deverá ser apurada a responsabilidade pela desídia administrativa. (...)
- (...) Optando por seguir o entendimento desta PGDF, não é possível assegurar que ele será acolhido pelo órgão de controle, mesmo ' em caráter excepcional, já que não se trata de caso isolado, existindo pelo menos 03 (três) contratos nessa situação, podendo ser responsabilizado pelas ilegalidades decorrentes da prorrogação de contrato extinto (prorrogação verbal, prazo indeterminado e nova contratação sem licitação prévia).

A AJL/SEMOB teceu considerações acerca de mais uma opção, art. 79, §5º, da Lei nº 8.866/93, que parece mais apropriada ao caso em tela, haja vista as paralisações ocorridas nos contratos que atingiram significativamente os andamentos das obras. E também alerta que nesta opção, o entendimento não é pacífico no TCU.

Art. 79

§5º Ocorrendo impedimento, paralisação, ou sustação do contrato, o cronograma de execução será prorrogado automaticamente por igual prazo.

A auditoria, ao analisar os autos dos processos, observou que não houve nenhuma paralisação ou sustação expressa, o que ocorreu foi um atraso significativo no início das obras, com os seguintes argumentos apresentados pela UEGP lapso entre a assinatura do contrato e a emissão de ordem de serviço; impossibilidade de iniciar a obra com o terminal em



operação; falta de empenho do contrato; demora na definição de onde seria o terminal provisório e demora no levantamento das reais necessidades relativas às instalações elétricas, hidráulicas, combate à incêndio, SPDA.

Nesse sentido, verifica-se que em apurada verificação esses argumentos se mostraram insuficientes para legitimar eventual prorrogação/devolução de prazo, tendo em vista que quanto à justificativa de ausência de empenho, necessitaria de maior aprofundamento do órgão consulente para ser legitimado. Nenhum desses motivos está apto a embasar a prorrogação de prazo, seja por falta de detalhamento, seja por não se enquadrarem como legítimos.

Também foi verificado que não foi aberto nenhum processo para apurar a desídia da administração, apenas processos para apurar o que deu causa aos reiterados atrasos nas obras, que são objeto de estudo em ponto de auditoria neste IAC.

Ainda no contexto das respostas por meio do Ofício nº 544/2017, a Unidade se manifestou conforme a seguir:

a) Todas as áreas foram notificadas, conforme Circular n.º SEI-GDF n.º 10/2017 - SEMOB/GAB/ASTEC.

b) Quanto a esse item, foi solicitado a Subsecretária de Administração Geral desta Pasta - Suag/Semob, gestões perante a Secretaria de Planejamento, Orçamento e Gestão - Seplag, no sentido de promover a capacitação dos servidores, conforme o Memorando n.º SEI- GDF n.º 338/2017 - SEMOB/GAB/ASTEC.

c) Como informado no item 1.1.1, esta Secretaria de Estado de Mobilidade está instituindo comissões de sindicância para apurar separadamente os itens do mencionado IAC.

Cumpre salientar que, as comissões estão sendo formadas pelos mesmos servidores, com o objetivo de aproveitar a expertise adquirida nos trabalhos já realizados, ao visto de dar maior celeridade nas apurações.

Nesse sentido, iniciamos as apurações pelo item 2.1.1 do Informativo de Ação de Controle, conforme inserto nas Portarias n.ºs 23/2017 - SEMOB, 24/2017 - SEMOB, 29/2017 - SEMOB e 30/2017- SEMOB.

Causa

- 1) Ausência de acompanhamento contratual;
- 2) Projeto básico mal elaborado que necessita de grandes ajustes na execução das obras;
- 3) Ausência de planejamento na implantação concomitante de várias obras;



- 4) Não observação pelo gestor público das formalidades impostas em lei;
- 5) Significativas alterações no objeto contratado;
- 6) Negligência administrativa na gestão de contratos.

Consequência

- 1) Eventual prejuízo resultante da desídia administrativa;
- 2) Responsabilização pela ilegalidade de prorrogação de contrato extinto (contrato verbal ou prazo indeterminado);
- 3) Continuidade da obra sem cobertura contratual.

Recomendação:

- a) Criar no prazo de 30 dias, normativo interno relacionado à Circular SEI nº 10/2017 – SEMOB/GAB/ASTEC de forma a evitar a ocorrência de Projeto Básico e/ou Projeto Executivo com grau de detalhamento impreciso.
- b) Realizar o Treinamento dos gestores públicos para que na gestão dos contratos observe as formalidades impostas por lei;
- c) Abrir procedimento apuratório para verificar a responsabilidade por desídia da administração na prorrogação dos contratos extintos nas reformas dos terminais de Planaltina, Taguatinga Sul e Cruzeiro Novo.

2.1.3 - ADITIVOS CONTRATUAIS QUE ULTRAPASSAM OS LIMITES IMPOSTOS PELA LEI Nº 8.666/ 93.

Fato

A Nota de Auditoria nº 18 - Processo 28563/2014 -e do TCDF já havia apontado que o aditamento contratual ultrapassava os limites impostos pela Lei nº 8.666/93, no Contrato nº 15/2013 - construção do Terminal QNR Ceilândia teve um acréscimo de R\$810.882,96 (24,83%). Esse valor foi apurado considerando acréscimo de itens e de quantitativos de serviços no total de R\$1.080.932,09 (33,09%) e supressões no montante de R\$270.049,12 (8,3%) e no Contrato nº 17/2013 - construção do Terminal de Sobradinho II foi apurado considerando acréscimos de itens e de quantitativos no total de R\$743.563,03 (26,95%) e supressões no montante de R\$54.399,84 (1,98%) O TCDF solicitou esclarecimentos a Jurisdicionada, porém os argumentos apresentados não justificaram a irregularidade cometida pela Secretaria de Estado de Mobilidade.



Esta auditoria prosseguiu com estudos, com aumento da amostra, nas obras de reformas do terminal, e detectou que houve uma continuação da prática do cálculo da indevida compensação.

Esta prática de compensação é considerada como inadequada pela PGDF (Pareceres nº 625/2012 e 1540/2012 - PROCAD), pelo TCDF (Decisão nº 5747/2010) e pelo TCU (Acórdãos nº 2206/2006, 1080/2008, 1192/2009, 749/2010, 15599/2010, 2819/2011 e 2530/2011, todos do Plenário).

O limite de aditamento é de 25% para construção e 50% para reforma e deve considerar individualmente os acréscimos e supressões, vedada a possibilidade de compensação entre um ou outro percentual. Dessa forma, os percentuais desses aditivos ultrapassaram o limite legal. Com estas alterações contratuais ficou configurado que houve significativas modificações no projeto básico, inclusive com modificação do pavimento asfáltico para pavimento em concreto.

Ainda no contexto das respostas por meio do Ofício nº 544/2017, a Unidade se manifestou conforme a seguir:

- a) Todas as áreas foram notificadas, conforme a Circular SEI-GDF n.º 11/2017 - SEMOB/GAB/ASTEC.
- b) Todas as áreas foram notificadas, conforme a Circular SEI-GDF n.º 12/2017 - SEMOB/GAB/ASTEC.
- c) Como informado nos itens 1.1.1 e 2.1.2, esta Secretaria de Estado de Mobilidade está instituindo comissões de sindicância para apurar separadamente os itens do mencionado IAC.

Cumpre salientar que, as comissões estão sendo formadas pelos mesmos servidores, com o objetivo de aproveitar a expertise adquirida nos trabalhos já realizados, ao visio de dar maior celeridade nas apurações.

Nesse sentido, iniciamos as apurações pelo item 2.1.1 do Informativo de Ação de Controle, conforme inserto nas Portarias n.ºs 23/2017 - SEMOB, 24/2017 - SEMOB, 29/2017 - SEMOB e 30/2017 - SEMOB.

Causa

- 1) Deficiência na elaboração do Projeto Básico;
- 2) Inadequação no cálculo do percentual do aditivo;
- 3) Não atendimento das orientações da PGDF, TCDF e TCU;
- 4) Falhas no gerenciamento do contrato



Consequência

- 1) Pagamento indevido com a aprovação irregular dos aditivos;
- 2) Não atendimento ao objeto do Contrato;
- 3) Incerteza se foi a melhor proposta para Administração.

Recomendação:

- a) Criar no prazo de 30 dias, normativo interno relacionado à Circular SEI nº 11/2017 – SEMOB/GAB/ASTEC de forma a evitar a ocorrência de extrapolação de limites previstos artigo 65, 1º, da Lei nº 8666/93, bem como considerar individualmente os acréscimos e supressões, conforme entendimento dos Tribunais de Contas;
- b) Criar no prazo de 30 dias, normativo interno relacionado à Circular SEI nº 12/2017 – SEMOB/GAB/ASTEC de forma a evitar o descumprimento dos pareceres da PGDF, tendo em vista ser o órgão de assessoramento jurídico do Distrito Federal, bem como submetam à apreciação da assessoria jurídica do órgão as minutas dos termos aditivos para que sejam examinadas e aprovadas previamente.
- c) Instaurar processo para apuração de responsabilidades tendo em vista a realização de aditivos acima dos limites permitidos pela Lei de Licitações;

2.1.4 - FALHAS NO ACOMPANHAMENTO DOS EXECUTORES DAS OBRAS DOS TERMINAIS.

Fato

Para acompanhar as reformas e as construções dos terminais foi designado para cada contrato um executor e um suplente, uma empresa supervisora para todas as obras, além da Unidade Especial de Gerenciamento de Programa/UEGP/SEMOB, que gerenciava todo o arcabouço de contratação.

Contrato	Terminal	Executor
002/2014	Samambaia Norte	
003/2014	Samambaia Sul	
015/2013	QNR Ceilândia	
016/2013	Gama Leste	
017/2013	AR 25 Sobradinho II	
018/2013	QS 18 Riacho Fundo II	
018/2014	QSF, Setor D, AE 3, Taguatinga	
019/2014	Setor H, Planaltina	
020/2014	Setor N, Cruzeiro Novo	
004/2014	Q 311, Recanto das Emas I	



Contrato	Terminal	Executor
005/2014	Quadras 400/600 – Recanto das Emas II	
011/2014	AE 10, lote B, Guará I	
012/2014	Q 33, Lt. 01, Paranoá	
013/2014	Setor M Norte - Taguatinga	
008/2014	AE, Guará I	
009/2014	Av. Contorno AE 7, Núcleo Bandeirante	
010/2014	QNP 24. AE n1, P Sul, Taguatinga	

Consta no termo de referência (fl. 2248) que:

(...) o acompanhamento das obras pela empresa consultora (supervisora) dar-se- nos campos de atividades técnicas e administrativas. Os engenheiros fiscais do GDF deverão acompanhar as atividades da empresa consultora (supervisora) nas obras a serem executadas. (...)

Foi observado que a partir de término do contrato do Consórcio Supervisor, maio/2015, os executores deixaram de ter os serviços de apoio no acompanhamento e fiscalizao dos contratos, porém as medioes dos contratos continuaram a ser atestadas pelo executor, inclusive constando o atesto nas memórias de cculos apresentadas pelas empresas, e no atesto das planilhas de aditivos solicitadas.

Entretanto, verificou-se que apesar dos documentos atestados pelos executores, a SEMOB não consegue responder aos questionamentos do TCDF quanto às fragilidades e inconsistência nos registros das medioes (achado 3), possibilidade de antecipo de pagamento; inconsistência na determinao dos quantitativos aditados (achado 4); desconformidade entre serviços contratados e os efetivamente executados (achado 5), alteraoes de itens sem formalizao de termo aditivo acarretando prejuízo ao erário (achado 6). A SEMOB não questionou os achados de auditoria, comprometendo-se a reavaliar as medioes e respectivas memórias de cáculo, tmbm argumentou que estão sendo realizadas reunioes para melhoria dos procedimentos de medio e de avaliao de aditivos contratuais.

A auditoria ressalva que embora não haja mais a presença da supervisora, não cabe ao executor o qual atestou os documentos se eximir das responsabilidades, convém lembrar que este ato simboliza que os serviços foram executados de acordo com os projetos, os quantitativos, preços e especificaoes detalhados no projeto. Ademais, a funo do executor está expressa em vários normativos:

Decreto n 35.240/2014 (...)

Art. 2 (...)
X -EXECUTOR: servidor ou unidade do órgão concedente, a quem caberá supervisionar, fiscalizar e acompanhar a execuo do convênio, bem como apresentar relatórios periódicos; (...)

Art. 21 (...)

 5  da competência e responsabilidade do executor:



- a) acompanhar e fiscalizar in loco se as atividades estão sendo desenvolvidas de conformidade com as cláusulas do convênio, com o Plano de Trabalho aprovado, bem como se os recursos repassados estão sendo utilizados exclusivamente na consecução do objeto conveniado;
- b) registrar em documento próprio, a ser anexado aos autos, todas as situações de relevância verificadas, dando ciência ao seu superior hierárquico sobre as providências administrativas pertinentes;
- c) emitir relatório mensal sobre o cumprimento das obrigações contidas no Termo de Convênio;
- d) emitir relatório e parecer conclusivo para aditamento do convênio.

A auditoria observou que os executores não estão cumprindo sua função precípua de acompanhamento e fiscalização das obras, bem como estão atestando memória de cálculo e medições sem ter a comprovação de que os serviços foram executados, visto que não conseguem apresentar justificativas e subsídios técnicos para comprovar as fragilidades e inconsistências detectadas pelos achados do TCDF.

Em resposta o Órgão se posicionou da seguinte maneira, MEMO nº 30/2017-UEGP/SEMOB, 20 de fevereiro de 2017.

As recomendações A e B solicitam que sejam notificados os executores de contrato para que apresentem memórias de cálculo das medições e planilhas de aditivo. Neste sentido, é necessário que se unifique o entendimento sobre os procedimentos adotados para as obras do PTU/DF.

O procedimento padrão pressupõe o auxílio de uma empresa supervisora para acompanhamento da realização dos serviços, com capacidade para realizar as medições. O Executor não dispõe de equipamento necessário à realização de ensaios, medições topográficas e outras funções requeridas nas medições.

No CD anexo são apresentadas, a título de exemplos, dois volumes do Processo nº 090.001.393/2014, que se refere aos pagamentos do Contrato nº 003/2014 da obra do terminal de Samambaia Sul (...)

Paralelamente, no CD anexo, são apresentados outros volumes dos processos de pagamento de outras obras, também a título de exemplo pois, para atender a notificação de se apresentar os relatórios de andamento e as memórias das medições, na sua totalidade seria necessário o envio de todos os processos. O objetivo deste posicionamento é favorecer a melhor análise e evitar burocracia, na expectativa de que os exemplos sejam suficientes para demonstrar que os documentos apresentados são suficientes para atender os requisitos legais e normativos da execução de obras do setor público.

Manifestamos, portanto, o entendimento de que os processos de pagamento estão instruídos com farta documentação, suficiente para realizar as verificações necessárias, tanto para aditivos quanto para medições. Caso considere o atendimento



da recomendação do item C, (...) verificará a inexistência de falhas que possam desaguar em dano financeiro ao erário.

Registra-se que, (...) de onde se originam alguns apontamentos do TCDF a respeito de memórias e planilhas, a UEGP/SEMOB, ao visor de não encerrar os processos de pagamento e está em fase de contratação de nova empresa supervisora, para realizar o trabalho de análise documental e verificação na obra (“as built”), para certificar que os fatos que geraram os apontamentos, e que restam inconclusos, não produzem qualquer efeito danoso.

Não obstante as respostas da SEMOB, a auditoria mantém os itens recomendados e reforça que devem ser notificados os executores para que apresentem as memórias de cálculos para o que o órgão SEMOB possa avaliar se houve prejuízo ao erário e responder aos questionamentos do TCDF, pois a auditoria já tinha verificado os processos de pagamento das medições, e observou que a documentação que embasou o pagamento das medições havia apenas um atestado de medição assinado pelos referidos executores de contrato, convém salientar que não foi cumprido o Decreto nº 35.240/2014, art. 21, quanto a função precípua do executor e foi ratificado tal ineficiência da fiscalização da obra com resposta supracitada de que pressupõe do auxílio da supervisora para o acompanhamento dos serviços, visto que o contrato de supervisão foi encerrado em maio/2015, quando havia iniciado apenas algumas obras de supervisão e nenhuma obra de reforma.

Quanto à contratação de nova empresa de supervisão para realizar a análise documental e certificar os fatos que geraram os apontamentos do TCDF será inócua esta ação, porque os achados diziam respeito ausência de comprovação de execução de quantitativos, que nesta etapa de prédio pronto já não se consegue mais averiguar, devido a ausência de acompanhamento com as devidas memórias de cálculo.

Ainda no contexto das respostas por meio do Ofício nº 544/2017, a Unidade se manifestou conforme a seguir:

- a) Quanto a esse item, determinamos a Unidade Especial de Gerenciamento do Programa de Transporte Urbano desta Pasta - UEGP/Semob, que notificassem os executores para que apresentem suas memórias de cálculo que deram origem as medições e planilhas de aditivos, conforme o Memorando SEI-GDF n.º 340/2017 - SEMOB/GAB/ASTEC.
- b) Quanto a esse item, determinamos a Unidade Especial de Gerenciamento do Programa de Transporte Urbano desta Pasta - UEGP/Semob, que notificassem os executores para que apresentem seus relatórios de acompanhamento das obras, conforme o Memorando SEI-GDF n.º 339/2017 - SEMOB/GAB/ASTEC.



c) Como informado nos itens 1.1.1, 2.1.2 e 2.1.3, esta Secretaria de Estado de Mobilidade está instituindo comissões de sindicância para apurar separadamente os itens do mencionado IAC.

Cumpra salientar que, as comissões estão sendo formadas pelos mesmos servidores, com o objetivo de aproveitar a expertise adquirida nos trabalhos já realizados, ao visio de dar maior celeridade nas apurações.

Nesse sentido, iniciamos as apurações pelo item 2.1.1 do Informativo de Ação de Controle, conforme inserto nas Portarias n.ºs 23/2017 - SEMOB, 24/2017 - SEMOB, 29/2017 - SEMOB e 30/2017- SEMOB.

Causa

- 1) Falhas na função de supervisão, fiscalização e acompanhamento das obras pelo executor dos contratos;
- 2) Não cumprimento do disposto no Decreto nº 35.240/2014 quanto à competência e responsabilidade do executor de contrato;
- 3) Ausência de registros das situações de relevância durante a execução das obras pelo executor dos contratos;
- 4) Ausência do histórico do acompanhamento da execução da obra pelo órgão gestor do contrato-SEMOB.

Consequência

- 1) Pagamentos antecipados de serviços;
- 2) Prejuízo ao erário por pagamentos de serviços não realizado, ou em quantidade menor, ou de qualidade inferior ao especificado;
- 3) Execução de obra em desacordo com o objeto da licitação.

Recomendação:

- a) Apresentar as memórias de cálculo que deram origem as medições e planilhas de aditivos;
- b) Verificar se houve pagamentos indevidos, em caso afirmativo instaurar processo administrativo para apurar responsabilidade e tomada de contas especial pelo dano financeiro.

2.1.5 - INEFICIÊNCIA E PREJUÍZO NA CONTRATAÇÃO DO CONSÓRCIO SUPERVISOR.



Fato

Foi contratada uma empresa supervisora para garantir que as obras do Programa de Transporte Urbano - PTU fossem executadas de acordo com os projetos e especificações estabelecidos, e para acompanhar o cumprimento dos cronogramas físico e financeiro das construções e reformas de terminais de ônibus urbano e construção de ciclovias, Contrato nº 19/2013, em 12/12/2013, prazo de execução 15 meses (11/03/2015) e vigência 17 meses (11/05/2015), valor R\$3.538.821,57, Consórcio Ecoplan/Skill (CNPJ 93.930.643/0001-53 e CNPJ 02.991.032/0001-21).

Quanto aos terminais caberia: a) reformas dos terminais Grupo 1- QNP 24, P Sul - Ceilândia, Guará I, Núcleo Bandeirante; Grupo 2- QNM 42, Setor M Norte Taguatinga, Guará II, Paranoá; Grupo 3- QSF, Setor D, Taguatinga Sul, Planaltina e Cruzeiro Novo. b) construções de terminais Grupo 1 Setor Leste Gama; Grupo 2 QNR/Expansão Ceilândia, Sobradinho II; Grupo 3 Recanto das Emas I e Recanto das Emas II; Grupo 4 Samambaia Norte e Samambaia Sul e Grupo 5 Riacho Fundo II.

Porém, observou-se que no ano de 2014 foram iniciadas as obras de construções do Terminal da QNR Ceilândia, Terminal Samambaia Sul, Terminal de Sobradinho II, Terminal do Riacho Fundo II, Terminal Gama Leste, Terminal do Recanto das Emas. Contudo, nenhuma dessas obras foi concluída na vigência do contrato da empresa supervisora, todas apenas em estado inicial de obra, com exceção do terminal do Riacho Fundo II, inaugurado em 26/06/2015 e Terminal de Sobradinho II, inaugurado em 28/07/2015. Quanto às obras de reformas, os contratos foram assinados em 2014, com ordem de serviço no mesmo ano, mas nenhuma dessas obras foi iniciada, então não houve trabalho da supervisora.

Quanto às construções dos terminais, todos os relatórios técnicos mensais de andamento das empreiteiras e relatórios técnicos da supervisora, no ano de 2014, foram acompanhados pelo executor do contrato, [REDACTED], CPF [REDACTED] (DODF nº 43/2014), que fez glosas nas medições, ora pelo trabalho não estar a contento ora por não comprovação de hora de trabalho do profissional, no valor de R\$192.212,09 (fl.3341).

A partir da 13ª medição, o executor do contrato passou a ser o [REDACTED], matrícula [REDACTED], e não consta dos autos a substituição de titularidade da execução. Verificou-se que neste período, janeiro (13ª medição), fevereiro (14ª medição) e março de 2015 (15ª medição), não houve mais valores glosados nas medições. Na 14ª medição, a supervisora solicitou o pagamento dos profissionais que foram inicialmente glosados pelo não cumprimento da entrega em tempo dos produtos, com boletins de medição nomeados de ajustes, assim como os profissionais não



mencionados nos boletins de medições anteriores, que estariam trabalhando na época, com boletins nomeados como atrasos. O Executor considerou que fossem pagos boletins de ajustes, com os produtos que foram revistos e entregues a contento no valor de R\$ 157.064,95, permanecendo bloqueado apenas o valor dos boletins de atraso, no valor de R\$ 35.147,14, que considerou que as horas não deveriam ser pagas, pois não existe como apontar e quantificar os trabalhos por eles realizados, depois de tantos meses passados.

Entretanto, ao observar os motivos da glosa nos relatórios de 2014, que era a participação insatisfatória dos profissionais na condução dos trabalhos de análises de projetos e de propostas para modificações a serem introduzidas por ocasião da implantação das obras; duplicação de serviços de campo; serviços de moldagem de corpo de prova de concreto que já apresentava saldo zero; utilização de equipamentos de topografia em etapas em que não se tinha a presença dos profissionais técnicos de topógrafo e auxiliar de topografia, entre outras. Diante destes motivos, a auditoria entende que os pagamentos das glosas foram indevidos, porque não tinha como uma entrega posterior de um produto ter o condão de reduzir as responsabilidades, como por exemplo, na análise de projetos e na implantação da obra, porque, no mínimo, alterava cronograma e talvez até inviabilizasse a execução das obras.

A empresa Ecoplan recebeu pelo seu trabalho no ano de 2014, R\$1.318.200,65 e no ano de 2015, R\$940.612,19, e a empresa Skill recebeu no ano de 2014, R\$153.133,39 e no ano de 2015 R\$104.555,31, totalizando o pagamento de R\$2.516.501,54, correspondendo a 71% do valor total do contrato pela supervisão dos terminais. E constava no termo de referência que os produtos a serem entregues seriam um relatório técnico mensal de andamento das empreiteiras, relatório técnico da supervisora e relatório final como condição indispensável para o termo de recebimento definitivo dos serviços referentes ao contrato de supervisão.

A auditoria, em análise apurada, observou que o contrato de supervisão foi ineficiente e ineficaz, porque não acompanhou nenhuma das obras de construção até o final, nenhuma das obras de reforma e não foram entregues nenhum dos relatórios finais, visto que a Administração não manteve a execução das obras de acordo com os cronogramas contratados. Verificou-se que houve desperdício de recursos financeiros porque foi pago 71% do contrato em que os relatórios mensais não continham detalhes técnicos da construção, porque em sua maioria não tinham iniciado a construção, o conteúdo se restringia a questões administrativas, também fica evidenciado prejuízo com o pagamento indevido das glosas no valor de R\$157.064,95.

Em resposta o Órgão se posicionou da seguinte maneira, MEMO nº 30/2017-UEGP/SEMOB, 20 de fevereiro de 2017.



Apresenta-se neste item o levantamento dos produtos efetivamente entregues pela supervisora (...).

Quanto à solicitação dos Ajustes apresentada na 14ª Medição pela supervisora, o Executor do Contrato analisou toda a documentação e considerou que os produtos foram revistos e entregues a contento.

Quanto aos Atrasos, mesmo com todos os documentos comprobatórios e declaratórios enviados pela Supervisora, o Executor considerou que as horas não devam ser pagas, pois não existe como apontar e quantificar os trabalhos por eles realizados depois de tantos meses passados.

Não obstante a resposta da SEMOB, a auditoria mantém as recomendações, visto que não tem como se falar que os produtos foram entregues e revistos, pois o que foram glosado nos itens não cabem revisão e nem entrega a posteriori, visto que foram a não utilização de equipamentos topográficos; horas de engenheiro pleno não pertencente a equipe aprovada pela UEGP/ST (a época); extrapolou as horas contratadas de especialista de meio ambiente e especialista em segurança do trabalho, duplicidade de trabalhos de campo, extrapolou o quantitativo contratado de moldagem de corpo de prova de concreto.

Ainda no contexto das respostas por meio do Ofício nº 544/2017, a Unidade se manifestou conforme a seguir:

- a) Todas as áreas foram notificadas, conforme a Circular SEI-GDF n.º 13/2017 - SEMOB/GAB/ASTEC.
- b) Quanto a este item, solicitamos à Unidade de Controle Interno desta Pasta - UCI/Semob, emissão de Nota Técnica acerca dos pagamentos das glosas de serviços não executados. Após as orientações emanadas pelo Chefe daquela Unidade, esta Semob tomará todas as medidas necessárias ao exato cumprimento da lei.

Causa

- 1) Descompasso entre a execução das obras de reformas e construções de terminais com a contratação de uma empresa supervisora;
- 2) Ausência de projetos básicos como sondagem, terraplenagem, fundação que causaram morosidade no início da execução das obras;
- 3) Indefinição quanto à implantação dos terminais provisórios nos casos das reformas, e da demolição dos pontos de solda no caso das construções;
- 4) Inércia da administração na tomada de decisão;
- 5) Deficiência no planejamento de ações no transporte público.

Consequência



- 1) Ineficiência e ineficácia na contratação da supervisora porque foi utilizada apenas no início da implantação das construções de terminais;
- 2) Não entrega de todos os produtos relacionados no termo de referência;
- 3) Subutilização da supervisora no trabalho de acompanhamento e fiscalização das construções e reforma dos terminais pela morosidade de iniciar a obra;
- 4) Prejuízo ao erário pelo pagamento de 71% do valor do contrato e não ter atingido o objetivo disposto no termo de referência.

Recomendação:

a) Criar no prazo de 30 dias, normativo interno relacionado à Circular SEI nº 13/2017 – SEMOB/GAB/ASTEC de forma a garantir o planejamento mais eficiente nas atividades de execução e supervisão de obras, bem como obedecer aos princípios a que está submetida a administração pública, especialmente a eficiência;

b) Apurar responsabilidade dos gestores pelo prejuízo R\$157.064,95 decorrente do pagamento de valores glosados.

2.1.6 - PENDÊNCIAS NAS RESPOSTAS DAS NOTAS DE AUDITORIA DO TCDF.

Fato

Foram detectadas várias falhas graves pelas Notas de Auditoria do TCDF nº 18, relativa ao ano de 2014, e nº 12, relativa ao ano de 2015, em que os auditores mantêm os achados porque a jurisdicionada não consegue justificar os erros cometidos nas memórias de cálculo dos aditivos e das medições, nem explicar a vantajosidade na mudança de algumas soluções técnicas.

Diante deste cenário, a auditoria solicitou informações, solicitação de auditoria nº 15/2016, quanto ao andamento das medidas para cumprimento do disposto nas Notas Técnicas do TCDF, sobre o achado nº 3 - fragilidades e inconsistências nos registros das medições.

(...) e. A UEGP/SEMOB expressa sua concordância com a permanência do achado, uma vez que, estando os contratos em andamento, as ações são de caráter contínuo, tanto que o Plano de Ação mostra a situação com " EM EXECUÇÃO - CONCLUÍDA PARA OS CONTRATOS ADITADOS EM 2015"

(...) g. devido à ocorrência de outros fatores não previstos e da permanente atenção para manutenção da aderência do contrato aos serviços em execução, está em andamento a análise para novos ajustes na planilha de quantidades, o que poderá ensejar novo aditivo ao contrato sem alteração de valor, visando também atender a recomendação de " que sejam adequados os quantitativos dos aditivos para que eles



reflitam a correta metodologia de apropriação dos serviços", também para outros serviços e não somente terraplenagem.

Sobre os achados nº 4 - Inconsistências na determinação dos quantitativos aditados:

a. (...) esta unidade informou que o " trabalho a ser realizado para verificação do apontamento especificamente para Sobradinho II depende de verificação do 'as built' que é uma tarefa característica da supervisão, ainda a ser contratada".

b. A contratação de empresa para os serviços de supervisão está em andamento na UEGP/SEMOB, com a finalidade de realizar os levantamentos e verificações da obra na situação " as built", o que depende, inclusive, de equipamento apropriado para realização de ensaios e medições topográficas para verificação das reais quantidades realizadas. Dessa forma o atendimento deste achado se dará após a contratação da nova empresa supervisora.

Na mesma esteira, a resposta acerca do achado nº 5 - Desconformidade entre os serviços contratados e efetivamente executados:

a. No relatório de manifestação da UEGP/SEMOB sobre os apontamentos finais do exercício de 2015 foi informado que é necessário " contar com os serviços de supervisão" para demonstração de alguns casos apontados, portanto somente poderão ser esclarecidos após a contratação de nova empresa supervisora;

(...)

b. A UEGP está buscando, junto aos executores de contrato e às construtoras, a realização de ações para reunir elementos demonstrativos ou documentos probatórios sobre a conformidade dos serviços apontados como não conformes, sendo o caso mais representativo a questão da execução do tanque de amortecimento da vazão de águas pluviais do Terminal do Gama Leste (...)

c. Fotos do tanque de detenção de água pluvial dos terminais do Gama Leste, QNR-Ceilândia e Sobradinho II. Observe-se que foram utilizados apenas dois anéis pré-moldados no tanque do Terminal de Gama Leste.

Sobre o achado nº 6 - Alterações de itens sem formalização de termo aditivo acarretando dano ao erário:

a. A UEGP/SEMOB efetuou a solicitação de instauração de processos de sindicância para apuração de eventuais responsabilidades(conforme planilha anexa) (...)

b. De acordo com informações prestada ao TCDF foram determinadas retenções preventivas dos pagamentos das medições, a partir da recomendação do TCDF. A UEGP/SEMOB aguarda a eliminação das pendências para emissão dos Termos de Recebimento Definitivo das obras em foco para emissão das medições finais e eventual formalização de ajuste no termo de encerramento dos contatos, sem que haja qualquer dano ao erário.

A auditoria analisou as respostas aos achados do TCDF e observou que não cabe mais o argumento de que necessita da contratação de supervisora para concluir os estudos, visto que para o ano de 2016 falta apenas a conclusão das obras de construção de Samambaia Norte (dezembro) e Sul (novembro) e para o ano de 2017 a reformas do Núcleo Bandeirante (prevista Janeiro) e Planaltina (prevista fevereiro), então uma nova supervisora



seria de pouca valia, visto que grande parte das obras já foi concluída e de nada iria poder ajudar no que ocorreu durante a execução e tampouco nos “as built” já que não tem como detalhar o como foi construído. Cabe apurar o trabalho do executor quanto o atesto das medições e das memórias de calculo, bem como solicitar os relatórios de acompanhamento das obras porque nos autos foi encontrado apenas o documento de atesto das medições.

Quanto às retenções de medições foi verificado que houve nas obras concluídas apenas o recebimento provisório, reteve o pagamento da última medição aguardando a eliminação das pendências.

Em resposta o Órgão se posicionou da seguinte maneira, MEMO nº 30/2017-UEGP/SEMOB, 20 de fevereiro de 2017.

A recomendação desse item é recorrente, na medida em que generaliza a questão das memórias de cálculo e relatórios de acompanhamento para todos os contratos. Na realidade, a UEGP/SEMOB, concordou com a permanência de alguns apontamentos, exclusivos das primeiras obras, ou seja, os Terminais de Gama Leste, QNR Ceilândia, Sobradinho II e Riacho Fundo II. Ocorre que os apontamentos destas obras surgiram quando já estavam praticamente concluídas, impossibilitando que as mesmas ações corretivas que foram implementadas para todas as demais obras durante sua execução fossem realizadas naqueles terminais.

As ações implementadas não somente mostram a lisura dos processos, mas demonstram categoricamente os benefícios qualitativos das adequações de projetos, cuja análise apresentada no item 1 do IAC nº 3/2017 desprezou todas as considerações neste sentido, não havendo levar em conta, inclusive, o fato de já ter sido aceito para as demais obras pelo TCDF.(...)

Para esclarecimentos dos fatos após a conclusão das primeiras obras (Gama Leste, QNR Ceilândia, Sobradinho II e Riacho Fundo II) são necessários serviços específicos de supervisão, que somente serão realizados a partir do início dos trabalhos da nova empresa supervisora, o que torna improcedente o argumento de que sua contratação seria de “pouca valia”, pois não foi levado em conta que as medições finais daqueles contratos não foram realizadas e, portanto, se vier a ser confirmada eventual divergência, não se converterá em dano financeiro. Neste aspecto a UEGP/SEMOB está de acordo com a recomendação do item 2.1.6, para “apurar as pendências solicitadas nas Notas de Auditoria do TCDF”.

Não obstante a resposta da SEMOB, a auditoria mantém a recomendação, e esta se preserva recorrente porque as questões de memória e relatórios de acompanhamento dos contratos permeiam todo o desenrolar da condução das reformas e construções dos



terminais, que dificultou a análise na transparência dos atos praticados pela equipe responsáveis pelas obras.

Quanto aos benefícios qualitativos a que se refere, mantemos a mesma ponderação exposta no item 1.1.1 o que ocorreu foi simplesmente o cumprimento de norma técnicas (combate a incêndio, tanque de armazenamento de águas pluviais, SPDA e Acessibilidade) dispostas em anos bem anteriores a construção de tais obras. E não se pode alegar que houve vantagem para a Administração Pública o simples fato de haver concluído as obras, a que se lembrar de que não é vantagem concluir obra a qualquer custo, tem que haver uma conjugação com os princípios da eficiência e economicidade.

Quanto à contratação de uma nova supervisora, mantemos a mesma ponderação exposta no item 2.1.4 de que será inócua esta ação, porque os achados diziam respeito a ausência de comprovação de execução de quantitativos, que nesta etapa de prédio pronto já não se consegue mais averiguar devido a ausência de acompanhamento de execução com as devidas memórias de cálculo.

Ainda no contexto das respostas por meio do Ofício nº 544/2017, a Unidade se manifestou conforme a seguir:

Como informado nos itens 1.1.1, 2.1.2, 2.1.3 e 2.14, esta Secretaria de Estado de Mobilidade está instituindo comissões de sindicância para apurar separadamente os itens do mencionado IAC.

Cumpre salientar que, as comissões estão sendo formadas pelos mesmos servidores, com o objetivo de aproveitar a expertise adquirida nos trabalhos já realizados, ao visto de dar maior celeridade nas apurações.

Nesse sentido, iniciamos as apurações pelo item 2.1.1 do Informativo de Ação de Controle, conforme inserto nas Portarias n.ºs 23/2017 - SEMOB, 24/2017 - SEMOB, 29/2017 - SEMOB e 30/2017- SEMOB.

Causa

- 1) Não houve um acompanhamento efetivo da execução das obras pelo executor e pela direção da UEGP;
- 2) Projeto básico mal elaborado que proporcionou a mudança indiscriminada de especificações e serviços.

Consequência

- 1) Pagamento antecipados de medições;
- 2) Pagamento indevido de serviços não executados;



3) Entrega de objeto diferente do contratado.

Recomendação:

Apurar as pendências solicitadas nas Notas de Auditoria do TCDF, caso não haja as memórias de cálculo e relatório de acompanhamento, apurar a responsabilidade e se comprovado prejuízo instalar a Tomada de Contas Especial.

2.1.7 - INADEQUAÇÃO DAS INSTALAÇÕES FÍSICAS NAS REFORMAS E CONSTRUÇÕES DOS TERMINAIS.

Fato

Em visita aos terminais urbanos da Ceilândia (P Sul e QNR), Cruzeiro Novo, Gama Sul, Guará I e II, Núcleo Bandeirante, Planaltina, Recanto das Emas (Quadra 311 e EQ 400/600), Riacho Fundo II, Samambaia (QR 433 e Quadra 327), Sobradinho II, Taguatinga (Sul e M Norte) e Planaltina foi observada inadequações físicas, principalmente por não constarem do projeto básico os itens de acessibilidade, redimensionamento das bacias sanitárias, redimensionamento das cargas dos circuitos elétricos, ausência de rede de telefonia e lógica, ausência de comunicação visual, ausência de estacionamento e ausência de bebedouro.

Nenhum dos terminais foi contemplado com sinalização direcional, em desconformidade com NBR 9050-2015, item 5.4.6.4 - Sinalização Visual Direcional, o que dificulta a circulação dos portadores de deficiência visual nas plataformas dos terminais.

Nos terminais do Recanto das Emas (Quadra 311 e EQ 400/600), Sobradinho II, P Sul e M Norte, o acesso da manobra de cadeira de roda com deslocamento quando da entrada no terminal apresenta-se em desconformidade ao item 4.3.5 da Norma 9050-2015. Também foi observado que a rota de acesso dos cadeirantes das calçadas externas ao terminal põe em risco a segurança do deficiente, visto que não há sinalização e terá que atravessar a rota de entrada/saída dos ônibus dos terminais.

Quanto aos assentos dos usuários nos terminais que foram reformados permanecem os bancos em madeira, que passaram por pintura, sem, contudo, disponibilizar assentos para deficientes e pessoas com mobilidade reduzida, conforme preconiza a NBR 9050. Quanto aos terminais que foram construídos, tem-se um banco em concreto nos troncos dos pilares de sustentação da coberta.

As observações coletadas em visita as obras podem ser ratificadas com o teor da Decisão TCDF 4535/2016.



(...) II- determinar: a) à Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB que, no prazo de 90 dias, e em articulação com os demais órgãos e entidades do GDF envolvidos na urbanização e acessibilidade das vias públicas, elabore e remeta a esta Corte um Plano de Ação com o objetivo de implantar as medidas constantes dos itens III-a e III-b, a seguir, contendo cronograma de ações completo, bem como mapeamento da sequência de procedimentos que serão executados (...)

(...) III- recomendar: a) à Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB que: i) em articulação com a Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação - SEGETH, a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Serviços Públicos - SINESP e Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS, adapte os pontos de parada de ônibus e terminais rodoviários, bem como suas vias de acesso, aos padrões de acessibilidade, incluindo piso estável e nivelado, rampa próxima para travessia da rua, piso tátil de alerta ao longo da guia e acesso interligado à calçada (Decreto nº 29.879/08, c/c NBR 9050), priorizando os pontos de parada que dão acesso a hospitais, centro de saúde e Centros de Ensino Especial (...) iii) à Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS que adote medidas junto ao Consórcio Novo Terminal para que o banheiro para portadores de necessidade especiais do Terminal Rodoviário Interestadual de Brasília seja mantido acessível aos usuários portadores de deficiência, isto é, destrancado, limo e em condições de uso (...)

IV - alertar: a) o Exmo. Sr. Governador de que a ausência de definições de ações e metas relativas à acessibilidade no Programa Viver sem Limite compromete o monitoramento da política pública, bem como a mensuração dos resultados. (...)

Foi verificado que nas reformas dos terminais, houve apenas uma recomposição de materiais, como novo piso da plataforma em granilite, colocação de cerâmica nas paredes externas, novas esquadrias de alumínio, novas instalações hidro sanitária e elétrica, porém não aconteceu um estudo no dimensionamento dos espaços existentes para se adequar ao novo modelo de utilização de transporte público do Distrito Federal. Os banheiros são dotados de 2 bacias sanitárias e mais uma bacia para PNE, a porta de acesso ao box de PNE não tem a abertura para o lado externo em desconformidade com a NBR 9050-2015. As cargas dos disjuntores não foram dimensionadas adequadamente para iluminação da plataforma, visto que não comporta acender todas as luzes do terminal por alguns minutos.

Não há rede telefônica nem de rede lógica nas salas das administrações, a comunicação está ocorrendo por celular particular. Foi verificado que além das salas para administração, sala do DFTRANS, sala do preposto, sala de vigilante/limpeza, existem salas ociosas sem uma destinação específica, o que sinaliza inadequação de projeto e possível prejuízo ao erário por construir/reformar salas desnecessárias para funcionamento dos terminais.

Apenas o terminal do Guará I possui bebedouro, os outros apenas o ponto hidro/sanitário sem o equipamento. Também foi observado a ausência de comunicação visual com informações acerca dos itinerários dos ônibus, com exceção do Riacho Fundo II, Paranoá e Gama. Para se obter alguma informação fica a depender dos empregados das empresas de



ônibus, visto que a maior parte das salas da administração e DFTRANS estão sem funcionamento.

Não foi previsto estacionamento para os terminais M Norte, Sobradinho II, Paranoá e Cruzeiro Novo, caso o usuário necessite estacionar terá que compartilhar com o estacionamento dos ônibus.

Também foi analisado que houve falha no dimensionamento do tamanho dos terminais, porque há terminais muito movimentados como o do Paranoá e M Norte em que não há espaços suficientes para os ônibus, porém existem terminais com boxes de estacionamento ocioso como o do Gama em que tem 10 boxes de parada e somente funcionam 5 linhas e Sobradinho II com 10 boxes de parada e apenas funciona 8 linhas.

Diante de todas estas constatações, foram solicitadas justificativas à SEMOB, solicitação de auditoria nº 6:

- a) Quanto à acessibilidade afirmou que durante a execução da obra e ao final foram realizadas inspeções por vários órgãos, especialmente a AGEFIS que verificou o cumprimento das normas de acessibilidade e não apontou desconformidade. Entretanto, a auditoria mantém as colocações expostas acima, ratificada pela Decisão TCDF 4535/2016.
- b) Quanto à existência das redes internas de telefonia e lógica informou que estão incluídas nos projetos de todos os terminais, tendo sido executadas conforme projetado. Porém, a auditoria assegura que não foram executados, motivo de reclamação dos que trabalham nos terminais e também observou que não havia previsão nos projetos.
- c) Quanto à iluminação pública informou que a instalação de equipamentos de iluminação pública está a cargo das Administrações Regionais, então a Auditoria sugere que a SEMOB/DFTRANS faça gestão junto as Administrações porque existem alguns terminais instalados em regiões bem isoladas.
- d) Quanto à instalação de bebedouros afirmou que para aquisição dos equipamentos, bem como a manutenção, estas ações cabem ao DFTRANS. Então a Auditoria recomenda que tal aquisição de bebedouros deve ser mantida.
- e) Quanto ao dimensionamento do terminal do Gama Leste, informou de que a rede diverge em alguns aspectos devido às naturais adaptações. A função prevista é para atender a demanda de viagens de passageiros vindos de municípios de Goiás nas proximidades com o Novo Gama. Apesar de hoje



essas redes não estarem ligadas, o terminal deve estar em operação pelos próximos 30 anos, pelo menos.

Em resposta o Órgão se posicionou da seguinte maneira, MEMO nº 30/2017-UEGP/SEMOB, 20 de fevereiro de 2017.

(...) Quanto ao item A, informamos que a implementação de políticas públicas de transporte público não é de responsabilidade da UEGP/SEMOB e quanto ao item C, a UEGP/SEMOB sugere aprofundar a análise de aplicabilidade de recomendação, para não se incorrer em custos administrativos adicionais apenas para demonstrar ao final que a tese de prejuízo ao erário, no aspecto de acessibilidade no âmbito do PTU/DF, não tem sustentação.

Não obstante a resposta da SEMOB, a auditoria mantém as recomendações, quanto ao item A ao observar no site as competências da Secretaria de Estado de Mobilidade (fonte Outubro/2016 – ASCON).

À Secretaria de Estado de Mobilidade, órgão de Administração Direta do Distrito Federal, diretamente ligada ao governador, compete:

I – formular diretrizes e políticas governamentais na área de mobilidade do Distrito Federal.

Quanto ao item C, após a auditoria visitar todos os terminais, em setembro/2016, e fazer o confronto com a Norma Técnica de Acessibilidade – NBR 9050 verificou o descumprimento do item 5.4.6.4 – sinalização visual direcional, item 4.3.5 – acesso da manobra de cadeira de roda, ausência de assento para pessoas com mobilidade reduzida e as portas de sanitário de PNE não tem a abertura para o lado externo. As desconformidades na acessibilidade foram ratificadas pela Decisão TCDF 4535/2016.

Ainda no contexto das respostas por meio do Ofício nº 544/2017, a Unidade se manifestou conforme a seguir:

- a) Todas as áreas afetas foram notificadas, conforme a Circular SEI-GDF n.º 15/2017 - SEMOB/GAB/ASTEC.
- b) Todas as áreas afetas foram notificadas, conforme a Circular SEI-GDF n.º 14/2017 - SEMOB/GAB/ASTEC.
- c) Como informado nos itens 1.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4 e 2.1.6, esta Secretaria de Estado de Mobilidade está instituindo comissões de sindicância para apurar separadamente os itens do mencionado IAC.



Cumpre salientar que, as comissões estão sendo formadas pelos mesmos servidores, com o objetivo de aproveitar a expertise adquirida nos trabalhos já realizados, ao visio de dar maior celeridade nas apurações.

Nesse sentido, iniciamos as apurações pelo item 2.1.1 do Informativo de Ação de Controle, conforme inserto nas Portarias n.ºs 23/2017 - SEMOB, 24/2017 - SEMOB, 29/2017 - SEMOB e 30/2017- SEMOB.

Causa

- 1) Projetos básicos mal elaborados sem adequações para utilização como bem público;
- 2) Ausência de definição de política de transportes de como seriam utilizados e locados os terminais de ônibus;
- 3) Falhas de planejamento na ocupação/funcionamento físico dos terminais.

Consequência

- 1) Presença de espaços ociosos, desnecessários, com possíveis prejuízos ao erário;
- 2) Não apresentar funcionabilidade adequada para o funcionamento de terminais de ônibus;
- 3) Possível prejuízo ao erário pela necessidade de correção de projetos básicos inadequados.

Recomendação:

- a) Criar no prazo de 30 dias, normativo interno relacionado à Circular SEI nº 15/2017 – SEMOB/GAB/ASTEC de forma a garantir a utilização de metodologia de planejamento para implementação das políticas de transporte público no Distrito Federal;
- b) Criar no prazo de 30 dias, normativo interno relacionado à Circular SEI nº 14/2017 – SEMOB/GAB/ASTEC de forma a garantir a observância da legislação quanto à acessibilidade de portadores de deficiência e de pessoas com mobilidade reduzida, inclusive durante a elaboração dos projetos básicos e executivos, conforme Decreto nº 2.105/98; 19.915/98; 27.912/07; 29.879/09 e NBR 9050;
- c) Apurar responsabilidade por elaboração de projeto básico inadequado, apresentando necessidade de diversas correções, se comprovado prejuízo ao erário abrir tomada de contas especial;

2.1.8 - FALHAS NA GESTÃO DA IMPLANTAÇÃO DOS TERMINAIS URBANOS DE ÔNIBUS.



Fato

Entretanto, como já foi relatado anteriormente, quanto às inadequações físicas dos terminais, existe um desrespeito ao preconizado na lei do Plano Diretor de Transporte, porque não se tem o atendimento à acessibilidade, ao sistema de informação ao usuário, a estrutura de controle operacional e acesso a pontos de parada dotado de condições de segurança de circulação e conforto.

Nos terminais já em funcionamento, não se encontra agentes públicos para esclarecer dúvidas e informar sobre o STPC/DF. Foi observado a precariedade dos serviços de vigilância e limpeza, nos terminais do Recanto das Emas I e II e Riacho Fundo II, apenas 1 vigilante por turno e não tem agentes de limpeza. Não estão sendo preservados nas dependências das plataformas de embarque/desembarque os equipamentos de combate a incêndio, o caso mais emblemático é o terminal do Guará I em que os extintores e mangueiras dos hidrantes estão guardados, nos demais terminais estão guardadas apenas a mangueira dos hidrantes. Foi solicitado informações à SEMOB/DFTRANS, Solicitação de Auditoria 6, que afirma não há pessoal suficiente para todos os terminais, uma vez que o quadro de servidores está reduzido, e está sendo realizada tratativas para contratação de mão de obra terceirizada. E quanto às pessoas de serviços gerais irá realizar o remanejamento de pessoas, e está utilizando a equipe de reeducandos da Funap, para suprir minimamente a demanda apresentada.

Quanto ao estudo da localização dos terminais informou que foram realizados pelo DFTRANS, em que devem ser localizados preferencialmente em pontos terminais de linha, onde todos os passageiros tenham sido hipoteticamente atendidos no trajeto e onde as manobras operacionais possam ser realizadas com maior conforto e segurança. A auditoria ao analisar os projetos de construção foi detectado que o que aconteceu foi uma melhor instalação física no local em que já havia o ponto de soltura dos ônibus, que pode ser ratificado pela resposta da Solicitação de Auditoria nº 6.

(...) No tocante à realidade operacional, o terminal do Gama Leste foi o único realmente novo. Os demais, como comentado, já eram nós da rede de transporte, mas sem infraestrutura. (...)

(...) Para que estes terminais possam cada vez mais expandir sua capacidade de transbordo, entretanto, é necessário que haja uma expansão considerável da rede de comercialização de créditos e cartões do sistema de bilhetagem eletrônica.

Foi observado que apesar de terem sido construídos novos terminais e reformados os existentes, não foi implantado o controle e monitoramento operacional por meio do Sistema Inteligente de Transporte - ITS, sem conseguir assegurar aos usuários o atendimento das linhas de ônibus que passam na Região Administrativa, nem tampouco o horário. Em resposta a Solicitação de Auditoria nº 6, é assegurado que devido a limitações tecnológicas que envolvem os softwares e equipamentos necessários para implantação de



painéis com horários de ônibus, não foi possível a instalação de tais funcionalidades até o presente momento.

Ainda no contexto das respostas por meio do Ofício nº 544/2017, a Unidade se manifestou conforme a seguir: “Todas as áreas afetadas foram notificadas, conforme a Circular SEI-GDF n.º 16/2017 - SEMOB/GAB/ASTEC.”

Causa

- 1) Ausência de planejamento para colocar em funcionamento a rede de terminais de ônibus urbano;
- 2) Dificuldade em fazer uma gestão integrada de elaboração de projetos, execução, compra de equipamentos e pessoal.

Consequência

- 1) Mau atendimento aos usuários;
- 2) Ineficiência da rede de terminais implantada;
- 3) Não atendeu a integração pretendida no PDTU.

Recomendação:

Criar no prazo de 30 dias, normativo interno relacionado à Circular SEI nº 16/2017 – SEMOB/GAB/ASTEC de forma a garantir um planejamento integrado entre projetos, execução, compra de equipamentos e pessoas.

IV - CONCLUSÃO

Em face dos exames realizados e considerando as demais informações, foram constatados:

GESTÃO	SUBITEM	CLASSIFICAÇÃO
GESTÃO DE SUPRIMENTOS DE BENS E SERVIÇOS	1.1.1, 2.1.2, 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7	Falhas Graves
GESTÃO DE SUPRIMENTOS DE BENS E SERVIÇOS	2.1.1, 2.1.3, 2.1.6 e 2.1.8	Falhas Médias

CONTROLADORIA GERAL DO DF