



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

RELATÓRIO DE AUDITORIA
Nº 50/2021 - DACIG/COAUC/SUBCI/CGDF

Unidade: Companhia do Metropolitano do Distrito Federal
Processo nº:
Assunto: Auditoria nos Atos e Fatos dos Gestores nos exercícios de 2016, 2017 e 2018.
Ordem(ns) de Serviço: 20/2018-SUBCI/CGDF de 22/01/2018
Nº SAEWEB: 0000021415

1 - INTRODUÇÃO

A auditoria foi realizada no(a) Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, durante o período de 07/06/2018 a 31/12/2018, objetivando analisar os atos e fatos relacionados à gestão da Companhia referente aos exercícios de 2016, 2017 e 2018.

Por meio do Processo SEI 00480-00005633/2019-59, foi encaminhado aos gestores do(a) Companhia do Metropolitano do Distrito Federal o Informativo de Ação de Controle – IAC nº 22/2019 – DACIG/COAUC/SUBCI/CGDF. As informações encaminhadas pela Unidade constam do presente Relatório de Auditoria.

A seguir são apresentados os processos para os quais foram relatadas constatações ou informações:

Processo	Credor	Objeto	Termos
----------	--------	--------	--------

Processo	Credor	Objeto	Termos
0097-000963/2015	MPE Engenharia e Serviços S.A (04.743.858/0001-05)	Contratação de serviços técnicos de manutenção preventiva e corretiva para o sistema Metroviário do Distrito Federal, dividida em quatro lotes: Lote 01 – Contratos nº 23/2016; Lote 02 – Contrato nº 24/2016; Lote 03 – Contrato nº 25/2016; e Lote 04 – Contrato nº 26/2016. Os Valores totais Globais dos contratos para 24 meses são de R\$ 34.839.427,16; R\$ 13.769.263,39, R\$ 16.797.166,80 e R\$ 10.497.841,26, respectivamente, totalizando R\$ 75.903.698,61 dos quais R\$ 59.877.013,92 (manutenção corretiva) são pagos em parcelas fixas mensais e R\$ 16.026.684,69 são precificados com preços unitários e pagos conforme demandas do METRÔ-DF (inclui preços de manutenções preventivas e itens unitários).	Processo de Contratação / Concorrência 01/2015- METRÔ-DF. Valor Total: R\$ 75.903.698,61

Não foram impostas restrições quanto ao método ou à extensão dos trabalhos.

A auditoria foi realizada por amostragem, visando à análise das gestões orçamentária, financeira, contábil e patrimonial da Unidade referenciada.

Na sequência serão expostos os resultados das análises realizadas na gestão da Unidade.

Na tabela a seguir são listados os Processos analisados para os quais foram constatadas falhas:

Processos/Licitação	Histórico (Contrato, empresa, valor, vigência, objeto)
097.000.963/2015 - Processo de Contratação / Concorrência 01/2015- METRÔ-DF.	Contratação de serviços técnicos de manutenção preventiva e corretiva para o sistema Metroviário do Distrito Federal, dividida em quatro lotes: Lote 01 – Contratos nº 23/2016; Lote 02 – Contrato nº 24/2016; Lote 03 – Contrato nº 25/2016; e Lote 04 – Contrato nº 26/2016. Os Valores totais Globais dos contratos para 24 meses são de R\$ 34.839.427,16; R\$ 13.769.263,39, R\$ 16.797.166,80 e R\$ 10.497.841,26, respectivamente, totalizando R\$ 75.903.698,61 dos quais <u>R\$ 59.877.013,92 (manutenção corretiva) são pagos em parcelas fixas mensais e R\$ 16.026.684,69</u> são precificados com preços unitários e pagos conforme demandas do METRÔ-DF (inclui preços de manutenções preventivas e itens unitários).

<p>097.000.721/2016 – Processo de Gestão e Fiscalização do Contrato 23/2016.</p> <p>Processos de pagamento 2016 e 2017:</p> <p>097.000.841/2016; 097.000.119/2017.</p>	<p>Contrato nº 23/2016, assinado em 01/08/2016, no valor total global de R\$ 34.839.427,16 (sendo R\$ 27.733.218,48 pagos em parcelas fixas mensais de R\$ 1.155.550,77 por 24 meses; e R\$ 7.106.208,68 , durante 24 meses, para serviços eventuais de itens com preços unitários executados conforme necessidade), celebrado entre o METRÔ-DF e a empresa MPE Engenharia e Serviços S.A., CNPJ nº 04.743.858/0001-05, cujo objeto é a contratação de serviços técnicos de manutenção preventiva e corretiva do Sistema Metroviário do Distrito Federal, incluindo o fornecimento de materiais consumíveis, sobressalentes descartáveis e serviços de reparações – <u>Lote 01 – Material Rodante e Sinalização embarcada</u>. O prazo de vigência é de 24 meses contados da data de assinatura, até 01/08/2018, que foi prorrogado até 01/08/2020.</p>
<p>097.000.722/2016 – Processo de Gestão e Fiscalização do Contrato 24/2016.</p> <p>Processos de pagamento 2016 e 2017:</p> <p>097.000.802/2016; 097.000.120/2017.</p>	<p>Contrato nº 24/2016, assinado em 02/08/2016, no valor total global de R\$ 13.769.263,39 (sendo R\$ 12.809.979,60 o valor global fixo para 24 meses com parcelas de R\$ 533.749,15 mensal; e R\$ 959.283,79 durante 24 meses para serviços eventuais de itens com preços unitários executados conforme necessidade), celebrado entre o METRÔ-DF e o Consórcio MPE/ÊNFASE - Sinalização, composto pelas empresas MPE Engenharia e Serviços S.A., CNPJ nº 04.743.858/0001-05, sede no Rio de Janeiro, e ÊNFASE Serviços de Engenharia Ltda., CNPJ nº 11.269.780/0001-96, sede no Rio de Janeiro, cujo objeto é a contratação de serviços técnicos de manutenção preventiva e corretiva do Sistema Metroviário do Distrito Federal, incluindo o fornecimento de materiais consumíveis, sobressalentes descartáveis e serviços de reparações – <u>Lote 02 – Sinalização e Controle (fixa e centralizada), Telecomunicações e Ventilação Primária</u>. O prazo de vigência é de 24 meses contados da data de assinatura, até 02/08/2018. Prorrogado até 02/08/2020.</p>
<p>097.000.723/2016 – Processo de Gestão e Fiscalização do Contrato 25/2016.</p> <p>Processos de pagamento 2016 e 2017:</p> <p>097.000.803/2016; 097.000.121/2017.</p>	<p>Contrato nº 25/2016, assinado em 01/08/2016, no valor total global de R\$ 16.797.166,80 (sendo R\$ 12.548.234,64, referente valor global fixo pago em 24 parcelas de R\$ 522.843,11 mensal; e R\$ 4.248.932,16 para 24 meses para serviços eventuais de itens com preços unitários executados conforme necessidade), celebrado entre o METRÔ-DF e a empresa MPE Engenharia e Serviços S.A., CNPJ nº 04.743.858/0001-05, cujo objeto é a contratação de serviços técnicos de manutenção preventiva e corretiva do Sistema Metroviário do Distrito Federal, incluindo o fornecimento de materiais consumíveis, sobressalentes descartáveis e serviços de reparações – <u>Lote 03 – Energia</u>. O prazo de vigência é de 24 meses contados da data de assinatura, até 01/08/2018. Prorrogado até 01/08/2020.</p>

<p>097.000.724/2016 – Processo de Gestão e Fiscalização do Contrato 26/2016.</p> <p>Processos de pagamento 2016 e 2017:</p> <p>097.000.804/2016; 097.000.122/2017.</p>	<p>Contrato nº 26/2016, assinado em 01/08/2016, no valor total global de R\$ 10.497.841,26 (sendo R\$ 6.785.581,20, o valor global para 24 meses pagos em parcelas de R\$ 282.732,55 mensal; e R\$ 3.712.260,06 para serviços eventuais de itens com preços unitários executados conforme necessidade), celebrado entre o METRÔ-DF e a empresa MPE Engenharia e Serviços S.A., CNPJ nº 04.743.858/0001-05, cujo objeto é a contratação de serviços técnicos de manutenção preventiva e corretiva do Sistema Metroviário do Distrito Federal, incluindo o fornecimento de materiais consumíveis, sobressalentes descartáveis e serviços de reparações – Lote 04 – Sistema de Via Permanente. O prazo de vigência é de 24 meses contados da data de assinatura, até 01/08/2018. Prorrogado até 01/08/2020.</p>
--	---

2 - RESULTADOS DOS EXAMES

1 - PROCEDIMENTOS LICITATÓRIOS

1.1 - Deficiência de planilha orçamentária com estimativa de preços

Classificação da falha: Grave

Fato

Processo: 097.000.963/2015.

A Lei nº 8.666/1993, em seu art. 6º, inciso IX, alínea f c/c arts. 7º, § 2º, inciso II e art. 40, § 2º, inciso II, determina que as obras e os serviços somente poderão ser licitados quando existir orçamento detalhado e estimado em planilhas que expressem o quantitativo e a composição de todos os seus custos e preços unitários.

Constatou-se que a planilha orçamentária estimativa de preços da contratação não foi integralmente fundamentada nas composições de custos unitários dos serviços de manutenção envolvidos. Nessa intenção, cita-se a Súmula nº 258 do e. TCU, segundo a qual:

As composições de custos unitários e o detalhamento de encargos sociais e do BDI integram o orçamento que compõe o projeto básico da obra ou serviço 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.** (grifo nosso)

Nesse sentido, apesar de o Metrô-DF ter adotado critérios de orçamentação mais apurados e reduzido significativamente os valores iniciais estimados da contratação e em relação às contratações emergenciais anteriores, observou-se que os serviços de manutenção não foram integralmente quantificados e precificados com suas composições de custos unitários.

Existe a falta de detalhamento do orçamento estimativo do custo global dos serviços de manutenção corretiva, pois não há a descrição de todos os serviços com suas composições de custos unitários expondo o consumo de mão-de-obra, materiais e equipamentos para cada serviço, seus quantitativos e produtividade propriamente avaliados, haja vista que a parcela paga de forma fixa (manutenção corretiva) não é detalhada e equivale a 79% do valor da contratação, importando em R\$ 59.877.013,92 referente aos Lotes 01, 02, 03 e 04.

Registra-se que, conforme Manual de Orientações Para Elaboração de Planilhas Orçamentárias de Obras Públicas – TCU 2014 deve ser adotada a empreitada por preço global apenas quando for possível definir previamente no projeto, com boa margem de precisão, as quantidades dos serviços a serem posteriormente executados na fase contratual, haja vista que a liquidação de despesas nesse regime não envolve necessariamente a medição unitária dos quantitativos de cada serviço na planilha orçamentária; enquanto que a empreitada por preço unitário deve ser preferida nos casos em que os objetos, por sua natureza, possuam uma imprecisão inerente de quantitativos em seus itens orçamentários, como são os casos de reformas de edificação, obras com grandes movimentações de terra e interferências, obras de manutenção rodoviária, dentre outras.

Ressalta-se que somente de posse das informações de custos com o detalhamento de cada insumo necessário a cada serviço prestado é que se pode aferir a compatibilidade dos preços do contrato de manutenção com preços de mercado.

Esta impropriedade deve ser saneada, com vistas a permitir a correta fiscalização dos gastos com manutenção do Metrô – DF, quando da elaboração do próximo edital de licitação para contratação de serviços de manutenção, com inclusão pela Companhia de planilha com os preços unitários acompanhadas das respectivas composições de custo de cada serviço a ser contratado, não se limitando à apresentação de custos globais ou genéricos.

Exemplo de itens que não são revistos quando das prorrogações, por constar de forma genérica, são valores relativos ao aviso prévio e demais indenizações dele decorrentes, como o 13º salário, as férias acrescidas de 1/3 de férias, o FGTS, assim como a multa incidente sobre os depósitos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviços (FGTS), foram considerados na proporção de 30 dias, porém já amortizado no primeiro ano de contrato, cabendo apenas o adicional de 3 dias para cada funcionário a cada ano.

Demonstra-se, de forma exemplificativa no quadro seguinte, comparação entre valores de mão-de-obra pagos na contratação e valores despendidos pela Contratada, referente a junho de 2017, além de Materiais, Insumos e serviços externos - Manutenção Corretiva Mensal, que não são detalhados e pagos por quantidades e preços unitários no orçamento.

Tabela 1 - Comparação entre valores de mão-de-obra pagos na contratação e valores despendidos pela Contratada

Valores referentes a junho/2017						
Lotes	1.1 Mão de Obra - Manutenção Corretiva - mensal (A)	valor mão de obra preventiva - medido (B)	Valor mão de obra Folha pagamento Jun /2017 - proventos (C)	Qtde empregados na Fl. Pag. Jun/2017	Diferença entre mão de obra contratos e folha pagamento (A+B-C)	1.2 Materiais, Insumos e serviços externos - Manutenção Corretiva Mensal
01	490.680,72	21.200,08	312.161,99	87	199.718,81	659.111,05
02	484.222,88	8.120,13	176.128,87	50	316.214,14	37.672,39
03	480.640,41	81.814,35	233.089,82	59	329.364,94	33.292,58
04	259.463,29	60.000,00	127.560,06	40	191.903,23	14.149,85
Total	1.715.007,30	171.134,56	848.940,74	236	1.037.201,12	744.225,87

Observa-se que os valores de mão de obra pagos mensalmente, de forma fixa e sob demanda (manutenção corretiva e preventiva), nos Contratos 23, 24, 25 e 26/2016, sem considerar o reajuste de 6,2881% no exercício de 2017, são, expressivamente, maiores em relação aos valores constantes na folha de pagamento da Contratada de junho de 2017, em 63,98%, 179,54%, 141,30% e 150,44%, respectivamente, demonstrando uma inadequação de estimativa de preços de mão de obra na contratação.

A apresentação de uma planilha estimativa de preços da manutenção, envolvendo quantidades estimadas e custos unitários pautados em composições unitárias dos serviços abrangidos, está prevista na Lei nº 8.666/1993, em seu art. 6º, inciso IX, alínea f c/c arts. 7º, § 2º, inciso II e art. 40, § 2º, inciso II.

Ressalta-se que desde o Processo nº 511/2003-TCDF já constaram várias deliberações sobre a ausência da composição dos custos unitários dos serviços da Planilha Orçamentária Estimativa do edital, ao não detalhamento por completo do orçamento estimativo, que por meio da Decisão nº 2.272/2006, aprovou, excepcionalmente, a contratação que deu origem ao Contrato nº 16/2007–Metrô-DF.

Manifestação do Auditado

Por meio do Ofício Nº 8/2020 - METRO-DF/PRE/GAB, de 13/01/2020 ([33936163](#)) e Memorando Nº 46/2020 - METRO-DF/DOM/OGE, de 09/01/2020 ([33860697](#)), a Companhia indicou que:

Recomendação "R.1"(...)

(...)

Diante da base de dados insuficiente e sabendo que não há ainda um rol de preços unitários referenciais para manutenção de metrôs, a exemplo como existe para a construção civil e obras rodoviárias, desde 2015 o METRÔ-DF implementa rotinas para formação de banco de dados, referente aos custos de manutenção do Sistema Metroviário (materiais, serviços e mão de obras), conforme devidamente detalhado na resposta ao item R.5.

(...)

Recomendação "R.2"(...)

Encontra-se preliminarmente concluído um novo Projeto Básico para contratação dos Serviços de Manutenção do Sistema Metroviário, para utilização da Administração do METRÔ-DF quando for proceder com um novo procedimento licitatório.

Tal projeto foi desenvolvido por um grupo de trabalho de empregados da Companhia, que aprimorou o Projeto Básico e a metodologia de Orçamentação utilizada para a concorrência nº 001/2015, quais sejam: ampliação do escopo, maior precisão dos serviços a serem executados, revisão das metas e percentuais das penalidades dos indicadores de manutenção, além de ampliação dos serviços unitários a serem executados nos contratos de manutenção. Para a composição de mão de obra, especificamente, foram estimados os custos por meio das fontes referenciais Sicro

/Sinapi, em que foram definidos quantitativos e qualificações mínimas a serem empregadas pelo contratado, definidos com base na expertise das equipes do METRÔ-DF. Utilizou-se ainda dados de custos dos bancos de dados para formação dos preços referentes aos serviços de reparos em oficina, fretes, materiais utilizados nas reparações, dentre outros.

Recomendação "R.3"(...)

Como informado no item anterior, o Projeto Básico que está sendo concluído contempla um maior quantitativo de serviços com preços unitários, incluindo: a mão de obra das equipes de manutenção corretiva, os serviços de manutenção preventiva (mão de obra e materiais), locações, a realização de serviços de reparações, os quais permitirão o pagamento mediante comprovação dos serviços prestados.

Recomendação "R.4"(...)

Em consonância com o artigo 1º, “caput” e parágrafo único, da Lei nº. 12.506/2011 e do art. 54, §1º, da IN nº. 05/2017-MPOG, serão observados, nas eventuais prorrogações contratuais, os valores constantes das Planilhas de Composição de Custos de Mão de Obra para que haja a correta adequação entre os valores pagos pela Administração e aqueles efetivamente desembolsados pela CONTRATADA.

Recomendação "R.5", do subitem 1.1 e Recomendação "R.6", do subitem 1.2 do IAC N.º 22/2019: “Ausência de base de dados com informações oriundas da execução dos serviços prestados”

(...)

Conforme apontado no presente Informativo de Ação e Controle, o Metrô – DF, por meio do Grupo Especial de Trabalho, instituído pela Instrução de Serviço IS-135/2017-PRE, adotou medidas para cômputo do custo unitário das ordens de serviço de manutenção corretiva e preventiva, de forma a fundamentar as suas composições de preço. Neste âmbito, foi gerado o Relatório SEI-GDF n.º 46/2018 - METRO-DF/DOM/OMT/OMFI (15484954) acostado ao processo SEI 0097-000413/2017.

Neste relatório são fundamentadas todas as ações tomadas, bem como as dificuldades e os resultados obtidos por meio de dados do Sistema de Gerenciamento da Manutenção (ENGEMAN). Para fins elucidativos, o ANEXO I – Relatório de Custos da Manutenção, do presente relatório, traz os valores apurados unitariamente das Ordens de Serviço, por meio de apropriação direta dos custos, ou seja, mão de obra aplicada e material utilizado, de Outubro de 2019, dos Lotes 01 a 04. Ressaltamos que, os valores hoje praticados de homem-hora do ENGEMAN, bem com o de materiais, são brutos, ou seja, refletem apenas o valor equivalente da hora trabalhada de cada empregado, desconsiderando, encargos sociais, impostos, administração central, lucro, etc.

Observa-se uma significativa quantidade de ordens de serviço com valores iguais à zero, isso se deve ao fato de que tais ordens de serviço ainda não foram lançadas no sistema ENGEMAN. Há de se notar, que passados mais de 30 dias da conclusão dos serviços, tais apontamentos já deveriam ter sido efetivados, porém, diante das alterações sistêmicas realizadas no ENGEMAN, como apontadas no Relatório 15484954, ainda nos defrontamos com uma forte mudança cultural sobre o preenchimento das ordens de serviço em curso. Pelo fato de o ENGEMAN não mais permitir que os empregados apontem períodos de execução dos serviços fora de suas respectivas escalas de trabalho,

tampouco, em horários conflitantes com outras ordens de serviço, grande parte dos lançamentos resultam em erros, e são devolvidos à contratada para correção, e tais correções vêm tomando demasiado tempo.

(...)

Análise do Controle Interno

Como se observa na manifestação da Empresa, a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ-DF está implementando rotinas para formação de banco de dados, referente aos custos de manutenção do Sistema Metroviário (materiais, serviços e mão de obras), bem como se encontra em fase de conclusão um novo Projeto Básico, para contratação dos Serviços de Manutenção do Sistema Metroviário por meio de um novo procedimento licitatório.

A Companhia informa que o novo Projeto Básico foi desenvolvido por um grupo de trabalho de empregados da Companhia, que aprimorou o Projeto e a metodologia de Orçamentação utilizada para a concorrência nº 001/2015, quais sejam: ampliação do escopo, maior precisão dos serviços a serem executados, revisão das metas e percentuais das penalidades dos indicadores de manutenção, além de ampliação dos serviços unitários a serem executados nos contratos de manutenção .

Por conseguinte, observa-se que a Companhia informa que está adotando providências para melhorar o Projeto Básico e a Planilha Orçamentária para contratação futura, referente à contratação de serviços de manutenção do Sistema Metroviário do DF.

Assim, uma vez que o METRÔ-DF não desconstituiu as evidências apresentadas neste Item, nem trouxe fatos novos tendentes a alterá-las, mantem-se as recomendações, em conformidade com o disposto no IAC nº 22/2019.

Causa

Em 2016:

Falta de informações adequadas sobre quais serviços de manutenção corretiva e preventiva são necessários para o sistema metroviário, com quantidade e a composição unitária dos custos de mão-de-obra e materiais.

Ausência de um banco de dados contemplando informações suficientes sobre os serviços de manutenção preventiva e corretiva, inclusive os serviços chamados de eventuais, com detalhamento de todos os insumos que oneram cada serviço, com as respectivas produtividades, consumos e custos unitários.

Consequência

Serviços não licitados.

Quantidades de serviços subestimados e/ou superestimados.

Estimativa de preços da contratação com sobrepreço.

Impossibilidade de aferir a compatibilidade dos preços do contrato de manutenção com preços de mercado.

Pagamentos realizados de forma global, em vez de pagar por serviços efetivamente executados sob demanda e com conhecimento dos preços unitários.

Possibilidade de ocorrer prejuízo ao Erário Distrital.

Utilizar o regime de empreitada por preço global em empreendimentos cujos quantitativos não foram definidos com precisão adequada.

Recomendação

Companhia do Metropolitano do Distrito Federal:

R.1) adotar, em regra, a empreitada por preço global apenas quando for possível definir previamente no projeto, com boa margem de precisão, as quantidades dos serviços a serem posteriormente executados na fase contratual, haja vista que a liquidação de despesas nesse regime não envolve necessariamente a medição unitária dos quantitativos de cada serviço na planilha orçamentária; enquanto que a empreitada por preço unitário deve ser preferida nos casos em que os objetos, por sua natureza, possuam uma imprecisão inerente

de quantitativos em seus itens orçamentários, como são os casos de reformas de edificação, obras com grandes movimentações de terra e interferências, obras de manutenção rodoviária, dentre outras.

- R.2) Aprimorar seus procedimentos de orçamentação, extraindo os custos por meio do Sicro /Sinapi, ou, na impossibilidade da adoção de referência oficial, e desde que devidamente justificado, a partir de cotações realizadas junto a, no mínimo, três empresas do mercado, de forma a permitir, consoante o art. 6º, inciso IX, alínea f c/c o art. 7º, §2º, inciso II, ambos da Lei nº 8.666/93, a elaboração da composição unitária dos serviços de manutenção;
- R.3) inclua, nos próximos editais de licitação para contratação de serviços de manutenção, planilha com os preços unitários acompanhadas das respectivas composições de custo de cada serviço a ser contratado, não se limitando a apresentação de custos globais ou genéricos;
- R.4) implemente mecanismos de controles capazes de assegurar que nas próximas prorrogações contratuais não sejam incluídos custos pagos ou já amortizados no período anterior nos ajustes original ou prorrogado, especialmente aqueles relacionados à apuração do montante a ser repassado a título de aviso prévio dos trabalhadores terceirizados às empresas contratadas, nos termos das disposições constantes do art. 1º, “caput” e parágrafo único, da Lei n.º 12.506/2011 e do art. 54, § 1º, da IN n.º 05/2017-MPOG;
- R.5) tomar providências necessária para a formação de banco de dados que permita o conhecimento de todos os serviços e materiais de manutenção corretiva e preventiva necessários para o funcionamento do Sistema Metroviário do DF, para a elaboração detalhada e fundamentada das composições dos preços unitários de mão de obra e materiais de cada serviço pago.

1.2 - Ausência de base de dados com informações oriundas da execução dos serviços prestados

Classificação da falha: Média

Fato

Processo: 097.000.963/2015.

Na Informação nº 15/2015-NFO/TCDF e Parecer nº 527/2015-ML do Ministério Público de Contas, referentes ao Proc. 18275/2012-TCDF que analisou o Edital de Concorrência nº 01/2012 e 01/2015 que deram origem aos Contratos nº 23, 24, 25 e 26/2016, consta autorização de prosseguimento da contratação com a seguinte determinação:

IV - determine que o Metrô-DF, no prazo de 16 meses a partir da assinatura do contrato decorrente da licitação em exame, apresente a esta Corte uma base de dados construída mediante registros e controles das informações oriundas da execução dos serviços prestados no futuro contrato, em termos de manutenção preventiva e corretiva, inclusive dos serviços chamados eventuais, registrando quantitativos utilizados, detalhamento de todos os insumos (mão de obra, materiais e equipamentos) que oneram cada serviço com as respectivas produtividades, consumos e custos unitários, preços de fornecedores e prestadores de serviços terceirizados, entre outros elementos, de forma a permitir, mediante utilização direta e/ou possível tratamento estatístico dos eventos, a boa elaboração da próxima planilha estimativa e das composições dos custos unitários dos serviços de manutenção, em atendimento ao art. 6º, inciso IX, alínea f c/c o art. 7º, §2º, inciso II, ambos da Lei nº 8.666/93. (grifo nosso)

Ressalta-se que desde o Processo nº TCDF nº 511/2003, por meio da Decisão nº 2.272/2006, Contrato nº 16/2007–Metrô-DF já constou deliberação determinando ao Metrô-DF que construísse um banco de dados sobre os serviços de manutenção:

“(…) adote as medidas necessárias com vistas a formar um banco de dados de quantitativos e preços unitários de serviços de manutenção a partir da contratação decorrente do certame em apreço, por meio do controle e registro dos serviços prestados em termos de manutenção preventiva e corretiva, além dos eventuais, utilizando também a prerrogativa prevista na Cláusula 27.12 do Edital, além de outras pesquisas e metodologias que julgar conveniente, e se valendo, ainda, da aplicação das penalidades contratuais cabíveis em caso de recusa, por parte da contratada, na apresentação dos documentos previstos na cláusula editalícia retrocitada, o que representará um descumprimento contratual; (...)”.

Nesse sentido, a Companhia fez constar do próprio Projeto Básico (Itens 8.1.4, 8.1.10 e 8.1.13) algumas rotinas que viabilizam a formação do citado banco de dados. Nesse sentido, também consta do Item 23.1.10 e seu Subitem 23.1.10.1 do Edital de Concorrência nº 01/2015 a obrigatoriedade de a Contratada apresentar o detalhamento dos serviços e seus respectivos custos provenientes da execução dos Contratos nº 23, 24, 25 e 26/2016, com o objetivo de acompanhar os custos regulares da contratação, em termos de manutenção preventiva e corretiva.

Além disso, a estimativa de vigência dos contratos com prazo de 24 meses decorre da intenção de o Metrô-DF construir um banco de dados com as informações provenientes da execução dos referidos contratos.

Questionado sobre a situação do banco de dados, o METRÔ-DF, por meio do Memorando SEI-GDF N° 5/2019 - METRO-DF/PRE/CGCONT 024/2016, de 17/01/2019, relatou o seguinte:

“informamos que o banco de dados do sistema ENGEMAN encontra-se customizada para atender as recomendações da Nota de Inspeção n° 015/2015/NFO/TCDF. Neste sentido, foi realizada uma apresentação a uma equipe do Tribunal de Contas do Distrito Federal com as diretrizes que nortearam esta customização, que resultaram no Relatório do Grupo de Trabalho Especial designado para esta tarefa, constante no documento SEI (15484954), autuado ao Processo [0097-000413/2017](#). Desta forma, o Metrô-DF já dispõe de dados que permitem avaliar o custo de cada Ordem de Serviço.”

Conforme consta do Relatório SEI-GDF n.º 46/2018 - METRO-DF/DOM/OMT /OMFI, de 23/11/2018, documento SEI (15484954), foi instituído grupo de trabalho, pela IS n° 135/2017-PRE, que visa propor e realizar ações de adequação no Software de Gerenciamento do Manutenção – ENGEMAN – de modo a configurar o mesmo possibilitando a apuração dos custos unitários da manutenção. Foi concluso em 07/12/2018:

“O grupo atuou de todas as maneiras possíveis dentro de suas capacidades para alcançar o objetivo desejado, a apuração dos custos unitários para ordens de serviço, conforme determinação Tribunal de Contas do DF, sendo esta tarefa realizada com êxito até o momento. Para quaisquer ordens de serviço atualmente cujos dados de fechamento foram lançados no sistema, poderemos verificar seus custos envolvidos...”

Diante do exposto, observou-se que apesar de o METRÔ-DF já poder verificar os custos unitários dos serviços abrangidos nas ordens de serviços executadas, após ter ajustado e corrigido inconsistências no Sistema ENGEMAN, a Companhia ainda não dispõe de base de dados com informações suficientes, adequadas e consolidadas que permita a correta elaboração da planilha estimativa e das composições dos custos unitários dos serviços de manutenção, em atendimento ao art. 6º, inciso IX, alínea f c/c o art. 7º, §2º, inciso II, ambos da Lei n° 8.666/93.

Manifestação do Auditado

Por meio do Ofício Nº 8/2020 - METRO-DF/PRE/GAB, de 13/01/2020 (SEI nº 33936163) e Memorando Nº 46/2020 - METRO-DF/DOM/OGE, de 09/01/2020 (SEI nº 33860697), a Companhia indicou que:

Recomendação "R.5", do subitem 1.1 e Recomendação "R.6"

(...)

Conforme apontado no presente Informativo de Ação e Controle, o Metrô – DF, por meio do Grupo Especial de Trabalho, instituído pela Instrução de Serviço IS-135/2017-PRE, adotou medidas para cômputo do custo unitário das ordens de serviço de manutenção corretiva e preventiva, de forma a fundamentar as suas composições de preço. Neste âmbito, foi gerado o Relatório SEI-GDF n.º 46/2018 - METRO-DF/DOM/OMT/OMFI (15484954) acostado ao processo SEI 0097-000413/2017.

Neste relatório são fundamentadas todas as ações tomadas, bem como as dificuldades e os resultados obtidos por meio de dados do Sistema de Gerenciamento da Manutenção (ENGEMAN). Para fins elucidativos, o ANEXO I – Relatório de Custos da Manutenção, do presente relatório, traz os valores apurados unitariamente das Ordens de Serviço, por meio de apropriação direta dos custos, ou seja, mão de obra aplicada e material utilizado, de Outubro de 2019, dos Lotes 01 a 04. Ressaltamos que, os valores hoje praticados de homem-hora do ENGEMAN, bem com o de materiais, são brutos, ou seja, refletem apenas o valor equivalente da hora trabalhada de cada empregado, desconsiderando, encargos sociais, impostos, administração central, lucro, etc.

Observa-se uma significativa quantidade de ordens de serviço com valores iguais à zero, isso se deve ao fato de que tais ordens de serviço ainda não foram lançadas no sistema ENGEMAN. Há de se notar, que passados mais de 30 dias da conclusão dos serviços, tais apontamentos já deveriam ter sido efetivados, porém, diante das alterações sistêmicas realizadas no ENGEMAN, como apontadas no Relatório 15484954, ainda nos deparamos com uma forte mudança cultural sobre o preenchimento das ordens de serviço em curso. Pelo fato de o ENGEMAN não mais permitir que os empregados apontem períodos de execução dos serviços fora de suas respectivas escalas de trabalho, tampouco, em horários conflitantes com outras ordens de serviço, grande parte dos lançamentos resultam em erros, e são devolvidos à contratada para correção, e tais correções vêm tomando demasiado tempo.

O processo ainda está em maturação dentro do próprio sistema ENGEMAN, diversas são as dificuldades encontradas na correta inserção dos dados de execução dos serviços. A exemplo, após a emissão do Relatório SEI- GDF n.º 46/2018 - METRO-DF/DOM/OMT/OMFI (15484954), verificou-se em agosto de 2019 que o sistema ENGEMAN ainda permitia a requisição de materiais no Almoxarifado sem a necessidade do apontamento de uma Ordem de Serviço (seja corretiva ou preventiva), de modo que perdeu-se parte do histórico de apropriação da aplicação de materiais nos serviços de manutenção. No entanto, este problema já foi corrigido via software.

Outra dificuldade era a inserção de serviços realizados por subcontratados, quando em casos excepcionais, a exemplo, em descarrilamentos de trens, como ocorrido com o TUE-08 em Fevereiro de 2018, a contratada necessitou contratar guindastes para içamento do referido trem, onde ainda avaliamos tecnicamente a maneira mais correta de apontar estes custos na ordem de serviço.

Um ponto ainda a ser considerado neste momento, é a presença de mão de obra especializada e exclusiva que atua nos serviços de manutenção metroviária. Os serviços de manutenção dos contratos nº 023, 024, 025 e 026/2016 são diferentes do contrato nº 030/2016 (Serviços de Manutenção Corretiva e Preventiva das Edificações do Metrô – DF) onde toda a orçamentação, faturamentos e pagamentos são baseados em custos unitários, uma vez que a construção civil já possui sólido histórico de planilhas de formação de preços conhecidas e públicas, além do fato de a mão de obra poder ser compartilhada entre vários clientes. No lado oposto ao Contrato nº 030/2016, para os outros contratos é impossível aproveitar a mão de obra em outro empreendimento, visto não haver nenhum outro operador metroferroviário no Distrito Federal. Ou seja, dentre os custos previstos no projeto, é intrínseca a alocação de equipes plantonistas que atuam 24 horas, 7 dias por semana, e tais empregados são remunerados pela empresa contratada, tendo ordens de serviço ou não, tamanha é a imprevisibilidade da ocorrência de falhas operacionais, e o impacto que elas podem causar ao transporte público do Distrito Federal. Um técnico especializado na manutenção do material rodante, ou mesmo da sinalização metroviária, fica disponível em tempo integral ao Metrô-DF, para as atuações corretivas, dentro do seu turno de trabalho, não sendo aplicável compartilhar esse recurso humano com outro cliente, visto este não existir.

No entanto, apesar das dificuldades e o amplo espaço de melhoramento na apuração dos custos ainda existentes, diversos avanços foram obtidos. Os trabalhos realizados pelo GTE (IS-135/2017-PRE) são a prova disso, sendo o mesmo bem avaliado junto ao TCDF em apresentação dos trabalhos desenvolvidos. Os contratos anteriores de manutenção do sistema metroviário, quais sejam, os contratos nº016/2007, nº022/2013, nº009/2014, nº025/2014, nº003/2015, nº012/2015, nº014/2016, nº015/2016 e nº016/2016 eram todos baseados em empreitadas globais. Os contratos junto à MPE-Engenharia e Consórcio MPE-Ênfase, objetos desta análise da CGDF, já possuem pagamento das manutenções preventivas previstas em roteiros a preço unitário, assim como diversos outros serviços de caráter preventivo, tais como: revisão das caixas r e d u t o r a s de t r a ç ã o , revisão dos motores de tração, revisão das caixas de graxa, soldas aluminotérmicas, etc., ou seja houve um avanço em relação a precificação por itens de custo unitário.

Para um próximo contrato de manutenção, cuja elaboração do Projeto Básico está sendo concluído, internamente no Metrô-DF, o projeto possui um controle de itens a serem pagos unitariamente mais amplo e com indicadores de manutenção mais rígidos que os atuais contratos de manutenção. A Diretoria de Operação e Manutenção do Metrô-DF, por meio de sua equipe de técnicos e engenheiros vêm acumulando experiências e sempre adotando novas soluções para os problemas de gestão previamente enfrentados, buscando a transparência e gasto otimizado dos recursos públicos, em um processo de melhoria contínua dos modelos de gestão e atualização profissional dos membros de sua equipe. Não se deve olvidar, ao fato de que, este novo modelo de contratação já economizou uma monta de cerca de R\$ 180.000.000,00 aos cofres públicos, nos últimos três anos com a redução dos valores globais dos contratos.

Diante das dificuldades apontadas, serão tomadas as seguintes medidas de aprimoramento e controle:

1. Mensalmente, extrair o relatório 0204 do ENGEMAN com a valorização dos custos diretos das ordens de serviço dos Lotes 01 a 04;

2. Criar relatório no ENGEMAN, a partir do relatório 0204, que meça os custos apurados, porém que sejam separados por mês;
3. Criar relatório no ENGEMAN que mensure a taxa de utilização (produtividade) da mão de obra. Esta medição mensal permitiria uma melhor estimativa da contratação de mão de obra exclusiva do contrato;
4. Criar rotina para apuração dos custos dos fretes de fornecimentos de materiais para o almoxarifado;
5. Criar rotina, no caso de Ordens de Serviço de Oficina de Reparo externo, para que a contratada apresente os valores (Notas Fiscais) de frete de ida e volta dos sobressalentes, e estes sejam inseridos nos custos da OS;
6. Criar rotina, no caso de Ordens de Serviço de Oficina de Reparo externo, para que a contratada apresente os valores (Notas Fiscais) de materiais consumíveis adquiridos e repassados diretamente aos subprestadores de serviços, e estes sejam inseridos nos custos da OS;
7. Criar rotina, no caso de Ordens de Serviço Corretivas de campo, para que a contratada apresente os valores (Notas Fiscais) de subcontratação de serviços especializados (consultorias, guindastes, ferramentas especiais, etc), e estes sejam inseridos nos custos da OS;
8. Criar relatório no ENGEMAN que permita a contratada ter conhecimento dos horários que seus empregados já foram lançados em OS (Corretivas ou Preventivas) de modo a evitar os problemas de sobreposição de horário e conflitos no CIM. Caso típico de empregado atuando fora da escala de trabalho ou indicando que trabalhou em 2 ou mais ordens de serviço ao mesmo tempo, pois o sistema bloqueia;
9. Criar rotinas e procedimentos internos que intensifiquem a fiscalização do METRÔ-DF quanto ao correto preenchimento das ordens de serviço;
10. Personalizar o ENGEMAN de modo que os custos das Ordens de Serviço Corretivas, associadas às preventivas tenham seus custos acumulados na OS Preventiva Original, unificando a alocação de custos na manutenção preventiva, no que for aplicável.

Análise do Controle Interno

Como se observa na manifestação da Empresa, a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ-DF está implementando rotinas para formação de banco de dados, referente aos custos de manutenção do Sistema Metroviário (materiais, serviços e mão de obras).

O METRÔ-DF informa que o processo ainda está em maturação dentro do próprio sistema ENGEMAN, diversas são as dificuldades encontradas na correta inserção dos dados de execução dos serviços. No entanto, apesar das dificuldades e o amplo espaço de melhoramento na apuração dos custos ainda existentes, diversos avanços foram obtidos. Os contratos anteriores de manutenção do sistema metroviário eram todos baseados em empreitadas

globais. Os contratos junto à MPE-Engenharia e Consórcio MPE-Ênfase, objetos desta análise da CGDF, já possuem pagamento das manutenções preventivas previstas em roteiros a preço unitário, assim como diversos outros serviços de caráter preventivo, tais como: revisão das caixas redutoras de tração, revisão dos motores de tração, revisão das caixas de graxa, soldas aluminotérmicas, etc., ou seja houve um avanço em relação a precificação por itens de custo unitário. E, diante das dificuldades apontadas, serão tomadas as medidas de aprimoramento e controle.

Assim, uma vez que o METRÔ-DF não desconstituiu as evidências apresentadas neste Item, nem trouxe fatos novos tendentes a alterá-las, mantem-se as recomendações em conformidade com o disposto no IAC nº 22/2019.

Causa

Em 2016, 2017 e 2018:

Demora na realização de ajustes do Sistema ENGEMAN para possibilitar o registro dos serviços realizados mediante ordens de serviços com seus respectivos custos de recursos materiais e humanos.

Consequência

Ausência de realização de nova licitação apoiada em planilha estimativa de preços fundamentada com quantidades e custos unitários de mão de obra e materiais de cada serviço realizado.

Realização de prorrogação de prazo da contratação vigente na qual os preços não estão adequadamente estimados.

Recomendação

Companhia do Metropolitan do Distrito Federal:

R.6) Tomar providências necessárias para alimentar e dar efetividade ao banco de dados do Sistema ENGEMAN com o registro de todas as informações das reparações ocorridas com detalhamento dos serviços e seus respectivos custos de recursos materiais e humanos,

possibilitando detalhar as composições de preços unitários, relacionadas aos serviços executados no período de vigência dos contratos 23, 24, 25 e 26/2016, de modo a permitir a criação de uma base de dados de custos dos serviços de manutenção necessários ao funcionamento do Sistema Metroviário do METRÔ-DF.

1.3 - Alíquota do ISS superestimada

Classificação da falha: Grave

Fato

Processo: 097.000.963/2015.

Nas planilhas estimativas de preços foi prevista a alíquota de Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) no percentual de 5% para os serviços objeto dos Lotes 01, 02, 03 e 04.

No entanto, em relação aos Contratos 24, 25 e 26/2016 (Lotes 02, 03 e 04, respectivamente), a Contratada retém 1% e recolhe 2% com base no subitem 07.05- reparação e conservação. Ressalta-se que no Contrato 23/2016 (Lote 01) é retido e Recolhido o ISS no percentual de 5%, com base no subitem 14.1. Ambos os Subitens referem-se ao Decreto nº 25.508, de 19/01/2005 que regulamenta, no Distrito Federal, o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISS, Anexo I - Lista de Serviços. Conforme art. 38, a alíquota do imposto é de 2% (dois por cento) para os serviços listados no subitem 7.05.

Assim, percebe-se que a alíquota prevista na proposta apresentada pela empresa foi de 5%, enquanto a alíquota aplicável efetivamente no recolhimento é de 2% segundo é demonstrado nas notas fiscais das Contratadas. Em face disso, foram feitos pagamentos indevidos relativos às diferenças de alíquotas constantes das propostas e às efetivamente declaradas à Fazenda Distrital, que diverge, durante a execução dos serviços em 3%, conforme é demonstrado a seguir.

Tabela 2 - RELAÇÃO DE VALORES FATURADOS DE AGO/2016 A DEZ/2018

RELAÇÃO DE VALORES FATURADOS DE AGO/2016 A DEZ/2018									
Contratos	Contrato 24/2016 - Lote 02			Contrato 25/2016 - Lote 03			Contrato 26/2016 - Lote 04		
Período	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018

janeiro	0,00	557.251,56	590.874,20	0,00	629.164,60	637.963,01	0,00	604.630,51	417.266,72
Fevereiro	0,00	562.858,82	592.411,66	0,00	641.095,96	682.522,59	0,00	401.937,91	400.018,18
Março	0,00	585.719,36	616.291,90	0,00	643.460,94	668.904,13	0,00	404.931,76	398.910,55
Abril	0,00	565.200,34	604.117,92	0,00	652.085,46	668.700,14	0,00	383.512,91	440.225,86
Maiο	0,00	567.486,09	621.244,56	0,00	648.632,17	696.705,65	0,00	415.597,36	781.719,94
Junho	0,00	595.303,26	614.526,27	0,00	669.315,62	683.477,76	0,00	412.552,86	429.568,63
Julho	0,00	599.200,18	618.553,50	0,00	658.391,62	713.704,30	0,00	416.514,91	402.509,77
Agosto	351.737,39	601.157,12	602.087,75	359.642,97	685.240,51	658.790,42	391.649,79	412.987,26	417.722,15
Setembro	597.518,81	614.363,58	626.373,30	588.214,57	711.672,39	692.668,32	426.610,15	392.491,66	653.900,53
Outubro	566.037,61	605.108,97	679.527,14	626.537,82	671.741,47	715.839,66	389.961,72	417.025,79	445.057,94
Novembro	569.896,71	611.832,42	657.734,20	640.095,41	688.321,14	703.638,02	409.888,11	419.165,50	425.191,83
Dezembro	558.626,58	600.720,10	638.515,65	586.133,56	640.453,01	704.800,64	409.942,57	405.992,94	416.672,87
Reajuste 6,2881%, de jan a maio/2017	0,00	174.429,04	0,00	0,00	202.112,82	0,00	0,00	139.003,54	0,00
Reajuste 2,9473%, de jan a abril/2018	0,00	0,00	69.466,15	0,00	0	78.341,48	0,00	0,00	Incluido em maio
Total anual Faturado	2.643.817,10	7.240.630,84	7.531.724,20	2.800.624,33	8.141.687,71	8.306.056,12	2.028.052,34	5.226.344,91	5.628.764,97
Valor anual da diferença de ISS (3%)	79.314,51	217.218,93	225.951,73	84.018,73	244.250,63	249.181,68	60.841,57	156.790,35	168.862,95
Diferença de 2016 a 2018			522.485,16			577.451,04			386.494,87
Diferença total					1.486.431,08				

Desse modo, há uma diferença de 3% paga a maior, totalizando R\$ 522,485,16, R\$ 577.451,04 e R\$ 386.494,87 nos Contratos 24, 25 e 26/2016, respectivamente. **O montante do prejuízo em 2016, 2017 e 2018 para os três contratos é de R\$ 1.486.431,08** decorrente de notas fiscais já emitidas no total de R\$ 49.547.702,52.

O Tribunal de Contas do Distrito Federal – TCDF, em outros casos, manifestou-se sobre irregularidade de percentual de alíquota de ISS em valor superior aos normativos legais e ao efetivamente recolhido pela empresa, nas Decisões nº 1808/2016, 2854/2018, 3287/2014, determinando a redução do percentual de ISS.

Manifestação do Auditado

Por meio do Ofício Nº 8/2020 - METRO-DF/PRE/GAB, de 13/01/2020 (33936163) e Memorando Nº 46/2020 - METRO-DF/DOM/OGE, de 09/01/2020 (33860697), a Companhia indicou que:

Recomendações "R.7", "R.8" e "R.9"

R7) Exigir o ressarcimento/glosa do valor de R\$ 1.486.431,08, com as devidas atualizações monetárias, referente ao ISS majorado, atinente ao período de 2016 a 2018, relativo aos Contratos 24, 25 e 26/2016, firmados com o Consórcio MPE /Ênfase e com a empresa MPE Engenharia e Serviços S.A, sob pena de instauração de tomada de contas especial para apuração do fato, identificação dos responsáveis e cálculo do prejuízo decorrente de pagamento indevido de despesa a título de alíquota de ISS superior ao permitido em normativos legais;

R8) Apure os demais prejuízos existentes, a partir de 2019, e reduza o percentual de ISS constante do BDI referencial dos serviços, tendo em vista que a alíquota efetiva de recolhimento utilizada pela Contratada é de 2% e não 5%;

R9) Na composição do BDI, considerar a legislação tributária do município onde serão prestados os serviços, levando em conta o tipo de serviço, a forma de definição da base de cálculo e, sobre esta, a respectiva alíquota do ISS.

(...)

Para a definição da alíquota de ISS sobre os serviços de Manutenção do Sistema Metroferroviário, para os Contratos 23, 24, 25 e 26/2016, levou-se em consideração as características dos subsistemas e as atividades de manutenção a serem executadas, julgando-se, por fim, serem as mesmas atividades ou então, congêneres, àquelas descritas no subitem 14.01, do Anexo I - Lista de Serviços, do Decreto Distrital nº. 25.508/2005 (Regulamenta, no Distrito Federal, o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS), conforme descrição abaixo:

*“14.01 – Lubrificação, limpeza, lustração, revisão, carga e recarga, conserto, restauração, blindagem, **manutenção e conservação de máquinas, veículos, aparelhos, equipamentos, motores, elevadores** ou de qualquer objeto (exceto peças e partes empregadas, que ficam sujeitas ao ICMS)”. (grifo nosso)*

Por sua vez, estabelece o artigo 38, inciso II, que a alíquota do imposto para os serviços não discriminados no inciso I, cuja listagem é taxativa e que não indica o subitem

14.01, do Anexo I - Lista de Serviços será de 5% (cinco por cento), sendo, portanto, adotado esse percentual para todos os contratos de Manutenção do Sistema Metroferroviário.

Conforme exposto no subitem 1.3, do IAC nº. 22/2019- DACIG/COAUC/SUBCI/CGDF, a Contratada retém 1% e recolhe 2% de ISS com base no subitem 7.05 - “Reparação e Conservação”, do Anexo I - Lista de Serviços, do Decreto Distrital nº. 25.508/2005, e na alíquota de ISS estabelecida no artigo 38, inciso I, da mesma norma, que é de 2%.

Diante de tal constatação, aponta-se no Informativo supracitado que a alíquota constante da proposta foi de 5%, ao passo que o recolhimento é de 2%, a partir da análise das notas fiscais emitidas entre agosto de 2016 a dezembro de 2018, calculando-se um montante de prejuízo, no período, de um total de R\$ 1.486.431,08 (um milhão, quatrocentos e oitenta e seis mil, quatrocentos e trinta e um reais e oito centavos), em decorrência de uma diferença de 3% do que efetivamente é declarado. **Neste quesito, não há ponto a ser argumentado pela gestão dos Contratos nº. 024, 025 e 026/2016. (Grifo nosso)**

Entretanto, há que se ratificar que quanto ao objeto dos Contratos nº. 024, 025 e 026/2016, o entendimento desta Gestão é o de que não há argumentação técnica para classificar a execução dos serviços de manutenção do Sistemas de Sinalização e Controle, Telecomunicações e Ventilação Primária - SCTV (Contrato nº. 024/2016), Sistema de Energia (Contrato nº. 025/2016) e Sistema de Edificações (Contrato nº. 026/2016) em conformidade com os serviços descritos no subitem 7.05, do Anexo I, do Decreto Distrital nº. 25.508/2005, pela própria natureza os quais se relacionam, segundo a própria definição dada pela norma, *in verbis*:

“7.05 – Reparação, conservação e reforma de edifícios, estradas, pontes, portos e congêneres (exceto o fornecimento de mercadorias produzidas pelo prestador dos serviços, fora do local da prestação dos serviços, que fica sujeito ao ICMS).”

O Projeto Básico - Anexo I, do Edital da Concorrência nº. 01/2015 e anexo aos Contratos nº. 024, 025 e 026/2016, estabelece nos subitens 6.2, 6.3, 6.6 e a composição dos Sistemas, conforme descrito abaixo:

“6.2.- SISTEMA SINALIZAÇÃO E CONTROLE (LOTE 02)

O Sistema Sinalização e Controle é composto pelos Subsistemas: Supervisão - Centro de Controle Operacional (CCO);

Proteção automática de trens - ATP - Estação; Proteção automática de trens - ATP – Via;

Operação Automática de trens – ATO – Estação e via; Supervisão e controle do Sistema de ventilação de túneis;

Salas Técnicas e suas instalações inclusive prediais e edificações;

Salas de Baterias e suas instalações inclusive prediais e edificações;

Alimentação Auxiliar (GGD e suas instalações prediais);

Gerenciador de Demanda.

Estão instalados dois tipos de máquina de chave nas regiões de AMVs: AMVs AREA: Máquina de chave marca SAB WABCO, modelo M3; AMVs UIC: Máquinas de chave marca SIEMENS, modelo S 700.

(...)

6.3.- SISTEMA TELECOMUNICAÇÕES (LOTE 02)

O Sistema Telecomunicação é composto pelos Subsistemas:

Telefonia Administrativa;
Telefonia Operacional e Técnica;
Radiotelefonia – Rede Manutenção;
Radiotelefonia – Rede Operação;
Radiotelefonia – Rede Pátio Asa Sul;
Radiotelefonia – Rede Pátio Águas Claras;
Gravação/Reprodução;
Sonorização das Estações;
Transmissão de Voz- Dados PCM/MUX;
Painéis e Relógios;
Detecção de Intrusão em SRs externas;
Transmissão ATM;
Rede Estruturada de Voz, Dados e energia estabilizada; (...)

6.4.- SISTEMA ALIMENTAÇÃO DE ENERGIA (LOTE 03)

O Sistema Alimentação de Energia é composto pelos Subsistemas e equipamentos:

Subestações Retificadoras, inclusive instalações prediais e suas edificações;
Subestações Auxiliares, inclusive instalações prediais e suas edificações;
Terceiro Trilho;
Cabines de Pátio;
Rede de aterramento ao longo da via e malhas de aterramento e para-raios das edificações;
Rede de alimentação partindo das subestações de CEB para as subestações retificadoras;
Rede de distribuição de 13,8 kV, em cabo isolado e rede aérea;
Seccionadoras de via;
Contadoras.”

6.5.- SISTEMA VIA PERMANENTE (LOTE 04)

O Sistema de Via Permanente é composto dos seguintes Subsistemas e equipamentos:

6.5.1.- Subsistema Superestrutura:

As bitolas das vias das linhas corridas e pátios são de 1600 mm.

Os trilhos nas linhas corridas, exceto os trechos nos túneis Asa Sul e Taguatinga, são fixados em dormentes de concreto assentados sobre lastro de pedra britada e sublastro em camada de cascalho imprimado, sob camadas compactadas de terra selecionada.

Nos trechos em túneis, os trilhos são assentados em vigas suporte.

Os trilhos foram fornecidos em barras de 12m e 18m e soldados continuamente pelo processo aluminotérmico e caldeamento.

Os trilhos são fixados aos dormentes de concreto com fixação elástica tipo Pandrol. Cada ponto de fixação é composto por dois grampos Pandrol, dois isoladores e uma palmilha de borracha de 5mm de espessura.

Os trilhos são fixados aos dormentes de madeira de 1ª classe com fixação elástica com grampo Pandrol “E”, nas regiões de AMVs.

O perfil do trilho é o TR-57, cujo peso é de 56,90 Kgf/m. O aço do trilho tem resistência mínima à tração de 880 MPa, para os trilhos das linhas corrida e pátios, e de 1000 MPa para os trilhos dos aparelhos de mudança de via.

(...)

a) Aparelho de Mudança de Via – AMV Os AMVs das linhas corridas e pátios obedecem às normas da AREA – American Railway Engineering Association, porém otimizados. São construídos com trilhos TR-57, fixados através de sistema elástico tipo Pandrol, bitola correspondente a da via e aberturas de 1:10 e 1:14.

Os AMVs instalados no túnel Asa Sul são dotados de “jacarés móveis” e obedecem as Normas UIC – Union Internacional des Chemins de Fer. São construídos com trilhos UIC 60, com fixação elástica tipo Pandrol e bitola de 1600 mm e possuem aberturas de 1:14.

Detalhes gerais da composição do AMV:

Os trilhos dos AMVs são soldados continuamente. Porém, nas zonas de intertravamento de rotas, os trilhos são seccionados para instalação de juntas isolantes.

Os trilhos de rolamento dos AMVs não possuem inclinação transversal.

Na linha corrida, exceto nos trechos em túnel, os AMVs são assentados em dormentes de madeira sobre lastro de pedra britada com altura mínima de 30 cm, que por sua vez apoia-se sobre uma camada de sublastro.

No túnel asa sul os AMVs são assentados diretamente na viga rígida.

b) Bombas de recalque do Túnel Asa Sul;

c) Máquinas de Chave

Estão instalados três tipos de máquina de chave nas regiões de AMVs:

AMVs AREA: Máquina de chave marca SAB WABCO, modelo M3;

AMVs AREA: Máquina de chave manual ajustável, COBRASMA/JARAGUÁ somente no Pátio de Manutenção de Águas Claras;

AMVs UIC: Máquinas de chave marca SIEMENS, modelo S7000.

6.6.- SISTEMA VENTILAÇÃO (LOTE 02)

O Sistema de Ventilação Principal do METRÔ-DF visa principalmente o conforto térmico e a saúde dos usuários e funcionários, preservação dos equipamentos instalados e segurança nas situações de emergência. Para tanto, o sistema atua de forma a remover o calor gerado no interior das estações e túneis, renovar o ar dos túneis e estações, remover fumaça em caso de incêndio. Fisicamente o sistema é dividido em poços de

ventilação e poços de alívio. Os equipamentos que compõem o Sistema de Ventilação Primária estão agrupados em quatro Subsistemas:

Subsistema mecânico: composto por ventiladores, registros e venezianas motorizadas nos poços de ventilação, absorvedores de ruído, portas, alçapões, grelhas nos 12 poços de ventilação dos túneis e nas 7 estações subterrâneas operacionais, grelhas e registros motorizados nos poços de alívio, chapas difusoras de fluxo de ar e registros venezianas manuais sob as plataformas das estações.

Subsistema elétrico: composto por painéis de inversores (PINVs), quadros de distribuição (QDCAs), painéis de CLP, painéis de remotas e painéis de comando locais (PCLs), em cada um dos 16 pontos de controle. Subsistema de controle: centraliza o controle da operação do sistema através de CLPs e é composto basicamente por 16 sistemas de controle autônomos, dividido em unidade central de processamento, módulos de leitura e escritas digitais e analógicas e módulo de comunicação para redes do tipo Ethernet-TCP/IP.

Subsistema de supervisão e controle: composto basicamente por um conjunto de equipamentos de processamento (servidores) e de interface humana (postos de operação) no Centro de Controle Operacional, postos de operação nas estações Central, 110, 114 e Praça do Relógio.

Da mesma forma, o Projeto Básico - Anexo I, do Edital da Concorrência nº. 01/2015 e anexo ao Contrato nº. 025/2016 (Sistema de Energia) estabelece no subitem 6.4 a composição do Sistema, conforme descrito abaixo:

Da análise das definições constantes do Projeto Básico, depreende-se que a execução dos serviços de manutenção corretiva e preventiva, com o fornecimento de peças e insumos de acordo com as regras nele estabelecidas, para os Contratos nº. 024, 025 e 026/2016 é consonante com os serviços descritos no subitem 14.01, do Anexo I - Lista de Serviços, do Decreto Distrital nº. 25.508/2005, os quais novamente destacamos:

*“14.01 – Lubrificação, limpeza, lustração, revisão, carga e recarga, conserto, restauração, blindagem, **manutenção e conservação de máquinas, veículos, aparelhos, equipamentos, motores, elevadores** ou de qualquer objeto (exceto peças e partes empregadas, que ficam sujeitas ao ICMS).”*

(grifou-se)

Conclui-se, portanto, que a execução dos objetos dos Contratos nº. 024 e 025/2016 é preponderantemente de manutenção corretiva e preventiva de máquinas, aparelhos, equipamentos e qualquer objeto congêneres. Quanto ao objeto do Contrato nº. 026/2016, importante destacar que, além dos **Aparelhos de Mudança de Via - AMV's e as Máquinas de Chave constituem-se em equipamentos, também são tecnicamente considerados como equipamentos os trilhos constates de toda a Via Permanente**, justificando-se, portanto, a classificação dos serviços segundo conceitos do subitem 14.01, da lista anexa ao decreto supracitado.

Porém, cabe ressaltar que, de acordo com a própria redação destacada do Projeto Básico, em que se definem os objetos que compreendem o Sistema de Sinalização e Controle, Telecomunicações e Ventilação Primária - SCTV (Contrato nº. 024/2016) e Sistema de Energia (Contrato nº. 025/2016), as manutenções corretivas e preventivas também incidem nas instalações prediais e suas edificações.

Ponto controverso reside em estabelecer-se a correta alíquota de ISS a ser aplicada considerando-se a pluralidade de atuações da contratada, que tanto executa as atividades

em conformidade com aquelas estabelecidas no subitem 14.01, do Anexo I - Lista de Serviços, do Decreto Distrital nº. 25.508/2005, bem como, aquelas estabelecidas no subitem 7.05, do mesmo anexo da norma, que trata, dentre outros serviços, o de reparação, conservação e reforma de edifícios, atividades também em consonância com aquelas desenvolvidas no bojo de ambos os contratos supracitados.

Dada a complexidade técnica afeta à prestação de serviços de manutenção do Sistema Metroviário, há a necessidade de que a execução do objeto, por vezes, compreenda uma atuação singular da empresa que venha a executar o objeto da contratação, como no caso concreto ora analisado.

À luz do Decreto Distrital nº. 25.508/2005, não é atípica ou alheia a possibilidade de que haja a concomitância na execução de atividades, por uma mesma empresa, cuja classificação tributária seja diversa, sendo, portanto, regulado na Seção III - Levantamento Fiscal e, especificamente para o caso concreto, a norma estabelece no artigo 134, §3º, o critério de “preponderância da atividade” para definir-se a real alíquota do ISS a ser apurada:

“Art. 134. **O movimento real tributável realizado pelo estabelecimento em determinado período poderá ser apurado por meio de levantamento fiscal**, em que deverão ser considerados, além do valor dos serviços prestados, as despesas e outros encargos, o lucro do estabelecimento e outros elementos informativos.

(...)

§ 3º Não sendo possível precisar a alíquota aplicável para o cálculo do imposto, na forma do parágrafo anterior, ou sendo as alíquotas diversas, em razão da natureza das prestações, aplicarse-á a alíquota da prestação preponderante ou, na impossibilidade de identificá-la, a média das alíquotas aplicáveis para as diversas prestações realizadas no período a que se referir o levantamento fiscal.”

(grifou-se).

Considera-se que a preponderância das atividades para ambos os contratos é a de manutenção corretiva e preventiva nas **máquinas, aparelhos, equipamentos e objetos considerados tecnicamente congêneres a estes**, que compreendem o Sistema de Sinalização e Controle - fixa e centralizada -, Telecomunicações e Ventilação Primária - SCTV (Contrato nº. 024/2016) e Sistema de Energia (Contrato nº. 025/2016).

Logo, em consonância com os serviços descritos no subitem 14.01, do Anexo I, do Decreto Distrital nº. 25.508/2005, o qual estabelece no artigo 38, inciso II, a alíquota de 5% de ISS para aqueles serviços, **pugnamos pelo entendimento de que a alíquota de ISS de 5% (cinco por cento) foi acertadamente considerada na composição do preço estimado da Concorrência nº. 01/2015, para os contratos em questão**, ressalvados os entendimentos que, à posteriori, venha a ter a Diretoria de Auditoria de Contas nas Áreas de Infraestrutura e Governo – DACIG.

Por fim, afirmamos que diante da constatação de que a contratada MPE ENGENHARIA S.A. e o contratado CONSÓRCIO MPE/ÊNFASE vêm recolhendo a alíquota de 2% de ISS sob a prestação dos serviços objetos dos Contratos nº. 024 e 025 /2016, entre o interregno apurado de agosto de 2016 a dezembro de 2018, cujo prejuízo, conforme alegado, é de um montante total de R\$ 1.486.431,08 (um milhão, quatrocentos e oitenta e seis mil, quatrocentos e trinta e um reais e oito centavos), em decorrência de uma diferença de 3% do que efetivamente é declarado.

Informamos que a Gestão encaminhou Carta n.º 1/2020 - METRO-DF/DOM/OMT ([33916518](#)) solicitando esclarecimentos para apuração dos fatos e resguardo do direito à ampla defesa e ao contraditório, que poderá resultar em eventuais ressarcimentos à Administração, em atenção à alínea “R.7” e “R.9”, da Recomendação do subitem 1.3., do IAC n.º 22/2019 - DACIG/COAUC/SUBCI/CGDF.

Da mesma forma, em atenção à alínea “R.8”, **serão apurados os possíveis prejuízos gerados à Administração, a partir de 2019, segundo o entendimento desta Gestão acerca do correto percentual de alíquota de ISS a ser aplicado** considerando-se a preponderância dos serviços executados no bojo dos Contratos n.º. 024, 025 e 026/2016.

Análise do Controle Interno

O METRÔ-DF informa que para a definição da alíquota de ISS sobre os serviços de Manutenção do Sistema Metroferroviário, para os Contratos 23, 24, 25 e 26/2016, levou-se em consideração as características dos subsistemas e as atividades de manutenção a serem executadas, julgando-se, por fim, serem as mesmas atividades ou então, congêneres, àquelas descritas no subitem 14.01, do Anexo I - Lista de Serviços, do Decreto Distrital n.º. 25.508/2005 (Regulamenta, no Distrito Federal, o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS), cuja a alíquota do ISS para esses serviços é de 5%, conforme estabelecido no artigo 38, inciso II. E, pugnam pelo entendimento de que a alíquota de ISS de 5% (cinco por cento) foi acertadamente considerada na composição do preço estimado da Concorrência n.º. 01/2015, para os contratos em questão.

No entanto, o Controle Interno ressalta que não foi consignada nos autos, de forma inequívoca, essa justificativa para definir a alíquota do ISS. Apesar disso, há razoabilidade na justificativa ora apresentada, porém não muda o entendimento quanto à irregularidade no recolhimento do ISS, haja vista que as contratadas recolhem inadequadamente o ISS aplicando a alíquota de 2% (sendo 1% retido pelo METÔ-DF), quando deveria recolher e ser retido 5% pela Companhia do Metropolitano do DF, conforme alíquota de ISS definida pelo METRÔ-DF para os serviços de Manutenção do Sistema Metroviário executados por meio dos Contratos 23, 24, 25 e 26/2016.

Como se observa na manifestação da Empresa, a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ-DF confirma a constatação de que a contratada MPE ENGENHARIA S.A. e o contratado CONSÓRCIO MPE/ÊNFASE vêm recolhendo a alíquota de 2% de ISS sob a prestação dos serviços objetos dos Contratos n.º. 024, 025 e 026/2016, entre o

interregno apurado de agosto de 2016 a dezembro de 2018, cujo prejuízo totaliza R\$ 1.486.431,08 em decorrência de uma diferença de 3% do que efetivamente é declarado.

A Gestão encaminhou Carta às contratadas solicitando esclarecimentos para apuração dos fatos e resguardo do direito à ampla defesa e ao contraditório, que poderá resultar em eventuais ressarcimentos à Administração. Ainda ressalta que serão apurados os possíveis prejuízos gerados à Administração, a partir de 2019.

Assim, uma vez que o METRÔ-DF não desconstituiu as evidências apresentadas neste Item, inclusive confirma a irregularidade quanto ao recolhimento efetuado, e nem trouxe fatos novos tendentes a alterá-las, mantem-se as recomendações em conformidade com o disposto no IAC nº 22/2019, acrescentando a necessidade de atualização monetária, desde a ocorrência do fato gerador, acrescido dos juros de mora e das multas previstas na legislação tributária, com apuração de responsabilidade de quem deu causa.

Acrescenta-se e ressalta-se, ainda, que o valor devido pela falta do integral recolhimento do imposto devido, decorrente da alíquota de ISS prevista em desconformidade com a efetivamente recolhida pela Contratada, **deve ser atualizado monetariamente e acrescido de multa**, com apuração da responsabilidade de quem deu causa, nos termos do Decreto Distrital nº. 25.508/2005:

SEÇÃO II

DA RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA

SUBSEÇÃO I

DA RESPONSABILIDADE POR SUBSTITUIÇÃO TRIBUTÁRIA

Art. 8º Fica atribuída a responsabilidade pela retenção e recolhimento do imposto cujo local da prestação do serviço situe-se no Distrito Federal, àqueles a seguir discriminados, vinculados ao fato gerador na condição de contratante, fonte pagadora ou intermediário: (NR)

(...)

VIII - aos órgãos e entidades da Administração Pública Direta e Indireta;

(...)

§ 7º O regime de retenção do ISS adotado pelo Distrito Federal não exclui a responsabilidade supletiva do prestador pelo cumprimento total ou parcial da obrigação tributária respectiva, na hipótese de não retenção ou retenção a menor do imposto devido, observado que:

I – a parcela retida pelo responsável tributário especificado no caput deste artigo não pode ser exigida do contribuinte prestador do serviço;

II – transcorrido o prazo a que se refere à alínea “b” do inciso I do art. 71, deste regulamento, **sem que tenha havido o integral recolhimento do imposto devido, o crédito tributário não recolhido, atualizado monetariamente e acrescido de multa, pode, sem prejuízo do previsto no inciso I, ser, supletivamente, exigido do responsável tributário especificado no caput deste artigo ou do contribuinte prestador do serviço. (NR)**

(...)

§ 12. O imposto será retido por ocasião do pagamento do serviço ou da prestação de contas que o substituir, devendo ser recolhido consoante os prazos previstos no [art. 71](#).

§ 13. **O não cumprimento do disposto neste artigo sujeitará o contribuinte substituto ao recolhimento do imposto atualizado monetariamente, desde a ocorrência do fato gerador, acrescido dos juros de mora e das multas previstas na legislação tributária**, inclusive as de caráter moratório e formal, sem prejuízo do disposto no § 7º, das medidas de garantia e das demais sanções cabíveis.

Causa

Em 2016:

Uso de alíquota de ISS em planilha orçamentária em desacordo com a natureza dos serviços prestados.

Falha administrativa no planejamento da contratação.

Consequência

Proposta da contratada contendo na composição da taxa de Bonificação das Despesas Indiretas – BDI percentual de Imposto sobre Serviços – ISS superior à alíquota estabelecida no art. 38 do Decreto nº 25.508/2005 e ao valor do imposto efetivamente recolhido pela empresa.

Recolhimento de ISS a menor do que o constante da proposta de preços.

Prejuízo ao erário estimado em **RS 1.486.431,08**.

Recomendação

Companhia do Metropolitano do Distrito Federal:

- R.7) Exigir o ressarcimento/glosa do valor de **R\$ 1.486.431,08**, com as devidas atualizações monetárias, referente ao ISS majorado, atinente ao período de 2016 a 2018, relativo aos Contratos 24, 25 e 26/2016, firmados com o Consórcio MPE/Ênfase e com a empresa MPE Engenharia e Serviços S.A, sob pena de instauração de tomada de contas especial para apuração do fato, identificação dos responsáveis e cálculo do prejuízo decorrente de pagamento indevido de despesa a título de alíquota de ISS superior ao permitido em normativos legais;
- R.8) apure os demais prejuízos existentes, a partir de 2019, e reduza o percentual de ISS constante do BDI referencial dos serviços, tendo em vista que a alíquota efetiva de recolhimento utilizada pela Contratada é de 2% e não 5%;
- R.9) na composição do BDI, considerar a legislação tributária do município onde serão prestados os serviços, levando em conta o tipo de serviço, a forma de definição da base de cálculo e, sobre esta, a respectiva alíquota do ISS.

1.4 - Superestimativa de alíquota do RAT (Riscos Ambientais do Trabalho)

Classificação da falha: Grave

Fato

Processo: 097.000.963/2015.

A alíquota desse encargo foi predefinida pelo Metrô-DF, no Termo de Referência da Concorrência 01/2015, desconsiderando os preceitos legais aplicáveis à matéria, além da possibilidade de existirem participantes no certame que estivessem sujeitos à alíquota diversa daquela constante do instrumento convocatório.

Na contratação dos serviços objeto dos Contratos nº 23, 24, 25 e 26/2016 – Metrô-DF, firmados com a empresa MPE Engenharia e Serviços S.A e Consórcio MPE/Ênfase - Sinalização, o cálculo do RAT (Riscos Ambientais do Trabalho) foi realizado com o percentual de 3% (três por cento) incidentes sobre o total das remunerações dos trabalhadores que ocupariam os postos de trabalho necessários para a execução dos serviços.

Conforme o art. 22, inciso II da Lei nº 8.212/1991 e artigo 202 do Decreto 3.048/1999, o RAT (antigo SAT – Seguro Acidente do Trabalho) consiste em uma contribuição da empresa, destinada a custear a aposentadoria especial e os benefícios concedidos em razão do grau de incidência de incapacidade laborativa decorrente dos riscos ambientais do trabalho, corresponde à aplicação dos percentuais de 1%, 2% ou 3% para a empresa em cuja atividade preponderante o risco de acidente do trabalho seja considerado leve, médio ou grave, respectivamente, incidentes sobre o total da remuneração paga, no decorrer do mês, ao segurado empregado e trabalhador avulso.

Destaca-se que por meio do Decreto nº 6.957/2009, o RAT (Riscos Ambientais do Trabalho) passou a ser calculado com base no FAP (Fator Acidentário de Prevenção), que consiste num multiplicador variável entre 0,5000 (cinco décimos) e 2,0000 (dois inteiros). O Fator Acidentário de Prevenção – FAP, em vigência desde 2010, é um sistema *bonus x malus*, no qual a alíquota de contribuição de um, dois ou três por cento, poderá ser reduzida, em até cinquenta por cento, ou aumentada, em até cem por cento, conforme dispuser o regulamento, em razão do desempenho da empresa em relação à respectiva atividade econômica, aferido pelo Fator Acidentário de Prevenção – FAP, apurado em conformidade com os resultados obtidos a partir dos índices de frequência, gravidade e custo, calculados segundo metodologia aprovada pelo Conselho Nacional de Previdência Social. Conforme consta do sítio: <<http://receita.economia.gov.br/orientacao/tributaria/declaracoes-e-demonstrativos/gfip-sefip-guia-do-fgts-e-informacoes-a-previdencia-social-1/fap-fator-acidentario-de-prevencao-legislacao-perguntas-frequentes-dados-da-empresa#o-que-e-rat>>. Acessado em 18/11/2018.

Desse modo, o percentual do RAT pode ser definido pela multiplicação do SAT x FAP. As empresas encontram a alíquota RAT no Anexo V do Decreto 6.957/2009 e as regras para o enquadramento no grau de risco na IN RFB 971/2009, art. 72, § 1º; e o multiplicador FAP no site www.previdencia.gov.br mediante CNPJ + senha.

Segundo o art. 202, § 13, do Decreto nº 3.048/1999:

A empresa informará mensalmente, por meio da Guia de Recolhimento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço e Informações à Previdência Social - GFIP, a alíquota correspondente ao seu grau de risco, a respectiva atividade preponderante e a atividade do estabelecimento, apuradas de acordo com o disposto nos §§ 3º e 5º.

Em decorrência dessa falha, os serviços foram contratados por valor maior que o devido, haja vista que a empresa vencedora da licitação recolheu a alíquota RAT ajustada menor de que 3%, no período de Set/2016 a Nov/2017, conforme declarações à Previdência Social por meio da GFIP-SEFIP.

Apesar de as informações sobre o percentual a que está sendo descontado serem entregues ao Metrô-DF, mensalmente, durante toda a execução do contrato, não foram feitos os ajustes pertinentes ao RAT nos respectivos contratos. Em face disso, foram feitos pagamentos indevidos relativos às diferenças de alíquotas constantes das propostas e às efetivamente declaradas à Previdência Social que variaram de 0,00% a 2,00% durante a execução dos serviços. O Valor do RAT a recolher encontra-se destacado no Formulário da GFIP-SEFIP denominado de “Comprovante De Declaração Das Contribuições A Recolher À Previdência Social E A Outras Entidades E Fundos Por FPAS”.

Assim, entende-se que houve pagamentos indevidos às contratadas no montante de **R\$ 83.206,52**, sendo **R\$ 63.490,62** ao Consórcio MPE/Ênfase – Sinalização e **R\$ 19.715,90** à empresa MPE Engenharia e Serviços S.A., conforme é demonstrado nos quadros a seguir:

Tabela 03 - Apuração dos Pagamentos Indevidos de RAT relativos ao Lote 02 - Contrato nº 024/2016 – firmado com o Consórcio MPE/Ênfase – Sinalização

Mês/ano	Base de Cálculo (“BASE CÁL PREV SOC” -Conf. SEFIP)	RAT da Proposta (%)	RAT ajustado (Dec. SEFIP)	Valor do RAT (Propostas)	Total do RAT (Declarado)	Diferença
set/16	145.660,95	3,00%	1,50%	4.369,83	2.184,91	2.184,91
out/16	143.361,25	3,00%	0,00%	4.300,84	0,00	4.300,84
nov/16	155.454,80	3,00%	0,00%	4.663,64	0,00	4.663,64
13º - 1ª Parc.	28.928,85	3,00%	0,00%	867,87	0,00	867,87
dez/16	152.853,89	3,00%	2,00%	4.585,62	3.057,08	1.528,54
13º - 2ª Parc.	57.607,53	3,00%	0,00%	1.728,23	0,00	1.728,23
jan/17	153.250,50	3,00%	2,00%	4.597,52	3.065,01	1.532,51
fev/17	147.576,49	3,00%	2,00%	4.427,29	2.951,53	1.475,76
mar/17	162.108,44	3,00%	2,00%	4.863,25	3.242,17	1.621,08
abr/17	156.122,15	3,00%	2,00%	4.683,66	3.122,44	1.561,22

mai/17	179.348,23	3,00%	2,00%	5.380,45	3.586,96	1.793,48
jun/17	176.128,87	3,00%	2,00%	5.283,87	3.522,58	1.761,29
jul/17	171.742,71	3,00%	2,00%	5.152,28	3.434,85	1.717,43
ago/17	177.028,77	3,00%	2,00%	5.310,86	3.540,58	1.770,29
set/17	187.819,47	3,00%	2,00%	5.634,58	3.756,39	1.878,19
out/17	181.514,84	3,00%	2,00%	5.445,45	3.630,30	1.815,15
nov/17	198.692,97	3,00%	2,00%	5.960,79	3.973,86	1.986,93
13º 1 e 2	169.375,61	3,00%	2,00%	5.081,27	3.387,51	1.693,76
dez/17	208.929,16	3,00%	2,00%	6.267,87	4.178,58	2.089,29
jan/18	217.290,08	3,00%	2,00%	6.518,70	4.345,80	2.172,90
fev/18	198.236,65	3,00%	2,00%	5.947,10	3.964,73	1.982,37
mar/18	212.189,06	3,00%	2,00%	6.365,67	4.243,78	2.121,89
abr/18	208.813,27	3,00%	2,00%	6.264,40	4.176,27	2.088,13
mai/18	216.912,55	3,00%	2,00%	6.507,38	4.338,25	2.169,13
jun/18	207.482,78	3,00%	2,00%	6.224,48	4.149,66	2.074,83
jul/18	205.953,05	3,00%	2,00%	6.178,59	4.119,06	2.059,53
ago/18	203.062,82	3,00%	2,00%	6.091,88	4.061,26	2.030,63
set/18	215.451,32	3,00%	2,00%	6.463,54	4.309,03	2.154,51
out/18	234.321,26	3,00%	2,00%	7.029,64	4.686,43	2.343,21
nov/18	232.807,85	3,00%	2,00%	6.984,24	4.656,16	2.328,08
13º/18	199.500,54	3,00%	2,00%	5.985,02	3.990,01	1.995,01
dez/18	213.990,82	3,00%	3,00%	6.419,72	6.419,72	0,00
Total						63.490,62

Ressalta-se que nos meses de agosto e setembro/2016 não foi apresentada GFIP – SEFIP em nome do Consórcio MPE/Ênfase Sinalização (consta em set/2016 uma SEFIP em nome da empresa MPE com 218 empregados, incluídos 45 do Lote 02, e remuneração de R\$ 729.748,28); em Set/2016 a apuração foi com base na remuneração da folha de pagamento do Lote 02. Já em outubro e novembro de 2016, não foi apresentada GFIP/SEFIP exclusiva em nome do Consórcio, pois constou registrado na SEFIP, do Lote 02, o nome do METRÔ-DF tanto no campo "Empresa" e como no Campo "Tomador/OBRA". Somente a partir de Dez/2016 constou a GFIP-SEFIP, regular, em nome do Consórcio responsável pelo Contrato nº 24/2016.

Tabela 04 - Apuração dos Pagamentos Indevidos de RAT relativos aos Lotes 01, 03 e 04 - Contratos nº 23, 25 e 26/2016 – firmados com a empresa MPE Engenharia e Serviços S.A.

Mês/ano						Diferença
---------	--	--	--	--	--	-----------

	Base de Cálculo ("BASE CÁL PREV SOC" -Conf. SEFIP)	RAT da Proposta (%)	RAT ajustado (Dec. SEFIP)	Valor do RAT (Propostas)	Total do RAT (Declarado)	
set/16	729.748,78	3,00%	1,50%	21.892,46	10.946,23	10.946,23
out/16	584.644,77	3,00%	1,50%	17.539,34	8.769,67	8.769,67
Total						19.715,90

No mês de setembro/2016 foi apresentada GFIP única para os Lotes 01, 02, 03 e 04; a partir de out/2016 foi apresentada GFIP exclusiva para o Lote 02 e uma GFIP geral contendo os empregados dos Lotes 01, 03 e 04. Registra-se que 07 empregados (*****

*****) constantes da Lista nominal do Lote 02 constam sempre na GFIP geral dos Lotes 01, 03 e 04 e da folha de pagamento da empresa MPE em vez de estarem registrados para o Consórcio MPE/Ênfase Sinalização.

Dessa forma, a alíquota a ser utilizada foi definida pelo próprio Metrô-DF, contrapondo as regras vigentes sobre a matéria, haja vista que foi desconsiderada a aplicação do multiplicador FAP (Fator Acidentário de Prevenção), particular a cada empresa, que poderia reduzir a alíquota do RAT em até 50%. Logo, impossibilitou que as empresas com alíquotas menores refletissem isso em suas propostas de preços, onerando o valor dos serviços contratados. A forma correta para cálculo do item seria: RAT Ajustado = (RAT x FAP). No caso da proposta vencedora do certame, consta o RAT de 3,00% que seguiu a determinação da área técnica do Metrô-DF, porém, a empresa declarou na SEFIP a alíquota efetivamente praticada de 3,00%, 0,00% e 2,00%, sendo aplicados os multiplicadores FAP de 0,50% e 1,00%, resultando em RAT Ajustados de 1,50%, 0,00% e 2,00%.

Sobre tema semelhante já houve deliberação do Tribunal de Contas do Distrito Federal por meio da Decisão nº 239/2019.

Manifestação do Auditado

Por meio do Ofício Nº 8/2020 - METRO-DF/PRE/GAB, de 13/01/2020 (33936163) e Memorando Nº 46/2020 - METRO-DF/DOM/OGE, de 09/01/2020 (33860697), a Companhia indicou que:

Subitem 1.4 do IAC Nº. 22/2019: "Superestimativa de alíquota do RAT (Riscos Ambientais do Trabalho)"

Recomendações "R.10", "R.11" e "R.12"

(...)

Para fins de se considerar a alíquota RAT incidente sobre os serviços de manutenção do Sistema Metroviário e compor-se adequadamente o preço estimado da Concorrência nº. 01/2015, utilizou-se, à época, a tabela constante do ANEXO V - Relação de Atividades Preponderantes e Correspondentes Graus de Risco (...), do Decreto Nacional 3.048/99, sendo identificado que as atividades ligadas à manutenção e reparação de veículos ferroviários, máquinas, equipamentos, aparelhos dentre outros objetos congêneres àqueles que compreendem os diversos Sistemas Metroviários, possuem a alíquota RAT de 3% (três por cento), como por exemplo:

- **Lote 1 - Material Rodante** - CNAE 2.0, sob o código “3315- 5/00 - Manutenção e reparação de veículos ferroviários”;
- **Lote 2 - Sinalização, Controle, Telecomunicações e Ventilação** - CNAE 2.0, sob os códigos “3312-1/04 - Manutenção e reparação de equipamentos e instrumentos ópticos” e “4332-3/02 - Instalação e manutenção de sistemas centrais de ar condicionado, de ventilação e refrigeração”;
- **Lote 3 - Energia** - CNAE 2.0, sob os códigos “43.21-5/00 - Instalação e manutenção elétrica” e “3313-9/01 - Manutenção e reparação de geradores, transformadores e motores elétricos”;
- **Lote 4 - Via Permanente** - CNAE 2.0, sob o código “7112-2/00 - Serviços de Engenharia”.

Conforme mesmo pontuou a unidade de controle externo no IAC nº. 22/2019-DACIG/COAUC/SUBCI/CGDF, o Decreto Nacional nº 6.957/2019 estabeleceu que o RAT deve ser calculado com base no FAP (Fator Acidentário de Prevenção), que implica na redução ou majoração da alíquota do RAT de 1%, 2%, 3%, por meio do multiplicador variável entre 0,5000 (cinco décimos) e 2,0000 (dois inteiros), em razão do desempenho da empresa conforme a sua atividade econômica e levando-se em consideração os índices de gravidade, de frequência e de custo acidentários.

Para fins de composição dos preços estimados da licitação, entendemos que somente caberia à Administração indicar a alíquota do RAT em conformidade com a atividade que seria executada, independente do FAP, porquanto este mede o desempenho anual da empresa e, portanto, não poderia se constituir em critério objetivo para aferição da vantajosidade da proposta, justamente pela natureza variável, personalíssima e pela sua anualidade.

Ou seja, se fosse exigida a apresentação de alíquota de RAT ajustada conforme sugere a unidade DACIG/COAUC/SUBCI/CGDF no seu informativo, poder-se-ia contratar empresas cujo RAT ajustado fosse menor, porém, ao longo do contrato, a alíquota poderia aumentar, ensejando desequilíbrio da equação econômico-financeiro do contrato em desfavor da Administração.

Por outro lado, ponto de entendimento convergente entre esta Gestão e a unidade DACIG/COAUC/SUBCI/CGDF se relaciona à constatação de que as contratadas MPE ENGENHARIA S.A e o CONSÓRCIO MPE/ÊNFASE recolheram no período de setembro/2016 a novembro/2017 a alíquota RAT ajustada menor que 3%, a partir da análise das declarações à Previdência Social por meio da GFIP-SEFIP.

Conforme indicado pela unidade DACIG/COAUC/SUBCI/CGDF, houve pagamentos a maior no montante de **R\$ 83.206,52 (oitenta e três mil, duzentos e seis reais e**

cinquenta e dois centavos), sendo R\$ 63.490,62 (sessenta e três mil, quatrocentos e noventa reais e sessenta e dois centavos) ao Consórcio MPE/ÊNFASE, relativamente ao Contrato nº. 024/2016 e o restante de R\$ 19.715,90 (dezenove mil, setecentos e quinze reais e noventa centavos) à empresa MPE Engenharia e Serviços S.A, relativamente aos Contratos nº. 023, 025 e 026/2016.

Por fim, reafirmamos que, apesar do entendimento de que não houve falha na metodologia de composição de custos, ao considerar, à época, que a alíquota RAT para os Lotes 1, 2, 3 e 4 da Concorrência nº. 01/2015 é de 3%, em consonância com os CNAES e atividades descritas no ANEXO V, do Decreto Nacional nº. 6.957/2009.

Informamos que a Gestão encaminhou Carta nº. 1/2020 - METRO-DF/DOM/OMT ([33916518](#)) solicitando esclarecimentos para apuração dos fatos e resguardo do direito à ampla defesa e ao contraditório, que poderá resultar em eventuais ressarcimentos à Administração, em atenção às Recomendações R.10, R.11 e R.12 subitem 1.4., do IAC nº. 22/2019 - DACIG/COAUC/SUBCI/CGDF.

Da mesma forma, serão apurados os possíveis prejuízos gerados à Administração, a partir de 2019, segundo a mesma recomendação, quanto às declarações à Previdência Social por meio da GFIP-SEFIP, apresentadas mensalmente pelas contratadas.

Análise do Controle Interno

Como se observa na manifestação da Empresa, a Companhia do Metropolitano do DF confirma que houve pagamentos a maior ao Consórcio MPE/ÊNFASE e à empresa MPE Engenharia e Serviços S.A, decorrente de divergência na estimativa da alíquota do RAT, resultando em prejuízo. Assim, solicitou esclarecimentos às contratadas para apuração dos fatos e resguardo do direito à ampla defesa e ao contraditório, que poderá resultar em eventuais ressarcimentos à Administração, e ressaltou, também, que serão apurados os possíveis prejuízos gerados à Administração, a partir de 2019.

Assim, uma vez que o METRÔ não desconstituiu as evidências apresentadas neste Item, nem trouxe fatos novos tendentes a alterá-las, mantém-se as recomendações na íntegra, em conformidade com o disposto no IAC nº 22/2019.

Causa

Em 2016:

Existência de informações imprecisas no regulamento convocatório do certame, levando os participantes a formularem propostas em desacordo com a legislação aplicável.

Em 2016, 2017 e 2018:

Deficiência na fiscalização exercida pelos executores do Contrato nº 24/2016, 23, 25 e 26/2016.

Consequência

Prejuízos ao Erário Distrital em decorrência de pagamentos de valores indevidos oriundos de alíquota de RAT superior à devida, no âmbito dos Contratos nº 24, 23, 25 e 26/2016.

Recomendação

Companhia do Metropolitan do Distrito Federal:

- R.10) vincule aos dispositivos legais vigentes os percentuais das rubricas que compõe as planilhas de custos e formação de preços, em especial no caso das alíquotas que possuem caráter variável em virtude de características próprias de cada licitante, a exemplo dos encargos relacionados aos Riscos Ambientais do Trabalho (RAT);
- R.11) Abstenha-se de liquidar e pagar despesas relacionadas a RAT (Riscos Ambientais do Trabalho), incluídos em propostas comerciais, sem a documentação que comprove a sua compatibilidade com os percentuais e metodologia estabelecidos nos arts. 202 e 202-A do Decreto n.º 3.048/1999 e na Resolução n.º 1.316/2010, do Conselho Nacional de Previdência Social – CNPS;
- R.12) adote providências para ressarcir-se do prejuízo apurado, observado o direito de prévia defesa, referente ao pagamento indevido das despesas relacionadas ao cálculo do RAT (Riscos Ambientais do Trabalho), relativamente ao Contrato n.º 24/2016 no montante de **R\$ 63.490,62** e aos Contratos n.º 23, 25 e 26/2016 no montante de **R\$ 19.715,90**.

1.5 - Ausência de Cadastro Específico do INSS (CEI) e GFIP peculiares aos contratos

Classificação da falha: Média

Fato

Processo nº 097.000.963/2015.

As informações relativas ao FGTS e à Previdência Social, referentes empregados que executam os serviços, devem ser fornecidas com a vinculação inequívoca à matrícula CEI do contrato, a respectiva GFIP relativa à matrícula CEI do ajuste.

A inscrição específica no CEI para cada contrato, inclusive GFIP/SEFIP distintas, serve para melhor controle das informações trabalhistas e previdenciárias sobre os empregados que estão vinculados a cada um dos contratos firmados com a empresa MPE Engenharia e Serviços Ltda. O assunto é tratado na Instrução Normativa RFB Nº 971, de 13/11/2009, conforme pode ser observado: art. 17; alínea c, inciso II do art. 19; art. 24, art. 47, inciso III, VIII e X; art. 134 incisos I e II; art. 135; art. 327; art. 383, incisos V; art. 396, parágrafo único; art. 473, inciso IV.

A licitação realizada por meio da Concorrência 01/2015 foi dividida em 04 (quatro) lotes, cujo resultado deu origem aos Contratos nº 23, 25 e 26/2016 (Lotes 01, 03 e 04) firmados com a MPE Engenharia e Serviços S.A. e ao Contrato nº 24/2016 (Lote 02) materializado com o Consórcio MPE/Ênfase Sinalização.

Constatou-se que não foi realizada inscrição no Cadastro Específico do INSS (CEI) de forma peculiar para cada contrato e fornecidas as GFIP/SEFIP - Guia de Recolhimento do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço e Informações à Previdência Social (GFIP)/Sistema Empresa de Recolhimento do FGTS e Informações à Previdência Social (SEFIP), distintas, com registro efetivo de informações dos empregados vinculados que executam os serviços objeto de cada lote.

Nos meses de agosto e setembro/2016 foi apresentada uma GFIP geral para os Lotes 01, 02, 03 e 04. A partir de Out/2016 foi providenciada GFIP exclusiva para o Lote 02 e uma GFIP genérica contendo os empregados dos Lotes 01, 03 e 04.

Verificou-se que 09 empregados (*****) fazem parte da Lista nominal de funcionários que prestam serviços objeto do Lote 02, porém constam sempre na GFIP /SEFIP geral dos Lotes 01, 03 e 04 e da folha de pagamento da empresa MPE em vez de estarem registrados para o Consórcio MPE/Ênfase Sinalização.

Desse modo, há aceitação de Guia de Recolhimento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço e Informações à Previdência Social (GFIP) genérica, fornecida pela

contratada, não vinculada ao serviço especificamente realizado no Contrato específico, e sem conter todos os profissionais informados como alocados no objeto contratado, tornando, assim, possível, entre outros problemas, a alocação de profissionais com qualificação/quantificação inferior àquela prevista contratualmente.

Manifestação do Auditado

Por meio do Ofício N° 8/2020 - METRO-DF/PRE/GAB, de 13/01/2020 (33936163) e Memorando N° 46/2020 - METRO-DF/DOM/OGE, de 09/01/2020 (33860697), a Companhia indicou que:

Subitem 1.5 do IAC N° 22/2019: “Ausência de Cadastro Específico do INSS (CEI) e GFIP peculiares aos Contratos”

Recomendações "R.13", R.14" e "R.15"

(...)

Em consonância com a Instrução Normativa RFB N° 971, de 13/11/2009, a Gestão encaminhou Carta n.º 1/2020 - METRO-DF/DOM/OMT (33916518) ao Consórcio MPE/ÊNFASE e MPE ENGENHARIA S.A. solicitando que as mesmas vinculem aos seus respectivos contratos, de forma individualizada, com os registros necessários, os empregados que constam na lista nominal de prestadores de serviços para cada um dos Lotes 01, 02, 03 e 04, bem como, à empresa MPE ENGENHARIA S.A., realizar a inscrição no Cadastro Específico do INSS - CEI, dos seus respectivos contratos, gerando-se as competentes GFIP/SEFIP, de forma segregada.

Por fim, esta Gestão afirma que será instituído maior controle quanto à alocação dos empregados de cada contrato onde efetivamente encontram-se registrados.

Análise do Controle Interno

Como se observa na manifestação da Empresa, a Companhia Metropolitana do Distrito Federal - METRÔ-DF encaminhou Carta n.º 1/2020 - METRO-DF/DOM/OMT (33916518) ao Consórcio MPE/ÊNFASE e MPE ENGENHARIA S.A. solicitando a adoção de providências para a correção das falhas apontadas.

Assim, uma vez que o METRÔ-DF não desconstituiu as evidências apresentadas neste Item, nem trouxe fatos novos tendentes a alterá-las, mantém-se na íntegra as recomendações em conformidade com o disposto no IAC n° 22/2019.

Causa

Em 2016, 2017 e 2018:

Deficiência na fiscalização e acompanhamento da execução dos contratos.

Consequência

Deficiência na fiscalização do cumprimento das obrigações trabalhistas e previdenciárias.

Possibilidade de prejuízo ao erário Distrital, decorrente de quantificação de empregados para cada lote e em contraposição a contratada usar os mesmos empregados para executar atividades em mais de um contrato.

Possibilidade de alocação de profissionais com qualificação/quantificação inferior àquela prevista contratualmente.

Recomendação**Companhia do Metropolitano do Distrito Federal:**

- R.13) exigir do Consórcio MPE/Ênfase que vincule ao Contrato 24/2016, com os registros necessários, os empregados que constam na lista nominal de prestadores de serviços do Lote 02, mas que estão na folha de pagamento e na GFIP/SEFIP da Empresa MPE;
- R.14) Exigir da empresa MPE Engenharia e Serviços S.A providências para que realize a inscrição no Cadastro Específico do INSS para os Contratos 23, 25 e 26/2016 e gere as respectivas GFIP/SEFIP distintas para os referidos contratos;
- R.15) fiscalizar e exigir das contratadas, que possuem mais de um ajuste com o METRÔ-DF, que aloquem, fielmente, os empegados de cada contrato onde efetivamente desempenham suas funções, evitando que um funcionário esteja vinculado a certo contrato e preste serviço em outro ou em mais de um.

1.6 - Ausência de profissional específico em cada contrato

Classificação da falha: Grave

Fato

Processo 097.000.963/2015.

O Projeto Básico e o Edital de Concorrência 01/2015 preveem equipes técnicas compostas de profissionais específicos para cada Contrato, durante toda vigência. No projeto básico é previsto nos subitens 8.3, 8.3.1, 8.3.2 e 8.3.3 os profissionais exigidos para a execução dos serviços, que a CONTRATADA deverá manter por toda vigência do Contrato, que irão gerenciar/coordenar as equipes de trabalho, dos quais será exigida a participação em regime de tempo integral na execução do objeto contratado. No Edital de Concorrência 01/2015, tem-se:

9.9 EQUIPE TÉCNICA

9.9.1 A licitante deverá apresentar a relação dos profissionais que comporão a Equipe Técnica, *em conformidade com a mesma equipe apresentada na fase de habilitação*, indicando, para tanto, os profissionais que preencherão os cargos a seguir relacionados, bem como a documentação comprobatória para fins de pontuação de sua experiência, observados os requisitos profissionais constantes do subitem 8.3 do Projeto Básico - ANEXO I deste Edital, a saber:

9.9.1.1 1 **(um) Gerente do Contrato**: responsável pela gestão de assuntos de natureza administrativa do Contrato;

9.9.1.2 1 **(um) Gerente de Manutenção para cada um dos LOTES**: responsável pela gestão de assuntos de natureza técnica do Contrato, que manterá interface junto ao gestor do Contrato com relação às questões técnicas e à Engenharia de Manutenção do Metrô-DF;

9.9.1.3 2 **(dois) Engenheiros de Manutenção de Campo para cada um dos LOTES**: responsável pela parte operacional das atividades de manutenção, com atuação em campo junto à sua equipe, sob a fiscalização da equipe técnica do Metrô-DF:

(...)

13.4.1 Gerente Geral do Contrato - 1 (um) Profissional para cada LOTE.

(...)

23.1.11 Apresentar, mensalmente, relação de profissionais alocados com apresentação das respectivas RAIS, contratos de prestação de serviço ou vínculo societário, mesmo que sejam profissionais de empresas subcontratadas.

O METRÔ-DF apresentou relação com os nomes dos empregados que compõem as equipes técnicas dos Contratos 23, 24, 25 e 26/2016, conforme quadros seguintes.

Quadro 01 - Equipe Técnica Cargos: Gerente do Contrato, Gerentes de Manutenção e Engenheiros de Manutenção de Campo - Contrato n° 23/2016-Lote 01 - empresa MPE Engenharia

Nome completo	CPF	Cargo/função	Data Admissão	Contratos vinculados
---------------	-----	--------------	---------------	----------------------

*****	***** 360.507- *****	Gerente de Contrato	25/01/1988	25/2016
*****	788.092.821-91	Gerente de Manutenção	14/04/2008	
*****	***** 119.785- *****	Engenheiro Mecânico	11/08/2016	
*****	***** 800.256- *****	Engenheiro Eletricista JR	05/10/2009	
*****	***** 457.598- *****	Engenheiro Eletricista	11/08/2016	
*****	***** 498.458- *****	Engenheiro Controle Qualidade	04/06/2012	26/2016

Quadro 02 - Equipe Técnica vinculada ao contrato nº 24/2016-Lote 02 - Consórcio MPE Enfase - Cargos: Gerente do Contrato, Gerentes de Manutenção e Engenheiros de Manutenção de Campo

Nome completo	CPF	Cargo/função	Data Admissão	Contratos vinculados
*****	*****.360.507- *****	Gerente de Contrato	25/01/1988	25/2016
*****	*****.254.317- *****	Gerente de Manutenção	PJ	
*****	*****.526.197- *****	Engenheiro de Manutenção CT Ventilação	PJ	
*****	*****.137.246- *****	Engenheiro de Ventilação	PJ	
*****	*****.498.458- *****	Engenheiro Controle Qualidade	04/06/2012	26/2016

Quadro 03 - Equipe Técnica Cargos: Gerente do Contrato, Gerentes de Manutenção e Engenheiros de Manutenção de Campo - Contrato nº 25/2016-Lote 03 - empresa MPE Engenharia

Nome completo	CPF	Cargo/função	Data Admissão	Contratos vinculados
*****	***** 360.507- *****	Gerente de Contrato	25/01/1988	25/2016

*****	***** 742.477- *****	Gerente de Manutenção	19/07/2010	
*****	***** 176.554- *****	Engenheiro Eletricista	08/09/2016	
*****	***** 474.791- *****	Engenheiro Eletricista	15/03/2018	
*****	***** 498.458- *****	Engenheiro Controle Qualidade	04/06/2012	26/2016

Quadro 04 - Equipe Técnica Cargos: Gerente do Contrato, Gerentes de Manutenção e Engenheiros de Manutenção de Campo - Contrato nº 26/2016-Lote 04 - empresa MPE Engenharia

Nome completo	CPF	Cargo/função	Data Admissão	Contratos vinculados
*****	***** .360.507- *****	Gerente de Contrato	25/01/1988	25/2016
*****	***** .417.470- *****	Gerente de Manutenção	14/07/2016	
*****	***** .480.537- *****	Engenheiro Civil	14/09/2018	
*****	***** .242.479- *****	Engenheiro Mecânico	12/12/2018	
*****	***** .498.458- *****	Engenheiro Controle Qualidade	04/06/2012	26/2016

Da composição das equipes técnicas, observaram-se as seguintes falhas:

I - O Sr. ***** está relacionado na função de Gerente de Contrato nos 04 contratos, quando deveria ser 01 Gerente de Contrato, distinto, para cada Contrato firmado; O empregado consta na LISTA NOMINAL_JANEIRO_2019 vinculado ao Lote 03 – Contrato 25/2016. **Com isso, os Contratos 23, 24 e 26 não possuem os gerentes de contratos que foram previstos de forma inequívoca no Projeto Básico e Edital.** Assim, há o aproveitamento de um mesmo empregado para prestar serviços nos 04 (quatro) contratos, quando cada Lote deve ter seus próprios funcionários vinculados.

II – o Sr. W***** está relacionado na função de Engenheiro Controle Qualidade nos 04 contratos, porém está vinculado ao Lote 04 – Contrato 26/2016, conforme consta na LISTA NOMINAL_JANEIRO_2019.

III – o Sr. L***** foi admitido apenas em 15/03/2018. **Com isso, o Contrato 25/2016 permaneceu com um profissional (Engenheiro de Manutenção de Campo) a menos que o previsto, de agosto de 2016 até 15/03/2018**, haja vista que o Engenheiro de Controle de Qualidade pertence ao Contrato 26/2016;

IV – Os empregados B***** e L***** foram admitidos em 14/09/2018 e 12/12/2018, respectivamente. **Com isso, o Contrato 26/2016 permaneceu sem 01 (um) dos 02 (dois) Engenheiros de Manutenção de Campo previstos, durante agosto/2016 a agosto/2018.**

V – Nos autos não consta nenhum documento que comprove vínculo dos empregados C*****n, H***** e P***** com a empresa MPE. Não constam da GFIP/SEFIP, folha de pagamento e/ou relação nominal de empregados, por exemplo, contrariando o disposto no Item 23.1.11 do Edital de Licitação e no Contrato:

23.1.11 Apresentar, **mensalmente**, relação de profissionais alocados com apresentação das respectivas RAIS, contratos de prestação de serviço ou vínculo societário, mesmo que sejam profissionais de empresas subcontratadas. (grifo nosso)

VI – o empregado B*****, admitido em 14/09/2018 não consta da GFIP/SEFIP de Dez/2018.

VII- Foram apresentados Registros de Anotação de Responsabilidade Técnica – ARTs apenas para os empregados do Lote 01- Contrato 23/2016: J*****, A*****, D*****, H***** e W***** e para o empregado do Lote 04 – Contrato 26/2016: C*****Registra-se que o METRÔ-DF não apresentou ART para os demais profissionais das Equipes Técnicas.

Diante das falhas constatadas, infere-se que também há prejuízo financeiro ao Erário Distrital, haja vista que os Contratos 23, 24 e 26/2016 permanecem sem 01 empregado exclusivo na função de Gerente de Contrato por 29 meses (Ago/2016 a Dez/2018). Além disso, os Contratos 25/2016 e 26/2016 ficaram sem 01 Engenheiro de Manutenção de Campo, de Ago

/2016 a Fev/2018 (19 meses), e Ago/2016 a Ago/2018 (25 meses), respectivamente. O dano pode ser apurado com base no orçamento estimado para esses cargos/funções constante às folhas 327/332 e 344/347 do Proc. 097.000.963/2015, Volume 02, onde o METRÔ-DF estimou o valor mensal desses profissionais. No quadro seguinte, demonstra-se o valor do prejuízo apurado:

Tabela 5 - Apuração de estimativa de prejuízo em decorrência de ausência de profissionais previstos em contratos

Lotes - Contratos	Valor estimado sem fator K		Valor estimado com fator K de 135,64% para os Lotes 01, 02 e 03; e de 97,98% para o Lote 04		Valor apurado por cargo		Total apurado por contrato
	Gerente Contrato	Engenheiro Manutenção de Campo	Gerente Contrato	Engenheiro Manutenção de Campo	Gerente de Contrato	Engenheiro Manutenção campo	Gerente Contrato e Engenheiro Manutenção
01 - 23/2016	17.578,00	0,00	41.420,80	0,00	1.201.203,18	0,00	1.201.203,18
02 - 24/2016	17.578,00	0,00	41.420,80	0,00	1.201.203,18	0,00	1.201.203,18
03 - 25/2016	0,00	13.653,98	0,00	32.174,24	0,00	611.310,53	611.310,53
04 - 26/2016	17.578,00	13.841,77	34.800,92	27.403,94	1.009.226,81	685.098,41	1.694.325,21
Valor total apurado					3.411.633,16	1.296.408,94	4.708.042,10

Observa-se que a ausência de profissionais distintos para cada equipe técnica e a falta de ajuste nos termos dos contratos, **configura prejuízo estimado de R\$ 4.708.042,10, composto da seguinte forma:**

- **R\$ 1.201.203,18 no Contrato 23/2016;**
- **R\$ 1.201.203,18 no Contrato 24/2016;**
- **R\$ 611.310,53 no Contrato 25/2016; e**
- **R\$ 1.694.325,21 no Contrato 26/2016.**

Ressalta-se que apesar de a licitação não detalhar a quantidade exata e respectivos valores de profissionais que deveriam ser empregados na execução dos Contratos, é exigida, de forma inequívoca no Projeto Básico e Edital da Contratação, a quantidade mínima de profissionais para compor a equipe técnica exclusiva de cada lote. De forma contrária, observa-

se que há empregados da Empresa MPE Engenharia e Serviços S.A. aproveitados para compor a Equipe Técnica do Contrato nº 24/2016 – Lote 02, cuja Contratada é o Consórcio MPE/Ênfase Sinalização, pessoa jurídica diferente da ganhadora dos Lotes 01, 03 e 04.

Manifestação do Auditado

Por meio do Ofício Nº 8/2020 - METRO-DF/PRE/GAB, de 13/01/2020 (33936163) e Memorando Nº 46/2020 - METRO-DF/DOM/OGE, de 09/01/2020 (33860697), a Companhia indicou que:

Item 1.6 do IAC Nº. 22/2019: “Ausência de profissional específico em cada contrato”

Recomendações "R.16", "R.17" e "R.18"

(...)

O Edital da concorrência nº. 01/2015 estabeleceu em seu item 13.5.2:

“Será admitida a indicação de um mesmo profissional, na hipótese de apresentação de proposta técnica para lotes distintos, para o exercício exclusivo do cargo de Gerente de Contrato. A pontuação para esse cargo será conforme descrito na tabela 13.4.1.”

Durante a fase de questionamentos das licitações tiveram perguntas sobre o assunto e respostas. Ao observarmos a Circular 19/2019 – CEL (<http://www.metro.df.gov.br/wp-content/uploads/2015/03/Circular-19-2015-CEL.pdf>), no Questionamento 3, foi indagado ao Metrô-DF, a possibilidade da Contratada apresentar um único Gestor de Contrato caso vencesse vários lotes, e a resposta foi positiva, por se tratar de item editalício. Esta circular encontra-se acostada ao processo nº 0097-000963/2015, Volume 9 (6989829), folha nº 2023.

De maneira análoga, a Circular 13/2015-CEL, Questionamento 4, (<http://www.metro.df.gov.br/wp-content/uploads/2015/03/Circular-13-2015-CEL.pdf>), acostada ao pergunta de teor similar foi encaminhado ao Metrô – DF, tendo a mesma resposta positiva, por se tratar de item editalício.

Desta forma, percebe-se que havia previsão no Edital da Concorrência nº. 01/2015, inclusive com questionamentos sobre o assunto com respostas esclarecendo que era permitido único gerente de contrato para os quatro lotes.

As demandas são diferentes para cada contrato de forma que o Gerente de Contrato deve atuar para todos eles, devendo, portanto, ser remunerado para tanto. É fato, que de certa forma, a Contratada tem algum tipo de vantagem financeira por ter apenas um profissional no cargo de gerente para os quatro contratos. Por outro lado, estamos falando de eficiência na gestão dos contratos por parte da Administração Pública porque, como se tem um edital e um projeto básico para os quatro lotes, alguns assuntos podem se tratados e resolvidos de forma mais rápida, como por exemplo, negociação de racionalização de despesas ou prorrogação contratual.

Os Senhores Auditores fizeram, ainda, o seguinte apontamento:

Apontamento do subitem 1.6, inciso "II"

*“II – o Sr. ***** está relacionado na função de Engenheiro Controle Qualidade nos 04 contratos, porém está vinculado ao Lote 04 – Contrato 26/2016, conforme consta na LISTA NOMINAL_JANEIRO_2019.”*

Para o Lote 4 os engenheiros exigidos são 01 para o cargo de gerente de contrato, 01 para o cargo de gerente de manutenção e 02 para os cargos de engenheiros de manutenção, totalizando 4 engenheiros.

O Sr. ***** não exerce nenhum destes cargos em nenhum lote, mas somente atua como engenheiro de qualidade e de segurança do trabalho na empresa MPE ENGENHARIA S.A., cargos não exigidos no contrato. Tais funções exercidas só agregam ao serviço prestado pela empresa, sem contrapartida prevista contratualmente por parte do METRÔ-DF.

Considerando-se que o profissional citado acima não exerce nenhum dos cargos exigidos no Projeto Básico, para qualquer um dos lotes, seu custo pode ser considerado como compreendido na rubrica denominada “Administração Central da Empresa”, compondo o BDI.

Desta forma, a empresa MPE ENGENHARIA S.A poderia alocar no contrato o quantitativo de engenheiros que convenientemente lhes fosse vantajoso, a fim de melhorar a eficiência dos serviços prestados, mas o METRÔ-DF arcaria com os custos mínimos resultantes dos cargos mínimos exigidos em Edital.

Apontamento do subitem 1.6, inciso "III"

*“III – o Sr. ***** foi admitido apenas em 15/03/2018. Com isso, o Contrato 25/2016 permaneceu com um profissional (Engenheiro de Manutenção de Campo) a menos que o previsto, de agosto de 2016 até 15/03/2018,” haja vista que o Engenheiro de Controle de Qualidade pertence ao Contrato 26/2016;”*

Na verdade, o Engenheiro Eletricista ***** substituiu o Engenheiro Eletricista ***** que ficou na função de engenheiro de manutenção no Contrato 025/2016 do dia 09/09/2016 até 28/02/2018, data em que se tornou responsável Contrato n° 030/2016 – Lote 05. Daí houve a necessidade da contratação de novo engenheiro de manutenção, conforme GFIP de outubro/2016 e ART's. Vale ressaltar que o *****era engenheiro do lote 3 até então, sendo substituído após solicitação formal da contratada constante no processo 00097-00001209/2018-13, só aceita pelo METRÔ-DF após a comprovação documental de sua qualificação técnica compatível.

Apontamento do subitem 1.6, inciso "IV"

*“IV – Os empregados ***** foram admitidos em 14/09/2018 e 12/12/2018, respectivamente. Com isso, o Contrato 26/2016 permaneceu sem 01 (um) dos 02 (dois) Engenheiros de Manutenção de Campo previstos, durante agosto/2016 a agosto/2018.”*

Por meio da Carta n.º 1/2020 - METRO-DF/DOM/OMT (33916518) a gestão notificou a contratada quanto a ausência dos profissionais, solicitando esclarecimentos, respeitando a ampla defesa e contraditório. Serão apurados os possíveis prejuízos pelas ausências dos engenheiros de manutenção no período de 24 meses.

Apontamento do subitem 1.6, inciso “V”

“V – Nos autos não consta nenhum documento que comprove vínculo dos empregados ***** com a empresa MPE. Não constam da GFIP /SEFIP, folha de pagamento e/ou relação nominal de empregados, por exemplo, contrariando o disposto no Item 23.1.11 do Edital de Licitação e no Contrato:

23.1.11 Apresentar, mensalmente, relação de profissionais alocados com apresentação das respectivas RAIS, contratos de prestação de serviço ou vínculo societário, mesmo que sejam profissionais de empresas subcontratadas. (grifo nosso)”

Por meio da Carta n.º 1/2020 - METRO-DF/DOM/OMT (33916518) a gestão notificou a contratada Consórcio MPE-Ênfase Sinalização de modo a serem devidamente comprovadas as relações trabalhistas dos profissionais C***** e ***** . Caso contrário, serão efetuados cálculos para ressarcimento do prejuízo pela ausência destes profissionais.

Apontamento do subitem 1.6, inciso “VI”

“VI – o empregado ***** , admitido em 14/09/2018 não consta da GFIP /SEFIP de Dez/2018.”

Por meio da Carta n.º 1/2020 - METRO-DF/DOM/OMT (33916518) a gestão notificou a contratada MPE-Engenharia de modo a ser devidamente comprovada a relação trabalhista do profissional ***** . Caso contrário, serão efetuados cálculos para ressarcimento do prejuízo pela ausência destes profissionais.

Recomendação "R.19"

R.19) Exigir da empresa MPE e do Consórcio MPE/Ênfase documento (como RAIS, GFIP /SEFIP, folha de pagamento e/ou relação nominal de empregados, por exemplo) que comprove vínculo dos empregados *** (citado no Item VI acima), ***** e ***** , conforme o disposto no Item 23.1.11 do Edital de Licitação e no Contrato;**

Por meio da Carta n.º 1/2020 - METRO-DF/DOM/OMT (33916518) a gestão notificou as contratadas de modo a regularizar a separação das GFIP'S e o vínculo dos empregados para cada um dos respectivos lotes.

Recomendação "R.20"

R.20) Exigir da empresa MPE e do Consórcio MPE/Ênfase os registro de ART devidos para os demais profissionais que compõem as Equipes Técnicas dos Contratos 24, 25 e 26/2016.

Os ARTs dos engenheiros que compõem os quadros de profissionais dos Contratos n°023, n°024, n°025 e n°026, estão acostados aos autos do processo 00097-00009454 /2019-41, bem como relacionados aos respectivos processos administrativos de gestão.

Análise do Controle Interno

Como se observa na manifestação da Empresa, a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal não contradiz os apontamentos do Controle Interno, exceto quanto ao "Gerente

de Contrato" em que o METRÔ-DF expõe que havia previsão no Edital da Concorrência nº. 01 /2015 para um mesmo gerente de contrato desempenhar a função nos 04 lotes, inclusive menciona que houve questionamentos sobre o assunto com respostas esclarecendo que era permitido único gerente de contrato para os quatro lotes.

No entanto, as justificativas quanto ao mesmo (único) gerente de contrato alocado nos quatro contratos não se justifica, haja vista que foi previsto um custo para se ter 04 (quatro) "Gerente de Contrato" sendo 01 (um) atuando especificamente em cada lote, porém um mesmo profissional desempenha a função nos 04 Lotes, **inclusive no Lote 02, no qual a contratada é o Consórcio MPE Enfase e não a MPE Engenharia, ou seja, são pessoas jurídicas distintas.** Como afirma o METRÔ-DF em sua manifestação: "*As demandas são diferentes para cada contrato de forma que o Gerente de Contrato deve atuar para todos eles, devendo, portanto, ser remunerado para tanto. É fato, que de certa forma, a Contratada tem algum tipo de vantagem financeira por ter apenas um profissional no cargo de gerente para os quatro contratos.* (...). (grifo nosso).

Diante disso, reafirmar-se que há evidência de prejuízo ao Erário Distrital, uma vez que no valor do Contrato está previsto o custo específico para 04 (quatro) "Gerente de Contrato" sendo um para cada lote.

Acrescenta-se, ainda, que para o **Contrato nº 26/2016-Lote 04, houve a ausência de 02 (dois) Engenheiro de Manutenção de Campo e não de 01 (um) como foi apontado no IAC nº 22/2019. O contrato ficou sem esses dois profissionais no período de 01 /08/2016 a 14/09/2018 e de um desses profissionais até 12/12/2018, haja vista que conforme afirmação do METRÔ-DF o Sr. *******, Engenheiro Controle de Qualidade, **não desempenhava a função de Engenheiro de Manutenção.**

Assim o prejuízo estimado para o Contrato 26/2016 totaliza R\$ 2.487.325,00 e não R\$ 1.694.325,21 como foi consignado no IAC nº 22/2019.

Por conseguinte, deverá o METRÔ-DF adotar providências para ressarcir-se do prejuízo apurado neste Item, encaminhando ao TCDF a documentação probatória das medidas adotadas e dos resultados alcançados, haja vista a existência de valores pagos a maior devido à falta de profissionais específicos previstos para desempenhar funções nos Lotes 01, 02, 03 e 04, respectivamente, dos Contratos 23, 24, 25 e 26/2016.

Assim, uma vez que o METRÔ-DF não desconstituiu as evidências apresentadas neste Item, mantém-se as recomendações na íntegra, em conformidade com o disposto no IAC nº 22/2019, acrescentando que o **prejuízo estimado para o Contrato 26/2016 totaliza R\$ 2.487.325,00 e não R\$ 1.694.325,21 como foi consignado no IAC nº 22/2019.**

Causa

Em 2016, 2017 e 2018:

Deficiência na fiscalização dos Contratos.

Consequência

Prejuízo ao Erário Distrital estimado em R\$ 4.708.042,10.

Possibilidade de deficiência na prestação dos serviços.

Recomendação

Companhia do Metropolitano do Distrito Federal:

- R.16) abster-se de empregar funcionário vinculado em determinado contrato para realizar serviços relacionados a outro contrato;
- R.17) Adote providências para ressarcir-se do prejuízo apurado, observado o direito de prévia defesa, referente ao pagamento indevido das despesas relacionadas a profissionais que não compuseram o quadro das equipes técnicas exigidas, relativamente ao Contrato 23/2016 no montante **R\$ 1.201.203,18; Contrato 24/2016 pelo valor de R\$ 1.201.203,18; Contrato 25/2016 pelo valor de R\$ 611.310,53; e Contrato 26/2016 pelo valor de R\$ 2.487.325,00.**
- R.18) exigir, doravante, da empresa MPE Engenharia e do Consórcio MPE/Ênfase Sinalização a adequação das equipes técnicas de cada contrato com profissionais exclusivos (por exemplo, Gerente de Contrato para cada Lote), conforme previsto no Projeto Básico e Edital de Concorrência 01/2015; ou avaliar a necessidade e condições de melhor gestão dos contratos, se é melhor adequar a execução dos contratos por meio de alteração com aditivo, com ajuste no pagamento à contratada reduzindo os valores que são pagos

indevidamente, haja vista que existe profissional desempenhando funções em mais de um contrato.

- R.19) exigir da empresa MPE e do Consórcio MPE/Ênfase documento (como RAIS, GFIP /SEFIP, folha de pagamento e/ou relação nominal de empregados, por exemplo) que comprove vínculo dos empregados B***** L***** S***** (citado no Item VI acima), C***** E***** E***** , H***** L***** B***** C***** e P***** R***** Santa R***** , conforme o disposto no Item 23.1.11 do Edital de Licitação e no Contrato;
- R.20) exigir da empresa MPE e do Consórcio MPE/Ênfase os registro de ART devidos para os demais profissionais que compõem as Equipes Técnicas dos Contratos 24, 25 e 26/2016.

1.7 - Itens contratados com sobrepreço

Classificação da falha: Grave

Fato

Processo 097.000.963/2015

Constatou-se que os preços unitários do Item “1.4 Locação de locotrator” constante da proposta de preços do Lote 01 – Contrato 23/2016; Item “1.6 Locação de Veículo Auxiliar”, Item “1.7 Locação de Carro Controle” e Inspeção por ultrassom, referentes ao Lote 04 – Contrato 26/2016, são superiores aos praticados no mercado, ou seja, estão com sobrepreço. Conforme documentos apresentados pela empresa MPE os valores praticados no mercado, por seus fornecedores, ficaram abaixo dos previstos nas planilhas de preços, conforme quadros seguintes:

Quadro 01 - Item “1.4 Locação de locotrator” do Contrato 23/2016

Ano de 2016, 2017 e 2018 - Contrato nº 023/2016.					
Data (mês) dos serviços prestados	Descrição (Roteiro /Equipamento ou serviço)	Qtde	Valor previsto Contrato	Valor constante dos documentos apresentados ao METRÔ-DF pela MPE	Valor da diferença paga a maior
ago/16	Locação de locotrator	01	23.572,91	16.466,00	7.106,91

set/16	Locação de locotrator	01	39.288,18	26.000,00	13.288,18
out/16	Locação de locotrator	01	39.288,18	26.000,00	13.288,18
nov/16	Locação de locotrator	01	39.288,18	26.000,00	13.288,18
dez/16	Locação de locotrator	01	39.288,18	26.000,00	13.288,18
Subtotal					60.259,63
jan/17	Locação de locotrator	01	41.758,66	26.000,00	15.758,66
fev/17	Locação de locotrator	01	41.758,66	26.000,00	15.758,66
mar/17	Locação de locotrator	01	41.758,66	26.000,00	15.758,66
abr/17	Locação de locotrator	01	41.758,66	26.000,00	15.758,66
mai/17	Locação de locotrator	01	41.758,66	26.000,00	15.758,66
jun/17	Locação de locotrator	01	41.758,66	26.000,00	15.758,66
jul/17	Locação de locotrator	01	41.758,66	26.000,00	15.758,66
ago/17	Locação de locotrator	01	41.758,66	26.000,00	15.758,66
set/17	Locação de locotrator	01	41.758,66	26.639,60	15.119,06
out/17	Locação de locotrator	01	41.758,66	26.639,60	15.119,06
nov/17	Locação de locotrator	01	41.758,66	26.639,60	15.119,06
dez/17	Locação de locotrator	01	41.758,66	26.639,60	15.119,06
Subtotal					186.545,52
jan/18	Locação de locotrator	01	42.989,41	26.639,60	16.349,81
fev/18	Locação de locotrator	01	42.989,41	26.639,60	16.349,81
mar/18	Locação de locotrator	01	42.989,41	26.639,60	16.349,81
abr/18	Locação de locotrator	01	42.989,41	26.639,60	16.349,81
mai/18	Locação de locotrator	01	42.989,41	26.639,60	16.349,81
jun/18	Locação de locotrator	01	42.989,41	26.639,60	16.349,81
jul/18	Locação de locotrator	01	42.989,41	26.639,60	16.349,81
ago/18	Locação de locotrator	01	42.989,41	26.639,60	16.349,81
set/18	Locação de locotrator	01	42.989,41	27.809,00	15.180,41
out/18	Locação de locotrator	01	42.989,41	27.809,00	15.180,41
nov/18	Locação de locotrator	01	42.989,41	27.809,00	15.180,41
dez/18	Locação de locotrator	01	42.989,41	27.809,00	15.180,41
Subtotal					191.520,12
Total pago a maior					438.325,27
Observação: a) Memorando SEI-GDF N° 4/2019 - METRO-DF/PRE/CGCONT. 023/2016, de 17/01/2019. (17315120).					
b) os valores da coluna "VALOR PREVISTO NO CONTRATO" já estão adicionados dos reajustes do IPCA de 6,2881% - Período de Jan-Dez/2016 e 2,9473 - Período de Jan-Dez/2017 respectivamente.					

Quadro 02 - Item “1.6 Locação de Veículo Auxiliar” Contrato 26/2016

Ano de 2016, 2017 e 2018 - Contrato nº 026/2016.					
Data (mês) dos serviços prestados	Descrição (Roteiro /Equipamento ou serviço)	Qtde	Valor previsto Contrato	Valor constante dos documentos apresentados ao METRÔ-DF pela MPE	Valor da diferença paga a maior
ago/16	Veículo Auxiliar	01	38.825,66	36.000,00	2.825,66
set/16	Veículo Auxiliar	01	38.825,66	36.000,00	2.825,66
out/16	Veículo Auxiliar	01	38.825,66	25.000,00	13.825,66
nov/16	Veículo Auxiliar	01	38.825,66	25.000,00	13.825,66
dez/16	Veículo Auxiliar	01	38.825,66	25.000,00	13.825,66
Subtotal					47.128,30
jan/17	Veículo Auxiliar	01	41.267,06	25.000,00	16.267,06
fev/17	Veículo Auxiliar	01	41.267,06	25.000,00	16.267,06
mar/17	Veículo Auxiliar	01	41.267,06	25.000,00	16.267,06
abr/17	Veículo Auxiliar	01	41.267,06	25.000,00	16.267,06
mai/17	Veículo Auxiliar	01	41.267,06	25.000,00	16.267,06
jun/17	Veículo Auxiliar	01	41.267,06	25.000,00	16.267,06
jul/17	Veículo Auxiliar	01	41.267,06	25.000,00	16.267,06
ago/17	Veículo Auxiliar	01	41.267,06	25.000,00	16.267,06
set/17	Veículo Auxiliar	01	41.267,06	25.000,00	16.267,06
out/17	Veículo Auxiliar	01	41.267,06	25.000,00	16.267,06
nov/17	Veículo Auxiliar	01	41.267,06	25.000,00	16.267,06
dez/17	Veículo Auxiliar	01	41.267,06	27.929,00	13.338,06
Subtotal					192.275,72
jan/18	Veículo Auxiliar	01	42.483,32	28.300,00	14.183,32
fev/18	Veículo Auxiliar	01	42.483,32	28.600,00	13.883,32
mar/18	Veículo Auxiliar	01	42.483,32	29.066,67	13.416,65
abr/18	Veículo Auxiliar	01	42.483,32	28.500,00	13.983,32
mai/18	Veículo Auxiliar	01	42.483,32	29.900,00	12.583,32
jun/18	Veículo Auxiliar	01	42.483,32	28.600,00	13.883,32
jul/18	Veículo Auxiliar	01	42.483,32	29.400,00	13.083,32
ago/18	Veículo Auxiliar	01	42.483,32	28.500,00	13.983,32
set/18	Veículo Auxiliar	01	42.483,32	38.066,67	4.416,65
out/18	Veículo Auxiliar	01	42.483,32	29.900,00	12.583,32
nov/18	Veículo Auxiliar	01	42.483,32	28.693,60	13.789,72

dez/18	Veículo Auxiliar	01	42.483,32	28.693,60	13.789,72
Subtotal					153.579,30
Total pago a maior					392.983,32
Observação: informação contida no Memorando SEI-GDF N° 4/2019 - METRO-DF/PRE/CGCONT. 023/2016, de 17/01/2019. (17315120).					

Quadro 03 - Item “1.7 Locação de Carro Controle” e Inspeção por ultrassom, Contrato 26/2016

Ano de 2016, 2017 e 2018 - Contrato n° 026/2016.					
Data (mês) dos serviços prestados	Descrição (Roteiro /Equipamento ou serviço)	Qtde	Valor previsto no Contrato	Valor constante dos documentos apresentados ao METRÔ-DF pela MPE	Valor da diferença paga a maior
jan/17	Carro Controle	01	204.152,75	120.000,00	84.152,75
mai/18	Carro Controle	01	223.385,43	120.105,00	103.280,43
set/18	Inspeção por ultrassom	01	221.033,74	159.600,00	61.433,74
Total pago a maior					248.866,92
Observação: Memorando SEI-GDF N° 4/2019 - METRO-DF/PRE/CGCONT. 026/2016, de 30/01/2019. (17759762, Proc. SEI 00480-00005240/2018-64).					
- O Item Inspeção por ultrassom não consta precificado no Anexo F – Planilha de preços Unitários; Item não foi licitado.					

O prejuízo estimado nos dois contratos, no período de Ago/2016 até Dez/2018, decorrente **do pagamento de itens com sobrepreço totaliza R\$ 1.080.175,51**, composto da seguinte forma:

- Item “1.4 Locação de locotrator”, do **Contrato 23/2016: o montante é de R\$ 438.325,27;**
- Item “1.6 Locação de Veículo Auxiliar”, do **Contrato 26/2016: R\$ 392.983,32;**
- Item “1.7 Locação de Carro Controle” Semestral, **do Contrato 26/2016: R\$ 187.433,18; e**
- Item Inspeção por ultrassom do **Contrato 26/2016: R\$ 61.433,74.** Além disso, esse item não consta precificado no Anexo F – Planilha de preços Unitários, ou seja, não foi licitado.

A análise de preços deve-se dar sempre mediante a comparação de preço contratado/orçado com algum preço paradigma de mercado. Nesse sentido, quanto a Locação de Veículo Auxiliar, ressalta-se que o Memorando 363/2016-OMT, de 28/09/2016, da Comissão fiscalizadora do Contrato 26/2016, fl. 241, Proc. 097.000.724/2016, menciona apresentação, pela MPE, de Nota Fiscal nº 24990 acompanhada de Contrato Locação que registra já incluso 10% de mão de obra, motorista operador, encargos, hospedagem, alimentação transporte para o operador, fl. 243/247, constante dos processos de pagamentos Contratos 26/2016. Além disso, no Memorando 506/2016-OMT, de 15/12/2016, fl. 373, do Chefe do Departamento de Manutenção – OMT *****, relata que tem observado na documentação comprobatória da contratada que há preços de serviços praticados pelo METRÔ-DF que estão acima daqueles constantes de documentos apresentados pela Contratada.

Manifestação do Auditado

Por meio do Ofício Nº 8/2020 - METRO-DF/PRE/GAB, de 13/01/2020 (33936163) e Memorando Nº 46/2020 - METRO-DF/DOM/OGE, de 09/01/2020 (33860697), a Companhia indicou que:

Item 1.7 do IAC Nº. 22/2019: “Itens contratados com sobrepreço”

(...)

R.21) Adote providências para ressarcir-se do prejuízo apurado, observado o direito de prévia defesa, referente ao pagamento de itens com sobrepreços, relativamente ao Contrato 23/2016 com montante estimado de R\$ 438.325,27, e ao Contrato 26/2016 no valor R\$ 641.850,24.

Primeiramente, é importante ressaltar que a licitação veio através de Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público do Distrito Federal e Territórios – MPDFT, quando o processo de licitação ainda se encontrava em execução. Cumpre-nos ainda esclarecer que toda a orçamentação do Projeto Básico da Concorrência nº001/2015, incluindo os parâmetros que compõem itens a serem pagos unitariamente, foi submetida e aprovada pelo Núcleo de Fiscalização de Obras e serviços de Engenharia - NFO do TCDF (Informação nº 15/15-NFO) e pelo Ministério Público de Contas (Parecer 527/2015-ML).

O mercado ferroviário no Brasil, ainda, é muito reduzido. Tal fato faz com que os valores dos serviços prestados e equipamentos sejam elevados pela falta de fornecedores.

(...)

Em relação ao valor pago pela locação do Locotrator o valor contratual teve pesquisa de preço, conforme processo n° 0097-000963/2015, Volume 2 (6986707) fls. 451 até 456. A pesquisa de preços foi realizada de acordo com as possibilidades de um mercado restrito, seguindo parâmetros de orçamentação próprios.

Em relação ao valor pago pela locação de Veículo Auxiliar o valor contratual teve pesquisa de preço, conforme processo n° 0097-000963/2015, Volume 2 (6986707) fls. 463 até 467. A pesquisa de preços foi realizada de acordo com as possibilidades de um mercado restrito, seguindo parâmetros de orçamentação próprios.

Em relação ao valor pago pelo serviço de inspeção de via por carro controle o valor contratual teve pesquisa de preço, com oferta ainda menor do que de veículo auxiliar, conforme processo n° 0097-000963/2015, Volume 2 (6986707) fls. 433 até 439. Da mesma forma que o Veículo Auxiliar a pesquisa de preços para o carro controle foi realizada de acordo com as possibilidades de um mercado restrito, seguindo parâmetros de orçamentação próprios.

Em relação ao valor pago pelo serviço de inspeção de trilhos por ultrassom o valor do aditivo teve ampla pesquisa de preço, conforme processo n° 0097-000963/2015, Parecer SEI-GDF n.º 1/2018 - METRO- DF/PRE/CGCONT. 026/2016 (9780866) e ANEXO I (8645516). Da mesma forma que o Veículo Auxiliar e o Carro Controle a pesquisa de preços para a inspeção por ultrassom foi realizada de acordo com as possibilidades de um mercado restrito, seguindo parâmetros de orçamentação próprios.

O serviço de inspeção por ultrassom (PM.6/VX.99/99.005 – TRILHOS – ENSAIO COM ULTRA-SOM VIA PRINCIPAL) estava presente no ANEXO B – Lista de roteiros de manutenção preventiva, conforme Figura 1:

PM.6/VC.99/10.001	MP Reinst. Chumbadores de AMV (Cond.)	00
PM.6/VX.99/99.005	MP Trilhos-Ensaio com Ultrassom nos Trilhos Via Principal (Cond.)	0A
PM.6/VX.99/99.005	MP Trilhos-Ensaio com Ultrassom nos Trilhos Via Principal (Cond.)	0B

Figura 1

Tal roteiro tem como objetivo a seguinte descrição, conforme Figura 2:

	PROCEDIMENTO DE EXECUÇÃO DE SERVIÇO MANUTENÇÃO PREVENTIVA	CONSORCIO METROMAN	
		IDENTIFICAÇÃO	PDCA
		ENG-01-PES-0493	D

1. Objetivo Este documento tem por objetivo apresentar as atividades a serem desenvolvidas na Manutenção Preventiva de Ensaio não destrutivo de Ultra-som em trilhos que fazem parte do Subsistema Superestrutura Metroviária do Metrô-DF.
--

Figura 2

Desta forma, comprova-se que o serviço de inspeção por ultrassom é um tipo de manutenção preventiva e estava previsto no ANEXO B do projeto básico do contrato nº. 026/2016. Entretanto, não estava precificado no ANEXO F do mesmo projeto básico. Sendo assim, em cumprimento a Norma ABNT NBR 7640:2014 (Defeitos de trilhos utilizados para via férrea) que determina a quantidade mínima de inspeções em trilhos e respeitando o percentual de 25% para a realização de aditivos foi elaborado o 4º Termo aditivo ao contrato nº 026/2016 (10898629).

Segundo os senhores auditores têm-se, ainda, que:

*“A análise de preços deve-se dar sempre mediante a comparação de preço contratado/orçado com algum preço paradigma de mercado. Nesse sentido, quanto a Locação de Veículo Auxiliar, ressalta-se que o Memorando 363/2016-OMT, de 28/09 /2016, da Comissão fiscalizadora do Contrato 26/2016, fl. 241, Proc. 097.000.724/2016, menciona apresentação, pela MPE, de Nota Fiscal nº 24990 acompanhada de Contrato Locação que registra já incluso 10% de mão de obra, motorista operador, encargos, hospedagem, alimentação transporte para o operador, fl. 243/247, constante dos processos de pagamentos Contratos 26/2016. Além disso, no Memorando 506/2016-OMT, de 15/12 /2016, fl. 373, do Chefe do Departamento de Manutenção – OMT *****”, relata que tem observado na documentação comprobatória da contratada que há preços de serviços praticados pelo METRÔ-DF que estão acima daqueles constantes de documentos apresentados pela Contratada.”*

Em resposta às documentações acima, realizadas pelo Senhor ***** , ainda, co-gestor dos Contratos nº. 023/2016, nº. 024/2016, nº. 025/2016, nº. 026/2016, consta no processo nº 0097-000724/2016, Volume 2 (8531023), fls. 374 e 375, seguintes, o Despacho da Procuradoria Jurídica do Metrô – DF (PJU) com as seguintes análises:

“Em resposta ao questionamento, deve-se esclarecer à Comissão Gestora que não é qualquer variação de valores entre a composição unitária do preço contratual e os custos efetivamente incorridos pela Contratada que dão azo à constatação de sobrepreço e demais consectários legais.

Sabe-se que existe o risco do negócio atribuído ao licitante, para assegurar os serviços pelo preço proposto. Assim, nem sempre a variação de custo de insumos ensejará a revisão do preço acordado, segundo as regras dos institutos jurídicos da revisão, repactuação e reajuste de preços (cujo objetivo é manter o equilíbrio econômico-financeiro da proposta do partícipante). Neste sentido, há riscos que são atribuídos ao Metrô-DF e há outros que ficam ao encargo da contratada, sendo possível haver alguma variação na lucratividade da Contratada se o risco for seu e se a variação respeitar as variações de mercado.”

Os valores pagos à contratada durante a fase de orçamentação seguiram os ritos necessários, considerando que o mercado ferroviário é restrito, obedecendo assim, critérios para evitar o sobrepreço.

As comissões gestoras perceberam tais valores e fizeram os devidos questionamentos. Em resposta, a Procuradoria Jurídica do METRÔ-DF (PJU) afirmou que não há que se falar em sobrepreço para os casos de locação do Locotrator e Veículo Auxiliar, pois se tratam de um risco contratual. Pode-se imaginar que se a contratada paga-se um valor maior o METRÔ-DF não deveria pagar a diferença por se tratar de risco da empresa contratada. Da mesma forma, se a contratada possuísse os veículos e não apresentasse as notas fiscais dos custos de locação e serviços ao METRÔ-DF, este continuaria pagando o valor contratual por se tratar de risco do contratante.

Para fins de comprovação de que o valor pago na locação de Veículo auxiliar ou Veículo de Via ou Veículo Ferroviário não estão superestimados, tomamos da tabela SINAPI os custos horários produtivos e improdutivos para guindauto hidráulico. Aplicando-se o BDI de 23,59% do contrato n°. 026/2016, temos um valor mensal de R\$ 48.011,75, conforme Tabela 1:

1. LOCAÇÃO DE VEÍCULO AUXILIAR - CUSTO DIÁRIO							
ITEM	CÓDIGO	TABELA	DESCRIÇÃO	UNIDADE	QUANTIDADE	PREÇO UNITÁRIO	
1.1	93402	SINAPI	Guindauto hidráulico, capacidade máxima de carga 3300 kg, momento máximo de carga 5,8 tm, alcance máximo horizontal 7,60 m, inclusive caminhão toco pbt 16.000 kg, potência de 189 cv - chp diurno. af_03/2016	chp	4,00	R\$ 147,12	
1.2	93403	SINAPI	Guindauto hidráulico, capacidade máxima de carga 3300 kg, momento máximo de carga 5,8 tm, alcance máximo horizontal 7,60 m, inclusive caminhão toco pbt 16.000 kg, potência de 189 cv - chi diurno. af_03/2016	chi	21,00	R\$ 33,64	
SUBTOTAL							
Benefícios e Despesas Indiretas - BDI (23,59%)							
CUSTO DIÁRIO - COM BDI (R\$)							
CUSTO MENSAL							

Tabela 1

Sendo assim, fica comprovado que o METRÔ-DF não paga o Veículo Auxiliar com sobrepreço.

Para o serviço de inspeção de via através de Carro Controle podemos analisar a composição de preço unitário SICRO de Código E9065 em que os custos são apresentados abaixo. Sabendo-se que o serviço demora em média 8 dias, trabalhando 4 horas por dia e utilizando o mesmo Fator K da licitação (23,59%), tem-se, segundo Tabela 2:

1. Inspeção por carro controle ferroviário*						
CÓDIGO	DESCRIÇÃO	UNIDADE	QUANTIDADE	PREÇO UNITÁRIO (R\$)	PREÇO (R\$)	
E9065	Carro controle ferroviário - 186 kW - custo produtivo	h	36,00	R\$ 1.397,79	R\$ 50.320,44	
(SICRO)	Carro controle ferroviário - 186 kW - custo improdutivo	h	156,00	R\$ 828,38	R\$ 129.227,28	
SUBTOTAL						R\$ 179.547,72
BENEFÍCIOS E CUSTOS INDIRETOS (BDI)						
VALOR TOTAL COM BDI						R\$ 221.903,55

* Preço calculado baseado em 8 dias de serviço de inspeção do carro controle.

Tabela 2

Encontrou-se um valor de R\$ 221.903,55 ainda sem os custos de mobilização e desmobilização, bem como os custos de análise dos dados realizada por engenheiro prestador do serviço. Demonstramos assim, que o valor pago está em acordo com o mercado.

Se a contratada paga um valor menor tal fato faz parte de sua vantagem mercadológica. Não tem como afirmarmos que existe sobrepreço. Se a contratada presta o serviço em vários locais e fecha por um valor menor cada serviço. Se o carro está mais próximo naquela data de Brasília e a mobilização/desmobilização fica mais vantajosa. Ainda, tem-se a possibilidade da contratada adquirir o carro controle em outra planta e não ter mais estes custos elevados.

O carro utilizado para o serviço de inspeção de trilhos por Ultrassom é um tipo de carro controle, ou seja, para se medir a geometria da via pode-se usar um carro controle de inspeção geométrica e para o serviço de ultrassom pode-se usar um carro controle para inspeção dos trilhos por ultrassom. Entretanto, tais carros são equipados com sensores e medidores diferentes, mas apresentam preços semelhantes. A mesma análise do carro controle acima (Tabela 2) poderia ser feita para a inspeção de trilhos por ultrassom.

o orçamento elaborado para a execução do aditivo contratual (9780866), foi realizado de forma a garantir que nenhuma empresa conseguisse elevar exageradamente o valor, tornando a contratação menos onerosa para o METRÔ-DF. Da mesma forma, nenhuma empresa poderia abaixar o valor ao patamar que se tornasse inexecutível o objeto. Para tanto, a metodologia empregada está em conformidade com os Decretos Distritais nº 36.220/2014; 36.519/2015 e 36.520/2015, segundo a explanação seguinte: primeiro faz-se a média ou mediana de todos os preços; posteriormente, eliminam-se os valores que estiverem 50% acima da média e/ou mediana e 50 % abaixo da média e/ou mediana; por fim, calcula-se a média e a mediana entre os valores não excluídos, sendo que o menor valor resultante será o valor estimado para o objeto.

A estimativa do valor do serviço de inspeção dos trilhos por ultrassom foi feita com base em pesquisa pública e privada de mercado, junto a fornecedores do setor. Foi encontrado o valor unitário por km de serviço de R\$ 2.497,21 (dois mil, quatrocentos e noventa e sete reais e vinte e um centavos) – já corrigido pelo IPC-A, no Pregão eletrônico nº 029-2016/GOLIC/CBTU-STU/BH, valor semelhante ao ofertado pelo mercado. À parte do preço apresentado acima, não foram encontrados outros preços públicos (comprovações com *prints* de tela dos sites www.licitacoes-e.com.br e www.comprasnet.gov.br - ANEXO I 8645516). Demonstramos assim, que o valor pago está de acordo com o mercado.

Desta maneira, não há que se falar em ressarcimento de prejuízo apurado, uma vez que os valores pagos são compatíveis aos valores praticados no mercado.

Recomendação "R.22", do subitem 1.7

R.22) Aprimorar seus procedimentos de orçamentação, seguindo parâmetros adequados para a formação de preços, com uso de sistemas referenciais de custos oficiais, como Sicro/Sinapi, banco de preços, preços praticados pela administração pública em outros contratos, ou na impossibilidade da adoção de referência oficial, e desde que devidamente justificado, a partir de cotações realizadas junto a, no mínimo, três empresas do mercado.

O Departamento de Manutenção – OMT em suas contratações e aditivos, busca sempre cumprir ao que é exigido e recomendado em normas legais. Para composição dos custos estimados, de acordo com as legislações, deverão ser observadas regras e metodologias, conforme exposto nos art. 4º e 5º, do Decreto Distrital nº. 39.453/2018, este, transcrito *in verbis*:

“Art. 4º - A pesquisa de preços será realizada mediante a utilização dos seguintes parâmetros:

I - relatório de pesquisa de preços de produtos com base nas informações da Nota Fiscal eletrônica - NFe;

II - preços públicos referentes a aquisições ou contratações similares realizadas pelo Distrito Federal e demais entes públicos;

III - pesquisa junto a fornecedores;

IV - pesquisa publicada em mídias ou sítios especializados ou de domínio amplo.

Parágrafo único. A opção pela utilização de outro parâmetro de pesquisa ou método para obtenção do valor de referência deverá ser descrita e justificada nos autos pelo gestor responsável.

Art. 5º - A pesquisa de preços será realizada da forma mais ampla possível e deverá ser composta de, no mínimo, 03 valores válidos, além de contemplar todas as características do objeto, incluindo referência à marca e especificações exclusivas, quando cabível, nas hipóteses do art. 7º, § 5º da Lei federal nº 8.666, 21 de junho de 1993.”

Conforme dispõe o Acórdão do Tribunal de Contas da União - TCU nº 2.406/2006, deverão ser observadas as seguintes regras:

“9.5.8 nas pesquisas de preço para subsidiar procedimentos licitatórios, proceda a cotação abrangente das opções de mercado, inclusive considerando preços praticados no âmbito dos órgãos e entidades da Administração Pública, conforme o disposto no art. 15, inciso V, da Lei 8.666/1993.”

Ainda, conforme ditames do Acórdão do Tribunal de Contas da União - TCU nº 719 /2018:

"Enunciado: As regras e os critérios para elaboração de orçamentos de referência de obras e serviços de engenharia pela Administração Pública devem se basear precipuamente nos sistemas referenciais oficiais de custo (Sinapi e Sicro) , estabelecidos no Decreto 7.983/2013 – no caso de certames fundamentados na Lei 8.666 /1993 que prevejam o uso de recursos dos orçamentos da União –, bem como no art. 8º, §§ 3º, 4º e 6º, da Lei 12.462/2011, e no art. 31, §§ 2º e 3º, da Lei 13.303/2016. Tais referenciais consideram, de forma direta ou indireta, os parâmetros salariais e outras disposições de instrumentos de negociação coletiva de trabalho na formação de custos com a mão de obra.

[...]

Tratando-se também de Obras e Serviços de Engenharia, discorre-se na Lei 12.462 /2011 os critérios específicos para a sua orçamentação:

Art. 8º...

§ 3º O custo global de obras e serviços de engenharia deverá ser obtido a partir de custos unitários de insumos ou serviços menores ou iguais à mediana de seus correspondentes ao Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil (Sinapi) , no caso de construção civil em geral, ou na tabela do Sistema de Custos de Obras Rodoviárias (Sicro) , no caso de obras e serviços rodoviários.

§ 4º No caso de inviabilidade da definição dos custos consoante o disposto no § 3º deste artigo, a estimativa de custo global poderá ser apurada por meio da utilização de dados

contidos em tabela de referência formalmente aprovada por órgãos ou entidades da administração pública federal, em publicações técnicas especializadas, em sistema específico instituído para o setor ou em pesquisa de mercado.

(...)

§ 6º No caso de contratações realizadas pelos governos municipais, estaduais e do Distrito Federal, desde que não envolvam recursos da União, o custo global de obras e serviços de engenharia a que se refere o § 3º deste artigo poderá também ser obtido a partir de outros sistemas de custos já adotados pelos respectivos entes e aceitos pelos respectivos tribunais de contas.

Por fim, considerando-se o novo Estatuto das Empresas Públicas e Sociedades de Economia Mista do Poder Público - Lei 13.303/2016, tem-se os seguintes regramentos:

Art. 31...

§ 2º O orçamento de referência do custo global de obras e serviços de engenharia deverá ser obtido a partir de custos unitários de insumos ou serviços menores ou iguais à mediana de seus correspondentes no Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil (Sinapi) , no caso de construção civil em geral, ou no Sistema de Custos Referenciais de Obras (Sicro) , no caso de obras e serviços rodoviários, devendo ser observadas as peculiaridades geográficas.

§ 3º No caso de inviabilidade da definição dos custos consoante o disposto no § 2º, a estimativa de custo global poderá ser apurada por meio da utilização de dados contidos em tabela de referência formalmente aprovada por órgãos ou entidades da administração pública federal, em publicações técnicas especializadas, em banco de dados e sistema específico instituído para o setor ou em pesquisa de mercado.

36. Percebe-se que a Lei 13.303/2016, por ser uma Lei Nacional, aplicável às empresas estatais das três esferas da Federação, conferiu uma abrangência ainda maior para o Sinapi, estatuindo o seu uso para todos os entes federativos, e não mais apenas para os empreendimentos que contam com o aporte de recursos federais.

Utilizando-se do anteparo legal citado, tentou-se, na medida do possível, já que o mercado metroferroviário é restrito no Brasil e as operadoras possuem sistemas com características diferentes às do METRÔ-DF, buscar quantidade numerosa de orçamentos e excluir os 50% acima da mediana e 50% abaixo da mediana. Entretanto, em alguns casos não se consegue o mínimo de 3 propostas válidas, cuja justificativa é escorada no art. 6º, §2º, do Decreto Distrital nº. 39.453/2018.

Recomendação “R.23”, do subitem 1.7

R.23) Avaliar a possibilidade de renegociar os termos contratados com vistas a elidir o sobrepreço, sob pena de abrir procedimento correccional para apurar as responsabilidades de quem deu causa a contratação com preços superestimados;

Conforme já esclarecido anteriormente, entendemos não se tratar de hipótese de sobrepreço para os itens “Locação de Locotrator”, “Locação de Veículo Auxiliar”, “Locação de Carro Controle” e “Inspeção por Ultrassom”, porquanto, inclusive, a Procuradoria Jurídica do METRÔ-DF afirmou que não há que se falar nessa hipótese, pois se trata de um risco contratual.

Pode-se imaginar que se a contratada paga um valor maior que o orçado, o METRÔ-DF não deveria pagar a diferença por se tratar de risco da empresa contratada. Da mesma

forma, se a contratada possuísse os veículos e não apresentasse as notas fiscais dos custos de locação e serviços, o METRÔ-DF continuaria pagando o valor contratual por se tratar de risco do contratante. Ademais, conforme já elucidado na resposta ao subitem R.22, os preços contratados encontram-se em sintonia com aqueles praticados no mercado.

Análise do Controle Interno

Como se observa na manifestação da Empresa, a Companhia do Metropolitano do DF alega que não se trata de hipótese de sobrepreço para os itens “Locação de Locotrator”, “Locação de Veículo Auxiliar”, “Locação de Carro Controle” e “Inspeção por Ultrassom”, porquanto, inclusive, declara que a Procuradoria Jurídica do METRÔ-DF afirmou que não há que se falar nessa hipótese, pois se trata de um risco contratual. Declara ainda que se a contratada paga um valor maior que o orçado, o METRÔ-DF não deveria pagar a diferença por se tratar de risco da empresa contratada. Afirma que da mesma forma, se a contratada possuísse os veículos e não apresentasse as notas fiscais dos custos de locação e serviços, o METRÔ-DF continuaria pagando o valor contratual por se tratar de risco do contratante.

Ademais, O METRÔ-DF afirma que os preços contratados encontram-se em sintonia com aqueles praticados no mercado. E, que o mercado ferroviário no Brasil, ainda, é muito reduzido. E declara que tal fato faz com que os valores dos serviços prestados e equipamentos sejam elevados pela falta de fornecedores.

Apesar de a justificativa emitida pela Companhia, observou-se que houve falha nas pesquisas de preços, haja vista que os preços estimados na contratação e pagos à contratada estão bem acima daqueles que são pagos pela contratada a terceiros, ou seja, os valores pagos pelo METRÔ-DF não estão adequados aos praticados no mercado, pois a empresa vencedora da licitação subcontrata esses serviços com terceiros por preços menores. Além disso, não houve comprovação de que o valor pago na locação de Veículo auxiliar ou Veículo de Via ou Veículo Ferroviário não estão superestimados, uma vez que a comparação de preços foi feita com "guindauto hidráulico" que não se trata do mesmo serviço. Ressalta-se que a falha na pesquisa de preços, mesmo que pela restrição do mercado ferroviário e pela falta de fornecedores conforme afirmado pelo METRÔ-DF, é causa de itens contratados com sobrepreço e de ocorrência de possíveis prejuízos.

Ressalta-se que o fato de a orçamentação do Projeto Básico da Concorrência nº 001/2015, ter sido submetida ao Núcleo de Fiscalização de Obras e serviços de Engenharia -

NFO do TCDF, isso não é garantia de que não ocorram e de que não sejam constatadas falhas durante a execução dos contratos.

Assim, o Controle Interno acolhe, parcialmente, as justificativas apresentadas, em virtude da restrição do mercado ferroviário e da dificuldade do METRÔ-DF em realizar pesquisas de preços junto a fornecedores, mas registra-se que os preços pagos nos contratos para os serviços mencionados não estão adequados ao mercado, como a própria Companhia afirma: "*O mercado ferroviário no Brasil, ainda, é muito reduzido. Tal fato faz com que os valores dos serviços prestados e equipamentos sejam elevados pela falta de fornecedores.*"

Por conseguinte, deverá a METRÔ-DF adotar providências para evitar a continuidade de ocorrência de prejuízos, como os apurados e apontados neste Item, encaminhando ao TCDF a documentação probatória das medidas adotadas e dos resultados alcançados, haja vista a existência de valores pagos a maior devido adoção de referencial de preços inadequado.

Assim, diante da justificativa apresentada pelo METRÔ-DF, mantém-se recomendações em conformidade com o disposto no IAC nº 22/2019, com alteração na "R.21 e R.23".

Causa

Em 2016:

Orçamento de referência mal elaborado, com deficiência na pesquisa de preços e na definição da planilha estimativa de custos da contratação.

Custos superestimados, quando da elaboração do orçamento.

Consequência

Superfaturamento nos contratos decorrente dos pagamentos de serviços com preços acima dos praticados no mercado.

Prejuízo ao Erário Distrital decorrente do Contrato 23/2016 estimado no montante de **R\$ 438.325,27**, e do Contrato 26/2016 no valor **R\$ 641.850,24**.

Recomendação

Companhia do Metropolitan do Distrito Federal:

- R.21) Adote providências para evitar a continuidade e ocorrência do prejuízo apurado, referente ao pagamento de itens com sobrepreços, relativamente ao Contrato 23/2016 com montante estimado de **R\$ 438.325,27**, e ao Contrato 26/2016 no valor **R\$ 641.850,24**.
- R.22) aprimorar seus procedimentos de orçamentação, seguindo parâmetros adequados para a formação de preços, com uso de sistemas referenciais de custos oficiais, como Sicro /Sinapi, banco de preços, preços praticados pela administração pública em outros contratos, ou na impossibilidade da adoção de referência oficial, e desde que devidamente justificado, a partir de cotações realizadas junto a, no mínimo, três empresas do mercado.
- R.23) avaliar a possibilidade de renegociar os termos contratados com vistas a elidir o sobrepreço.

1.8 - Serviços executados sem licitação e sem cobertura contratual

Classificação da falha: Grave

Fato

Processos n°s 097.000.722/2016 e 097.000.723/2016.

Os serviços de manutenção preventiva, licitados, com respectivas quantidades estão contemplados nas propostas de preços por meio de relação de preços unitários do “ANEXO F - PLANILHA DE RESUMO DE PREÇOS E PLANILHA DE PREÇOS DETALHADOS DOS DEMAIS SERVIÇOS” e/ou “ANEXO C - PLANILHA DE PREÇOS UNITÁRIOS DE ITENS VANDALIZÁVEIS.”

Assim, manutenções preventivas realizadas sem que estejam contempladas na relação de preços unitários fornecidos, significa que não foram precificadas e em consequência não passaram pelo processo regular de licitação.

Mediante análise aos Processos n°s 097.000.722/2016 e 097.000.723/2016, foi constatada a realização de serviços sem a devida cobertura contratual em ambos os processos.

Verificou-se que houve, sem a devida cobertura contratual, emissão de ordens de serviço – OS, bem como a execução das mesmas, para os Contratos nº 24/2016 e 25/2016, a partir das datas 15/09/2016 e 21/09/2016, respectivamente, relativo à manutenção preventiva dos equipamentos de sinalização, controle e telecomunicações e para os equipamentos de energia.

Por meio do Memorando nº 219/2016 – OMSF, de 22/11/2016, o membro da Comissão Gestora dos Contratos nºs 24 e 25/2016, que também é o Chefe da Divisão de Manutenção de Sistemas Fixos - OMSF, informou sobre a realização, por parte da empresa MPE, de serviços de manutenção preventiva, que não estavam contemplados na relação de preços unitários – Anexo F.

Vale ressaltar que ainda na fase de planejamento houve falha na elaboração da Planilha Estimativa dos Custos Unitários quando foi verificado que alguns itens que constavam no “ANEXO D – MACROPROGRAMAÇÃO” do Projeto Básico foram subestimados e lançados no Anexo F em quantitativos menores e, determinados itens, embora necessários à manutenção e imprescindíveis à segurança da via, não estavam listados e nem precificados no Anexo F.

Não obstante, foram registrados o 1º e 2º termos aditivos, em 17/10/2016 e 12/06/2017, respectivamente, sem a inclusão da cobertura contratual. A referida **inclusão só foi realizada por meio do terceiro termo aditivo, assinado em 01/08/2018**, cujo objeto é a “Prorrogação do prazo de vigência por mais 24 meses, assim como o acréscimo de quantitativos de serviços com majoração do valor global.”.

Vale ressaltar que somente dois anos após a assinatura dos aludidos contratos houve a publicação dos referidos termos aditivos que incluíram os serviços de manutenção preventiva, que não estavam contemplados na relação de preços unitários e assim, resultaram em autorizações para **execução de serviços sem a devida cobertura contratual que alcançaram o montante de R\$ 430.563,81**, no período compreendido entre agosto de 2016 e agosto de 2018, conforme se demonstra nos quadros seguintes:

Quadro 01 – Despesas sem contrato e sem licitação – Contrato nº 24/2016 - Lote 02

Contrato nº. 024/2016 - Lote 02 (Sinalização e Controle, Telecomunicações e Ventilação)						
Período de Realização	Descrição do serviço realizado sem licitação e sem cobertura contratual	Qtde	Valor Material		Valor do Serviço	Total

				Valor Mão de Obra		
Ago/2016 a Dez/2016	MP Bimestral de Máquina de Chave Sab-Wabco (Roteiro 2.SCT.RM.MP.BM.005.04 REVISÃO 4)	131	148,35	203,79	352,14	46.130,34
Jan/2017 a Dez/2017	MP Bimestral de Máquina de Chave Sab-Wabco (Roteiro 2.SCT.RM.MP.BM.005.04 REVISÃO 4)	331	157,67	216,60	374,27	123.883,37
Jan/2018 a Jul /2018	MP Bimestral de Máquina de Chave Sab-Wabco (Roteiro 2.SCT.RM.MP.BM.005.04 REVISÃO 4)	186	162,31	222,99	385,30	71.665,80
Valor total do Item		648				241.679,51
Ago/2016 a Dez/2016	MP Semestral de Máquina de Chave Sab-Wabco (Roteiro 2.SCT.RM.MP.SM.006.05 REVISÃO 5)	57	201,19	335,73	536,92	30.604,44
Jan/2017 a Dez/2017	MP Semestral de Máquina de Chave Sab-Wabco (Roteiro 2.SCT.RM.MP.SM.006.05 REVISÃO 5)	164	213,84	356,84	570,68	93.591,52
Jan/2018 a Jul /2018	MP Semestral de Máquina de Chave Sab-Wabco (Roteiro 2.SCT.RM.MP.SM.006.05 REVISÃO 5)	93	220,14	367,36	587,50	54.637,50
Valor total do Item		314				178.833,46
Ago/2016 a Dez/2016	MP de Carregador de Baterias (Roteiro PM.6/SE.99/00.002 Revisão: 2)	14	3,69	41,89	45,58	638,12
Jan/2017 a Dez/2017	MP de Carregador de Baterias (Roteiro PM.6/SE.99/00.002 Revisão: 2)	42	3,92	44,52	48,44	2.034,48
Jan/2018 a Jul /2018	MP de Carregador de Baterias (Roteiro PM.6/SE.99/00.002 Revisão: 2)	24	4,04	45,84	49,88	1.197,12
Valor total do Item		80				3.869,72
Valor total das despesas realizadas sem licitação e sem cobertura contratual						424.382,69
Fonte: Memorando SEI-GDF N° 13/2019 - METRO-DF/PRE/CGCONT. 024/2016, de 01/02/2019 (Ref. SEI 17879543, Proc. 00097-00001604/2019-79)						

Quadro 02 – Despesas sem contrato e sem licitação – Contrato n° 25/2016 - Lote 03

Contrato n°. 025/2016 - Lote 03 (Energia)						
Período de Realização	Descrição do serviço realizado sem licitação e sem cobertura contratual	Qtde	Valor Material	Valor Mão de Obra	Valor do Serviço	Total
Ago/2016 a Dez/2016	MP Mensal de Grupo Gerador Diesel	3	0,00	167,88	167,88	503,64
Jan/2017 a Dez /2017	MP Mensal de Grupo Gerador Diesel	11	0,00	178,44	178,44	1.962,84
Jan/2018 a Jul /2018	MP Mensal de Grupo Gerador Diesel	2		183,70	183,70	367,40

Valor total do Item		16				2.833,88
Ago/2016 a Dez/2016	MP Anual de Grupo Gerador Diesel	1	1.353,05	167,88	1.520,93	1.520,93
Jan/2017 a Dez/2017	MP Anual de Grupo Gerador Diesel	0	1.438,13	178,44	1.616,57	0,00
Jan/2018 a Jul/2018	MP Anual de Grupo Gerador Diesel	0	1.480,52	183,70	1.664,22	0,00
Valor total do Item		1				1.520,93
Ago/2016 a Dez/2016	MP Anual de Filtro de Harmônicos Amortecido (Roteiro PM.6/EX.99/11.001 Revisão: 1)	1	86,89	497,38	584,27	584,27
Jan/2017 a Dez/2017	MP Anual de Filtro de Harmônicos Amortecido (Roteiro PM.6/EX.99/11.001 Revisão: 1)	2	92,36	528,66	621,02	1.242,04
Jan/2018 a Jul/2018	MP Anual de Filtro de Harmônicos Amortecido (Roteiro PM.6/EX.99/11.001 Revisão: 1)	0	95,08	544,24	639,32	0,00
Valor total do Item		3				1.826,31
Valor total das despesas realizadas sem licitação e sem cobertura contratual						6.181,12
Fonte: Memorando SEI-GDF N° 4/2019 - METRO-DF/PRE/CGCONT. 025/201, de 01/02/2019 (SEI 17880308 - Proc. 00097-00001604/2019-79)						

O Metrô informou que os preços adotados são resultantes do Memorando nº 007/2017-OGE/OMT (Ref. 8384650), na data-base 2016, considerando o reajuste de 6,2881 % para o ano de 2017 e de 2,9473% para o ano de 2018, em acordo à Cláusula Sétima dos Contratos nº 024/2016, e 025/2016 no caso das manutenções preventivas no Grupo Gerador Diesel, e do Parecer nº 10311515, para o caso da manutenção preventiva de Filtro de Harmônicos, feito na data-base 2018 e retroação dos mesmos percentuais supracitados para os preços de 2016 e 2017.

A Cia cientificou ainda que cada atividade listada para o Grupo Gerador Diesel, contempla os 4 (quatro) roteiros de manutenção preventiva envolvidos, a saber:

- PM.6/EH.99/03.003 Revisão: 0A (Motor Explosão Diesel), PM.6/EH.99/06.001 Revisão: 0B (Eletrobomba), PM.6/EH.99/04.001 Revisão: 0B (Painel USCA/QTA) e PM.6/EH.99/03.002 Revisão: 0B (Gerador WEG) no caso das manutenções preventivas mensais e;
- PM.6/EH.99/03.005 Revisão: 0B (Motor de Explosão Diesel), PM.6/EH.99/06.002 Revisão: 0B (Eletrobomba), PM.6/EH.99/04.002 Revisão: 0B (Painel USCA/QTA) e PM.6/EH.99/03.004 Revisão: 0B (Gerador WEG) no caso das manutenções preventivas anuais.

Referente aos serviços relacionados nos Quadros 01 e 02, realizados sem licitação e sem cobertura contratual, as Comissões Gestoras esclareceram que não foi realizado nenhum pagamento referente aos serviços relacionados, por meio do Memorando SEI-GDF nº 14/2019 - METRO-DF/PRE/CGCONT. 024/2016, de 04/02/2019, (SEI 17932326) e Memorando SEI-GDF nº 5/2019 - METRO-DF/PRE/CGCONT. 025/2016 (SEI 17932519).

Diante do exposto, houve descumprimento de norma interna do METRÔ-DF, especificamente a Circular nº 007/2015-PRE, de 21/09/2015, que determina às Unidades do METRÔ-DF que se abstenha da prática de atos quanto à realização de despesa e pagamentos de serviços sem cobertura contratual. Nesse caso, deve ser observado, entre outros normativos, o contido no art. 60 da Lei nº 8.666/1993, no art. 87 do Decreto nº 32.598/2010, Decisão nº 437/2011-TCDF:

Art. 87. A execução de despesas de exercícios anteriores, originária de realização de despesa sem cobertura contratual ou decorrente de contrato posteriormente declarado inválido, **deverá ser objeto de processo específico**, do qual conste, obrigatoriamente:

I - o nome do credor, a importância a pagar e a comprovação de entrega do material ou de execução do serviço;

II - o motivo pelo qual não foi conhecido o compromisso que se pretende reconhecer;

III - a existência de disponibilidade orçamentária em valor suficiente para a quitação do montante da dívida.

§ 1º As despesas de natureza indenizatória de que trata o caput deste artigo terão seu reconhecimento condicionado à apuração dos direitos do credor.

§ 2º Declarada a nulidade do contrato, seus efeitos jurídicos se desconstituem retroativamente à data da assinatura.

§ 3º Os processos de que trata este artigo deverão ser objeto de apuração de responsabilidade de quem lhe deu causa. (grifo nosso)

Além dos dispositivos acima, acrescenta-se dispositivos dos Arts. 60 e 65 da Lei nº 8.666/1993, que tratam explicitamente da possibilidade de aditamento dos contratos. Conforme se vê, a contratação verbal não poderá produzir efeitos. Assim, não poderão ser efetuados pagamentos relativos aos serviços que não estiverem formalmente contratados.

Art. 60. Os contratos e seus aditamentos serão lavrados nas repartições interessadas, as quais manterão arquivo cronológico dos seus autógrafos e registro sistemático do seu extrato...

Parágrafo único. É nulo e de nenhum efeito o contrato verbal com a Administração...

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

É preciso atentar que, a necessidade de justificativa prevista no art. 65 não foi cumprida previamente. Assim, a ausência de formalização prévia com as devidas justificativas feriu o princípio da publicidade, pelo qual a Administração deve levar os seus atos ao conhecimento de todos. Isso dá a transparência necessária para que os órgãos de controle e também qualquer cidadão possa fiscalizar a atividade administrativa. Sem a formalização do contrato e sem a publicidade, foi prejudicada a fiscalização institucional e social.

Registra-se, ainda, que as empresas que prestam serviços à Administração, evidentemente, não têm interesse próprio em realizar outros serviços além dos contratados. A execução de novos itens antes da formalização de termos aditivos aos contratos expõe a contratada a sérios riscos e, mesmo que todas as questões sejam sanadas, haverá maior demora no pagamento dos serviços, comprometendo o capital de giro da empresa. Com isso, não haveria motivação suficiente para a empresa contratada aceitar tal risco.

Manifestação do Auditado

Por meio do Ofício N° 8/2020 - METRO-DF/PRE/GAB, de 13/01/2020 (33936163) e Memorando N° 46/2020 - METRO-DF/DOM/OGE, de 09/01/2020 (33860697), a Companhia indicou que:

Item 1.8 do IAC N° 22/2019: “Serviços executados sem licitação e sem cobertura contratual”

Recomendações “R.24”, “R.25”, “R.26”, “R.27”, “R.28” e “R.29”

(...)

Em resposta às recomendações R.24, R.25, R.26, R.27, R.28 e R.29, informamos que, conforme informado através do documento SEI [15735116](#), a partir do Relatório de Auditoria [14820968](#), e manifestação dos gestores, foi aberto o procedimento de sindicância para apuração e correção dos fatos referentes a execução de itens de manutenção preventiva sem correspondência no Anexo F, cujo processo ainda se encontra em curso nas unidades competentes desta Companhia.

Análise do Controle Interno

Como se observa na manifestação da Empresa, a Companhia do Metropolitan do Distrito Federal confirma os fatos apontados e menciona que já foi aberto procedimento de sindicância para apuração e correção das falhas apontadas.

Assim, uma vez que o METRÔ-DF não desconstituiu as evidências apresentadas neste Item, nem trouxe fatos novos tendentes a alterá-las, opta-se por manter as recomendações na íntegra, em conformidade com o disposto no IAC nº 22/2019.

Causa

Em 2016, 2017 e 2018:

Deficiência no acompanhamento e fiscalização contratual.

Em 2016:

Deficiência no planejamento da contratação.

Falha na elaboração do Projeto Básico.

Consequência

Possibilidade de prejuízo ao Erário Distrital.

Realização de despesas sem licitação.

Recomendação

Companhia do Metropolitan do Distrito Federal:

R.24) Abster-se de elaborar planilha orçamentária com omissão de serviços necessários à execução do objeto;

R.25) abrir processo correcional para apurar a responsabilidade de quem deu causa à despesa em desconformidade com a lei, ou seja, execução dos serviços de manutenção preventiva sem cobertura contratual, realizados de Ago/2016 a Jul/2018, **nos valores de R\$ 424.382,69 e R\$ 6.181,12**, relativamente aos Contratos 24/2016 e 25/2016, respectivamente, conforme dispõe o Parágrafo Único do art. 59 da Lei nº 8666/1993 c/c Decisão nº 437/2011-TCDF.

- R.26) abstenha-se de fazer ajustes verbais com contratadas, pois tais ajustes com a Administração são nulos e de nenhum efeito, segundo estabelece o parágrafo único do art. 60 da Lei nº 8.666/1993;
- R.27) observar o teor da Decisão nº 437/2011-TCDF, inciso II, alínea "b", quando do reconhecimento de dívida para a execução das atividades executadas, sem cobertura contratual, dando a contratada o direito a ser indenizada somente pelo que aproveitou ao METRÔ - DF, retirando-se quaisquer lucros ou ressarcimentos pelos demais gastos;
- R.28) apurar se houve possíveis prejuízos em decorrência dos preços praticados sem licitação e exigir o respectivo ressarcimento e/ou glosas devidas;
- R.29) apure, por meio de processo específico conforme art. 87 do Decreto nº 32.598/2010, os reais valores dos serviços efetivamente executados sem cobertura contratual, nos exercícios de 2016/2018, quando for realizar o pagamento devido, haja vista a possibilidade de haver divergência nos valores apontados;

1.9 - Serviços realizados sem cobertura contratual em quantidade maior que o previsto

Classificação da falha: Média

Fato

Verificou-se que, no Contrato nº. 026/2016 - Lote 4 (Via Permanente) houve a realização de algumas manutenções preventivas em maior quantidade do que o inicialmente previsto no ANEXO D – MACROPROGRAMAÇÃO e no ANEXO F – Planilha de preços unitários, caracterizando serviço sem cobertura contratual. Em relação ao número de manutenções preventivas realizadas em relação à previsão inicial (macro programação) para os primeiros 24 meses, tem-se:

Previsto na Proposta						Medido durante 24 meses (Ago/2016 a Jul/2018)					
Roteiro / Equipamento	Qtde Edital	Valor Material	Valor Mão de Obra	Total roteiro	Total 24 meses	Executadas	Valor Material	Valor Mão de Obra	Total roteiro	Valor executado 24 meses	Diferença
PM.6.VD. 99.99.026 / Aparelho de	48	58.89	3.261,01	3.319,90	159.355,20	833	4.34	240,07	244,41	203.593,53	44.238,33

mudança de via - ÁREA - Quinzenal												
PrA6VC.993S.004 . Aparelho de mudança de via - UIC - Quinzenal	48	24,45	3.261,01	3.285,46	157.702,08	112	12,23	1.630,51	1.642,74	183.986,88	26.284,80	
ENG-01-PES-0410. Aparelho de mudança de via Mensal	24	123,49	6.596,36	6.719,85	161.276,40	1834	1,66	88,54	90,20	165.426,80	4.150,40	
PM.6.VC.99.35.001 . Aparelho de mudança de via - UIC - Mensal	24	173,56	4.134,34	4.307,90	103.389,60	288	16,80	400,10	416,90	120.067,20	16.677,60	
PM.6.VD. 99.99.009 . Aparelho de manobra manual ajustável - Trimestral	8	49,47	3.182,04	3.231,51	25.852,08	108	4,50	289,28	293,78	31.728,24	5.876,16	
ENG-01-PES-0402 Aparelho de mudança de via - Semestral	4	59,39	6.364,09	6.423,48	25.693,92	352	0,75	80,56	81,31	28.621,12	2.927,20	
PM.6VD.9999.008. Aparelho de mudança de via - ÁREA (inspeção geométrica) - Semestral	4	32,03	6.443,06	6.475,09	25.900,36	94	1,42	286,36	287,78	27.051,32	1.150,96	
Valor total (R\$)					659.169,64						760.475,09	101.305,45
Memorando SEI-GDF N° 7/2019 - METRO-DF/PRE/CGCONT. 026/2016, de 06/02/2019 (Prot. 18032053, do Proc. SEI 00097-00001604/2019-79)												

Sobre as preventivas realizadas acima do previsto, o METRÔ registrou o seguinte:

Lembramos que as preventivas acima fazem parte do Anexo F, que são pagas por preço unitário. A macro-programação foi utilizada para estimar os custos da Manutenção preventiva. Entretanto, a Engenharia de Manutenção define as atividades mensais que deverão ser realizadas de acordo com as necessidades técnicas, sempre respeitando os limites de periodicidade das intervenções. **A engenharia em conjunto com a gestão do contrato percebeu a necessidade de realização de algumas preventivas em maior**

quantidade do que o inicialmente previsto na macro, deixando de realizar outras sem prejuízo técnico, trazendo maior confiabilidade ao Sistema, bem como reduzindo os custos em R\$ 214.372,35. (grifo nosso)

Observou-se que na medição/execução dos serviços, a quantidade de procedimentos previstos que era de 4 a 48, variou entre 94 até 1834, com rateio do valor inicial proporcional as quantidades reais de macro realizadas.

Ressalta-se que a compensação decorrente de realizar certos serviços em quantidade maior do que o previsto, e deixar de realizar outros serviços previstos não está em conformidade com a Lei de Licitações e Contratos.

Manifestação do Auditado

Por meio do Ofício N° 8/2020 - METRO-DF/PRE/GAB, de 13/01/2020 (33936163) e Memorando N° 46/2020 - METRO-DF/DOM/OGE, de 09/01/2020 (33860697), a Companhia manifestou-se conforme o seguinte:

Item 1.9 do IAC N°. 22/2019: “Serviços realizados sem cobertura contratual em quantidade maior que o previsto”

Recomendação “R.30”

R.30) Elaborar planilha orçamentária, quando for realizar contratações, abrangendo todos os serviços necessários à execução do objeto, inclusive previsão de quantidade e preços compatíveis com a forma de execução/medição;

(...)

Sobre as preventivas realizadas acima do previsto, o METRÔ registrou o seguinte:

*Lembramos que as preventivas acima fazem parte do Anexo F, que são pagas por preço unitário. A macro-programação foi utilizada para estimar os custos da Manutenção preventiva. Entretanto, a Engenharia de Manutenção define as atividades mensais que deverão ser realizadas de acordo com as necessidades técnicas, sempre respeitando os limites de periodicidade das intervenções. **A engenharia em conjunto com a gestão do contrato percebeu a necessidade de realização de algumas preventivas em maior quantidade do que o previsto, deixando de realizar outras sem prejuízo inicialmente previsto na macro**, trazendo maior confiabilidade ao Sistema, bem como reduzindo os técnicos custos em R\$ 214.372,35. (grifo nosso)*

Ressalta-se que a compensação decorrente de realizar certos serviços em quantidade maior do que o previsto, e deixar de realizar outros serviços previstos não está em conformidade com a Lei de Licitações e Contratos.”

(...)

Desta forma, percebe-se que os serviços de manutenção preventiva podem ter uma imprecisão quanto aos seus quantitativos, por vários motivos, que vão desde a demanda operacional, que impossibilita a atuação da equipe em data certa, até avaliação da

engenharia de manutenção na qual estabeleceu mudanças quanto às execuções das manutenções e suas periodicidades.

Outro ponto importante é que, em determinados casos, a intervenção corretiva nos sistemas, motivada por uma determinada falha, pode, inclusive, demandar futuramente maiores intervenções preventivas, a fim de evitar uma nova recorrência daquela falha.

Logo, a conjunção dos fatores de demanda operacional e das análises técnicas a cargo da Engenharia de Manutenção, cujo planejamento das atividades de manutenção consideram as normas técnicas nacionais e internacionais, levará indubitavelmente à revisão das Macroprogramações de Manutenção Preventiva, tornando o quantitativo do objeto naturalmente impreciso.

(...)

Para o caso específico do Contrato nº 026/2016 – Lote 04 (Sistema via Permanente) ocorreu previsão de quantidade e preços compatíveis com a forma de execução/medição conforme estabelecido nos ANEXO D e ANEXO F do projeto básico. As manutenções apontadas aqui estavam todas previstas e precificadas. Entretanto, o quantitativo, por se tratar de preço unitário, tiveram imprecisões, mas que não acarretaram em prejuízos.

Para futuras contratações deste Departamento de Manutenção – OMT tais recomendações continuarão a serem observadas.

Recomendação “R.31”, do subitem 1.7

R.31) Mensurar adequadamente os tipos de serviços e respectivas quantidades necessários para realizar as manutenções preventivas previstas, de modo a evitar a execução de serviços sem cobertura contratual, acima da previsão contratual, realizados nos exercícios de 2016 a 2018, no valor de R\$ 101.305,45, relativamente ao Contrato 26/2016.

Conforme já relatado anteriormente, os serviços de manutenção preventiva podem ter uma imprecisão quanto aos seus quantitativos por vários motivos que vão desde a demanda operacional que impossibilita a atuação da equipe até avaliação da Engenharia de Manutenção, na qual estabelece mudanças quanto às execuções e suas periodicidades, por isso, a opção por estes serviços serem pagos por preço unitário, diferente da certeza do quantitativo dos serviços que permitiria pagamento por preço global.

(...)

Nas próximas contratações espera-se que os quantitativos sejam mais próximos aos executados, tendo em vista a maturação dos processos internos da Engenharia de Manutenção da Companhia. Porém, sempre existirá uma margem de imprecisão quanto à macroprogramação de manutenções preventivas. Dessa forma, os gestores e a engenharia de manutenção deverão manter os custos dentro do contratado, independente do quantitativo realizado.

Análise do Controle Interno

Como se observa na manifestação da Empresa, a Companhia do Metropolitano do DF admite que foram realizados serviços em quantidade superior à prevista e informa que nas próximas contratações espera-se que os quantitativos sejam mais próximos aos executados, tendo em vista a maturação dos processos internos da Engenharia de Manutenção da Companhia.

Assim, uma vez que o METRÔ-DF não desconstituiu as evidências apresentadas neste Item, nem trouxe fatos novos tendentes a alterá-las, opta-se por manter as recomendações na íntegra, em conformidade com o disposto no IAC nº 22/2019.

Causa

Em 2016:

Falha na elaboração do Projeto Básico.

Deficiência no planejamento da contratação com subestimativa e superestimativa de manutenções preventivas.

Em 2016, 2017 e 2018:

Ausência de formalização de aditivo contratual de forma tempestiva.

Consequência

Realização de despesas em quantidade maior que a prevista inicialmente.

Possibilidade de prejuízo Erário Distrital.

Recomendação

Companhia do Metropolitano do Distrito Federal:

R.30) Elaborar planilha orçamentária, quando for realizar contratações, abrangendo todos os serviços necessários à execução do objeto, inclusive previsão de quantidade e preços compatíveis com a forma de execução/medição;

R.31) mensurar adequadamente os tipos de serviços e respectivas quantidades necessários para realizar as manutenções preventivas previstas, de modo a evitar a execução de serviços sem cobertura contratual, acima da previsão contratual, realizados nos exercícios de 2016 a 2018, no valor de R\$ 101.305,45, relativamente ao Contrato 26/2016.

1.10 - Aditivos contratuais realizados de forma inadequada

Classificação da falha: Grave

Fato

Ao ser promovida a celebração de aditivos contratuais, com a inclusão de novos serviços ou acréscimos de quantitativos de itens previstos na planilha orçamentária da obra, deverão ser observados os preços praticados no mercado, bem como mantido o desconto inicialmente ofertado pela licitante vencedora (diferença percentual entre o valor global do contrato e o obtido a partir dos custos unitários do sistema de referência utilizado não poderá ser reduzida em favor do contratado em decorrência de aditamentos que modifiquem a planilha orçamentária), arts. 14, 15 e 17, §§ 1º e 2º, do Decreto 7.983/2013, com vistas a garantir o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Para celebração de aditivos, deve existir previamente pesquisa de preços formal, que quando realizada junto a fornecedores, estes deverão receber solicitação formal para apresentação de proposta, conferindo prazo de resposta compatível com a complexidade do objeto a ser licitado, o qual não será inferior a 5 (cinco) dias úteis, conforme disposto no § 4º do inciso IV do art. 11 da Portaria nº 514-SEPLAG/DF, de 16/11/2018. Além disso, deve-se observar a economia de escala na realização de pesquisa de preços, conforme o disposto nos §§ 1º e 7º do art. 23 da Lei nº 8.666/1993. E, proceder com o descarte de valores exorbitantes ou inadequados oriundos da contratada e abster-se de aplicar percentual de BDI sobre valores de mercado apresentados por fornecedores, para definir os preços de referência.

Os acréscimos de serviços ao contrato, conquanto justificados e realizados dentro dos limites legais, devem ser precedidos da demonstração de que a situação ensejadora das alterações não poderia ter sido constatada na época da contratação.

Nesse caso, observou-se que a condição para alterações poderia ter sido verificada na ocasião do processo de contratação, haja vista que dos serviços acrescidos havia previsão para alguns no Anexo D - Macro programação de manutenções preventivas, porém não foi conferida.

Em análise aos aditivos contratuais para inclusão de novos serviços, observou-se que o desconto inicialmente ofertado pela licitante vencedora não foi aplicado adequadamente, de modo a garantir o equilíbrio econômico-financeiro avençado inicialmente.

Os serviços dos Contratos 23, 24, 25 e 26/2016, foram contratados sob a forma de execução indireta, em regime de EMPREITADA POR PREÇO GLOBAL (com pagamento de valores fixos mensais de mão de obra, materiais, insumos e serviços externos - manutenções corretivas, independentemente de haver demandas por serviços), COM PERCENTUAIS EQUIVALENTES A 80%, 93%, 75% e 65% DO VALOR TOTAL DE CADA CONTRATO, RESPECTIVAMENTE, à exceção das **Manutenções Preventivas que são realizadas por regime de PREÇO UNITÁRIO** (itens executados e pagos, eventualmente, conforme demandado pelo METRÔ-DF), **correspondente a menos de 20% do valor dos contratos firmados.**

Ressalta-se que o valor original estimado pelo METRÔ-DF, como referência para a contratação sob o regime de empreitada por preço global, manutenções corretivas pagas com valor fixo mensal, praticamente não sofreu desconto em relação ao valor apresentado na proposta da licitante vencedora, provavelmente por serem valores fixos e certos que são pagos independentes de demandas. Enquanto que quase todo o desconto concedido na proposta inicial da licitante vencedora incidiu sobre a empreitada por preços unitários, serviços de manutenção preventiva, cujos valores são pagos sob demanda.

Nesse sentido, nota-se que os aditivos em questão são para inclusão de novos itens referentes à empreitada por preço unitário, que se referem a serviços de manutenção preventiva, cujos contratos possuem um valor global para cada tipo de execução. Por esse motivo, s.m.j., deve ser considerada a diferença percentual de desconto global obtido nos itens de execução por preço unitário em vez do desconto geral do contrato que abrange tanto valores de manutenção corretiva como preventiva.

1. Terceiro Termo Aditivo Ao Contrato N° 023/2016, Assinado Em 11/07/2018:

CLÁUSULA SEGUNDA – DOS PREÇOS UNITÁRIOS

2.1. Para os serviços de revisão dos motores de tração e serviços de revisão das caixas redutoras, fixam-se os preços unitários de R\$ 52.800,00 (...) e R\$ 38.624,00 (...), respectivamente.

CLÁUSULA TERCEIRA – DOS ACRÉSCIMOS E DAS REDUÇÕES DE QUANTITATIVOS

3.1. Acresce-se em 26 (vinte e seis) quantidades unitárias para os serviços de revisão das caixas redutoras e em 21 (vinte e uma) quantidades unitárias para os serviços de revisão dos motores de tração.

3.2. Reduz-se para 23 (vinte e três) quantidades unitárias (eixo rodeiro) para os serviços de fornecimento de rolamentos das caixas de graxa e para os serviços de substituição dos rolamentos das caixas de graxa.

3.3. Os acréscimos e reduções não importam em alteração do preço global.

Conforme consta do Memorando SEI-GDF n.º 3/2018 - METRO-DF/PRE /CGCONT. 023/2016, de 09/05/2018, para a execução do serviço nas 26 caixas redutoras será necessário o montante de **R\$ 1.004.224,00**, conforme ilustrado na tabela 4.

Revisão das Caixas Redutoras de Tração			
Descrição	Valor - MPE	Quantidade	Subtotal
Revisão da Caixa Redutora	R\$ 38.624,00	26	R\$ 1.004.224,00

Tabela 4: Estimativa para revisão de 26 Caixas Redutoras

Para a execução do serviço nos 21 motores será necessário o montante de **R\$ 1.108.800,00**, conforme ilustrado na tabela 5.

Revisão dos Motores de Tração			
Descrição	Valor de Mercado	Método K	Subtotal
Serviço de Revisão	R\$ 45.100,00	20,89%	R\$ 54.521,39
Valor da Revisão por Motor - Mão de Obra + Materiais			R\$ 54.521,39
Descrição	Valor – 3,16% = MPE	Quantidade	Subtotal
Revisão do Rotor do Motor	R\$ 52.800,00	21	R\$ 1.108.800,00

Tabela 5: Orçamento para revisão dos motores valores com frete incluso.

Nesse Aditivo constataram-se as seguintes falhas:

I - Ausência de documento formal no processo solicitando propostas de preços a empresas. Houve apresentação de propostas sem haver um documento vinculativo de solicitação, em desconformidade com o art. 3º da Instrução Normativa nº 5-SLTI/MPOG, de 27/06/2014.

II – A área demandante não observou a economia de escala na realização da pesquisa de preços para a contratação visada, contrariando o disposto nos §§ 1º e 7º da Lei nº 8.666/1993, haja vista que as propostas apresentadas, em geral, registram o valor para executar a quantidade de 01 Serviço de Revisão da Caixa Redutora e 01 Serviço de Revisão do Rotor do Motor, enquanto que o acréscimo foi de 26 e 21 unidades. Se fosse realizada a cotação para a quantidade efetivamente aditivada as proponentes poderiam ter reduzido os preços apresentados. Isso foi observado pela Procuradoria Jurídica no Despacho SEI-GDF METRO-DF/PRE/PJU, de 02/05/2018, porém não foi justificado pela área demandante.

III – É informado o valor das propostas apresentadas pela MPE de R\$ 38.624,00 para Revisão da Caixa Redutora e de R\$ 71.000,00 para Revisão do Rotor do Motor, porém as propostas não constam dos autos Proc. 097.000.963/2015.

IV - Aplicou-se o BDI com percentual de 20,89% no valor das propostas apresentadas pelas empresas, de forma indevida, pelo motivo de que o preço final ofertado já é o preço de mercado, logo, este BDI já está embutido junto aos equipamentos/materiais/insumos e serviços, pois nos preços pesquisados junto aos fornecedores já estão embutidos todos os custos necessários para a execução dos serviços.

V - **Não foi aplicado o desconto inicial 7,1842%** considerado em relação ao valor global ofertado na proposta inicial para as manutenções preventivas. Aplicou-se o percentual de 3,06%, somente no serviço de Revisão do Rotor do Motor, considerando a percentagem geral obtida na licitação para o contrato, em vez de considerar o desconto global de acordo com a natureza dos serviços (corretiva ou preventiva). Já no serviço de Revisão da Caixa Redutora não foi aplicado nenhum desconto.

O acréscimo indevido de 20,89% de BDI e a falta do desconto inicial de 7,1842% considerado em relação ao valor global ofertado na proposta inicial para as manutenções preventivas **configura um sobrepreço de aproximadamente R\$ 308.451,92**, conforme demonstra-se no quadro seguinte.

3º Termo Aditivo ao Contrato 23/2016						
Descrição do serviço acrescido	Qtde (A)	Preço unitário	Preço estimado	Preço firmado aditivo (D)	Preço com desconto global de 7,1842% obtido na comparação do valor inicial estimado para preventivas	Sobrepreço (diferença entre o valor total aditivado e preço

		estimado pesquisa mercado (B)	acrescido de BDI indevido (C)		(aplicado sobre o valor de pesquisa de mercado) (E)	de pesquisa com desconto global) F=(D - E) x A
Revisão da Caixa Redutora	26	38.351,96	45.979,76	38.624,00	35.596,68	78.710,36
Revisão do Rotor do Motor	21	45.100,00	54.521,39	52.800,00	41.859,93	229.741,56
TOTAL DO SOBREPREGO						308.451,92

2. Quarto Termo Aditivo ao Contrato N° 023/2016, assinado em 01/08/2018:

CLÁUSULA TERCEIRA – DO ACRÉSCIMO DE QUANTITATIVOS

3.1. Acresce-se ao objeto a realização dos serviços indicados no Parecer ID 9752298, atingindo o valor de R\$ 119.875,34, correspondente a 0,3145% do valor inicial contratado, conforme tabela abaixo:

ROTEIROS PREVISTOS PARA O PERÍODO AGO/2018-JULHO/2020									
ITEM	Roteiro	Descrição do Equipamento	Periodicidade	QTD	Preço Unitário Proposta 2016	Preço com Desconto * 3,16%	Preço Unitário 2017	Preço Unitário 2018	Total
1	ENG-01-PES-0559_MP.	Engates	972.000 km	11	978,56	947,64	1.007,23	1.036,91	11.406,04
2	2.MTU.RM.MP.KM.007.04.	Truques	1.000.000 km	11	5.238,96	5.073,41	5.392,43	5.551,36	61.064,97
3	2.MAR.RM.MP.KM.010.02	Ar Compr. Freio Pneumático	1.000.000 km	11	906,46	877,82	933,02	960,52	10.565,69
4	ENG-01-PES-0561_MP.	Tração e Freio Eletrico	1.134.000 km	11	207,36	200,81	213,44	219,73	2.416,99
5	ENG-01-PES-0578_MP.	Truques	1.134.000 km	11	119,45	115,67	122,95	126,57	1.392,29
6	2.MTU.RM.MP.003.02	Bolsa de Ar da Frota 2000	1.200.000 Km	11	284,12	275,15	292,45	301,07	3.311,73

7	ENG-01- PES - 0562_MP .	Portas	1.200.000 km	11	2.125,91	2.058,73	2.188,19	2.252,68	24.779,51
8	ENG-01- PES - 0564_MP .	Tração e Freio Elétrico	1.296.000 km	11	229,20	221,96	235,92	242,87	2.671,59
9	ENG-01- PES - 0563_MP .	Suprimento Elétrico	1.296.000 km	11	194,45	188,31	200,15	206,05	2.266,54
TOTAL									119.875,34
* Artigo 14 do Decreto Federal nº 7.893/13 e na Jurisprudência do Tribunal de Contas da União pelo Acórdão nº 1015/2011 - Plenário									
Legenda:									
VALOR UNITÁRIO 2016 - Valor Base estipulado na referência do Projeto Básico - 2016									
PREÇO COM DESCONTO - Desconto referente a diferença entre a Proposta apresentada e o valor de referência do Projeto Básico									
VALOR UNITÁRIO 2017 - Valor reajustado pela variação do IPCA no ano de 2016, 6,2881% sobre o Valor com desconto em conformidade com a Cláusula Sétima do Contrato									
VALOR UNITÁRIO 2018 - Valor reajustado pela variação do IPCA no ano de 2017, 2,9473% sobre o Valor Base de 2017 em conformidade com a Cláusula Sétima do Contrato									
VALOR TOTAL - Valor unitário Base 2018 para o quantitativo estipulado de manutenções no período									

Tabela 3: Roteiros não precificados no Anexo F (Contrato nº023/2016)

3.2. Aplicados os ajustes propostos, o novo valor global de contratação para os próximos 24 (vinte e quatro) meses é de **R\$ 38.241.430,58** (...) (Roteiros não precificados R\$ 119.875,34 + Valor Global do Contrato Data base 2018 R\$ 38.121.555,24)

Nesse caso foi aplicado no preço orçado pelo METRÔ-DF, referente à inclusão dos novos serviços, o desconto global de todo o valor do contrato inicialmente ofertado pela licitante vencedora (considerando descontos de manutenções corretivas e preventivas) no percentual de 3,16%, porém, **a percentagem que deve ser aplicada, em observância ao princípio da razoabilidade, proporcionalidade, isonomia, com vistas a garantir o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, é de 7,1842% (referente ao desconto da diferença percentual entre o valor global do contrato das manutenções preventivas e o obtido a partir dos custos unitários do sistema de referência utilizado)**, haja vista que os serviços acrescidos referem-se ao valor global das manutenções preventivas executadas/medidas por preços unitários.

Aplicados os ajustes propostos nos preços unitários, conforme Quadro acima, o total de acréscimos do QUARTO TERMO ADITIVO AO CONTRATO Nº 023/2016 **deveria ser de R\$ 114.893,67, tendo aditivado os serviços com sobrepreços unitários que totalizam uma diferença de R\$ 4.981,67.**

3. Terceiro Termo Aditivo ao Contrato nº 024/2016, de 01/08/2018:

CLÁUSULA TERCEIRA – DO VALOR E ACRÉSCIMO DE QUANTITATIVOS

3.1. Acresce-se ao objeto a realização dos serviços indicados no Parecer SEI-GDF n.º 1 /2018 - METRO-DF/PRE/CGCONT. 024/2016 (id 9497196), sendo que o custo para acréscimo de itens existentes será de R\$ 28.987,51 (...); **para os itens novos, o total será de R\$ 448.991,46 (...)**, ou seja, o impacto orçamentário total, será de R\$ 477.978,97 (...), que representa, em termos percentuais, um acréscimo de objeto de 3,1725%. (grifo nosso)

Tabela 8: Roteiros não precificados no Anexo F (Contrato nº024/2016)

Roteiros não precificados no Anexo F (Contrato nº024/2016)									
ITEM	ROTEIRO (CÓD. METRÔ)	DESCRIÇÃO	PERIODICIDADE	QTDE	PREÇO UNITÁRIO (2016)	PREÇO UNITÁRIO (2017)	PREÇO UNITÁRIO (2018)	Valor com Desconto* (3,070%)	VALOR
1	2.SCT.RM.MP.8M.005.04	Máquina de Chave SAB-Wabco	Bimestral	672	R\$352,13	R\$374,27	R\$384,73	R\$372,92	R\$250.601,80
2	2.SCT.RM.MP.5M.006.05	Máquina de Chave SAB-Wabco	Semestral	336	R\$536,91	R\$570,67	R\$586,62	R\$568,61	R\$191.052,47
3	PM.6/SE.99/00.002	Carregador de Baterias	Trimestral	152	R\$45,58	R\$48,45	R\$49,80	R\$48,27	R\$7.337,19
TOTAL									R\$448.991,46
*Artigo 14 do Decreto Federal nº 7.983/13 e na jurisprudência do Tribunal de Contas da União representado pelo Acórdão nº1015/2011 - Plenário									
Legenda:									
VALOR UNITÁRIO 2016 – Valor na Base estipulada para o Contrato à época de sua assinatura (2016)									
VALOR UNITÁRIO 2017 – Valor na Base Contratual, reajustado em 6,881% conforme Cláusula Sétima dos Contratos (Reajuste 2016-2017)									
VALOR UNITÁRIO 2018 – Valor na Base 2017, reajustado em 2,9473 % conforme Cláusula Sétima dos Contratos (Reajuste 2017-2018)									
VALOR TOTAL 2018 – Valor unitário na Base 2018, para o quantitativo estipulado de manutenções do período									

Nesse caso foi aplicado no preço orçado pelo METRÔ-DF, referente à inclusão dos novos serviços, o desconto global de todo o valor do contrato inicialmente ofertado pela licitante vencedora (considerando descontos de manutenções corretivas e preventivas) no percentual de 3,07%, porém, **a percentagem que deve ser aplicada, em observância ao princípio da razoabilidade, proporcionalidade, isonomia, com vistas a garantir o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, é de 19,6763%** (referente ao desconto da diferença percentual entre o valor global do contrato das manutenções preventivas e o obtido a partir dos custos unitários do sistema de referência utilizado), haja vista que os serviços acrescidos referem-se ao valor global das manutenções preventivas executadas/medidas por preços unitários.

Aplicados os ajustes propostos nos preços unitários, conforme Quadro acima, o total de acréscimos do Terceiro Termo Aditivo ao Contrato nº 024/2016 **deveria ser de R\$ 372.069,40, porém foram aditivados os serviços com sobrepreços unitários que totalizam uma diferença de R\$ 76.922,45.**

4. Terceiro Termo Aditivo ao Contrato nº 025/2016, de 01/08/2018:

CLÁUSULA TERCEIRA – DO VALOR E ACRÉSCIMO DE QUANTITATIVOS

3.1. Acresce-se ao objeto a realização dos serviços indicados no Parecer SEI-GDF n.º 1/2018 - METRO-DF/PRE/CGCONT. 024/2016 (id 9751079), sendo que o custo para acréscimo de itens existentes será de R\$ 22.006,77 (...); **para os itens novos, o total será de R\$ 4.268,71 (...)**, ou seja, o impacto orçamentário total, considerando o acréscimo de itens existentes e novos será de R\$ 26.275,48 (...), que representa, em termos percentuais, um acréscimo de objeto de 0,1430%. (grifo nosso)

Tabela 9: Roteiros não precificados no Anexo F (Contrato nº025/2016)

Roteiros não precificados no Anexo F (Contrato nº025/2016)									
ITEM	ROTEIRO [CÓD. METRÔ]	DESCRIÇÃO	PERIODICIDADE	QTDE	PREÇO UNITÁRIO (2016)	PREÇO UNITÁRIO (2017)	PREÇO UNITÁRIO (2018)	Valor com Desconto* (3,070%)	VALOR
1	PM.6/EH.99/06.001	Painel da eletrobomba e eletro	Mensal	22	R\$41,97	R\$44,61	R\$45,86	R\$44,47	R\$978,25
2	PM.6/EH.99/03.002	Gerador WEG GTA	Mensal	22	R\$41,97	R\$44,61	R\$45,86	R\$44,47	R\$978,25
3	PM.6/EH.99/03.003	Motor de explosão a diesel	Mensal	22	R\$41,97	R\$44,61	R\$45,86	R\$44,47	R\$978,25
4	PM.6/EH.99/04.001	Painel USCA/QTA	Mensal	22	R\$41,97	R\$44,61	R\$45,86	R\$44,47	R\$978,25
5	PM.6/EH.99/06.002	Painel da eletrobomba e eletro	Anual	2	R\$41,97	R\$44,61	R\$45,86	R\$44,47	R\$88,93
6	PM.6/EH.99/03.004	Gerador WEG GTA	Anual	2	R\$41,97	R\$44,61	R\$45,86	R\$44,47	R\$88,93
7	PM.6/EH.99/03.005	Motor de explosão a diesel	Anual	2	R\$41,97	R\$44,61	R\$45,86	R\$44,47	R\$88,93
8	PM.6/EH.99/04.002	Painel USCA/QTA	Anual	2	R\$41,97	R\$44,61	R\$45,86	R\$44,47	R\$88,93
TOTAL									R\$4.268,71
*Artigo 14 do Decreto Federal nº 7.983/13 e na jurisprudência do Tribunal de Contas da União representada pelo Acórdão nº1015/2011 - Plenário									
Legenda:									
VALOR UNITÁRIO 2016 – Valor na Base estipulada para o Contrato à época de sua assinatura (2016)									
VALOR UNITÁRIO 2017 – Valor na Base Contratual, reajustado em 6,881% conforme Cláusula Sétima dos Contratos (Reajuste 2016-2017)									
VALOR UNITÁRIO 2018 – Valor na Base 2017, reajustado em 2,943 % conforme Cláusula Sétima dos Contratos (Reajuste 2017-2018)									
VALOR TOTAL 2018 – Valor unitário na Base 2018, para o quantitativo estipulado de manutenções do período									

Nesse caso foi aplicado no preço orçado pelo METRÔ-DF, referente à inclusão dos novos serviços, o desconto global de todo o valor do contrato inicialmente ofertado pela licitante vencedora (considerando descontos de manutenções corretivas e preventivas) no percentual de 3,070%, porém, **a percentagem que deve ser aplicada, em observância ao princípio da razoabilidade, proporcionalidade, isonomia, com vistas a garantir o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, é de 10,9985% (referente ao desconto da diferença percentual entre o valor global do contrato das manutenções preventivas e o obtido a**

partir dos custos unitários do sistema de referência utilizado), haja vista que os serviços acrescidos referem-se ao valor global das manutenções preventivas executadas/medidas por preços unitários.

Aplicados os ajustes propostos nos preços unitários, conforme Quadro acima, o total de acréscimos do Terceiro Termo Aditivo ao Contrato nº 025/2016 **deveria ser de R\$ 3.918,34, porém foi aditivado os serviços com sobrepreços unitários que totalizam uma diferença de R\$ 349,06.**

5. Terceiro Termo Aditivo ao Contrato nº 026/2016, de 09/03/2018:

CLAUSULA PRIMEIRA — DO OBJETO

Constitui objeto deste termo aditivo é o acréscimo em 5,94% (...) ao valor global do contrato, para incluir a execução do serviço de 190 (cento e noventa) soldas aluminotérmicas com os respectivos ensaios de ultrassom e liquido penetrante, a serem executadas sob demanda de manutenção preventiva.

CLAUSULA SEGUNDA — DA ALTERAÇÃO DO PREÇO GLOBAL DO CONTRATO

Ao preço global de R\$ 10.497.841,26 (...), acresce-se o montante de R\$ 623.745,30 (...) para manutenção preventiva com custos unitários, totalizando R\$ 11.121.586,5 (...), conforme demonstrado no quadro abaixo:

Valor estimado (média e mediana) - 2º Aditivo Lote 04 - Contrato 26/2016 (Parecer Técnico 28/2017, Fls. 12861/12864)							
Roteiro (cód/nome)	Período	Material aplicado	M.O.	Total Roteiro	Qtde	Material aplicado	M.O.
PM.6/VX.99/60.001- Soldas Aluminotérmicas de Trilhos Pré-Aquecimento Curto		2.804,64	260,88	3.065,52	190	532.881,60	49.567,20
PM.6/VX.99/99.008 - Soldas aluminotérmicas Ensaio com Liquido Penetrante Vias Secundárias		67,27	11,08	78,35	95	6.390,65	1.052,60
PM.6/VX.99/99.007 - Soldas aluminotérmicas Ensaio com Liquido Penetrante Via Principal		67,27	11,08	78,35	95	6.390,65	1.052,60
PM.6/VX.99/60.003 - Soldas aluminotérmicas Ensaio com Ultrassom		82,79	56,21	139,00	190	15.730,10	10.679,90

Total	561.393,00	62.352,30
Valor total de Material + M.O.		623.745,30

CLAUSULA TERCEIRA — DA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS

Os serviços de soldas aluminotérmicas com os respectivos ensaios de ultrassom e líquido penetrante serão realizados sob demanda, por preço unitário.

Sobre a celebração desse aditivo, constatou-se:

I - ausência de documento formal no processo solicitando propostas de preços a empresas. Houve apresentação de propostas sem haver um documento vinculativo de solicitação, em desconformidade com o art. 3º da Instrução Normativa nº 5-SLTI/MPOG, de 27/06/2014.

II - Nesse caso, **não foi aplicado nenhum desconto no preço orçado pelo METRÔ-DF**, referente à inclusão dos novos serviços - o desconto global concedido pela contratada em relação ao valor orçado pela Companhia quando da licitação. Deve ser aplicado o **desconto de 8,1553%** (referente ao desconto da diferença percentual entre o valor global do contrato das manutenções preventivas e o obtido a partir dos custos unitários do sistema de referência utilizado) ofertado pela licitante vencedora quando da apresentação da proposta. **A percentagem que deve ser aplicada é de 8,1553%, em observância ao princípio da razoabilidade, proporcionalidade, isonomia, com vistas a garantir o equilíbrio econômico-financeiro do contrato**, haja vista que os serviços acrescidos referem-se ao valor global das manutenções preventivas executadas/medidas por preços unitários.

Aplicados os ajustes propostos nos preços unitários, conforme Quadro acima, o total de acréscimos do Terceiro Termo Aditivo ao Contrato nº 026/2016 **deveria ser de R\$ 572.877,00, porém foram aditivados os serviços com sobrepreços unitários que totalizam uma diferença de R\$ 50.868,30.**

III – O Cálculo da Estimativa de preços foi realizado de forma inadequada, pois considerou a proposta da empresa Cotrin, cujo valor de R\$ 1.037.977,00 é considerado exorbitante em comparação aos demais. Além disso, foi considerado o valor da proposta da MPE (empresa já contratada) para compor os preços de referência, cuja prática vai de encontro ao princípio da razoabilidade, haja vista que a contratada é a empresa que fará a execução dos serviços, podendo ter apresentado um preço maior que o de mercado para obter vantagem na celebração do aditivo.

Tabela 01 – Propostas usadas pelo METRÔ-DF para definir o preço estimado

Pesquisas de preços - 3º Aditivo Lote 04 - Contrato 26/2016 - Fls. 742/759 Proc. 097.000.724/2016						
Empresas	CIVILFER	SANTA ROSA	VITÓRIA Industrial -	PORTEK	MPE engenharia	COTRIN
Descrição	Valor Total	Valor Total	Valor Total	Valor Total	Valor Total	Valor Total
Execução de 190 Soldas aluminotérmicas	432.319,50	599.000,00	640.072,00	653.952,36	741.000,00	1.037.977,00

Tabela 02 – Demonstração de sobrepreço

Valor Estimado sem o valor exorbitante e sem valor da proposta da MPE		Valor total médio estimado com Desconto global de 8,1553% (A)	Valor unitário com desconto global	Valor Aditivado (B)	Valor unitário aditivado	Diferença (sobrepreço) (C=B-A)
Mediana	Média (valor a ser considerado como estimativa adequada)					
619.536,00	581.335,97	533.926,273	2.810,14	623.745,30	3.282,87	89.819,03

Aplicados os ajustes propostos nos preços, conforme Quadro acima, observa-se que o total de acréscimos do Terceiro Termo Aditivo ao Contrato nº 026/2016 deveria ser de R\$ 533.926,273, porém foram aditivados os serviços com **sobrepreços que totalizam uma diferença de R\$ 89.819,03.**

IV - Quanto à justificativa para se firmar o referido termo aditivo, não está claro se esses serviços são de fato considerados manutenções preventivas, ou se não estariam já contemplados no orçamento/proposta das manutenções corretivas cujos valores são pagos de forma fixa mensal, haja vista o seguinte:

Comparando o contido no Item 8.1.3 do Projeto Básico com as justificativas para firmar o presente aditivo, infere-se que os serviços de soldas aluminotérmicas são usados para **corrigir falhas detectadas**, correspondendo assim a serviço de natureza corretiva e não preventiva, como se observa:

8.1.3 MANUTENÇÃO CORRETIVA

A Manutenção Corretiva visa corrigir falhas e proporcionar o retorno dos SISTEMAS ao seu estado de funcionamento anterior à ocorrência da falha ou defeito. As equipes atuarão nos locais de instalação dos equipamentos e realizarão as seguintes atividades:

Detecção da falha ou defeito;

Diagnóstico da falha ou defeito;

Reparo ou substituição do equipamento em falha ou defeituoso;

Verificação do correto funcionamento e validação do SISTEMA após o reparo ou substituição do equipamento defeituoso.

O restabelecimento tem por finalidade básica limitar o tempo de interrupção (ou o risco de interrupção) do SISTEMA envolvido.

Nesse sentido, observa-se que a demanda surgiu devido à **necessidade de troca de trilhos (não seria uma manutenção corretiva, por ser uma falha já existente?)** e substituição de soldas “calejadas” preditivamente no intuito de evitar danos operacionais futuros.

Com o exposto no Item 3.2 do Parecer Técnico nº 028/2017-OMVP, infere-se que os serviços são de manutenção corretiva e não preventiva:

*A execução dos serviços de soldas aluminotérmicas são primordiais para a manutenção da Via Permanente dentro dos Padrões seguros de operacionalidade, afinal, só por meio dessas soldas que é possível a **substituição de trilhos que apresentem defeitos indesejados** [não seria uma falha a ser corrigida por meio de manutenção corretiva?] e que podem comprometer a segurança do material rodante e dos usuários do sistema. (grifo nosso)*

Além disso, os itens 3.3, 3.4, 3.5 e em especial o Item 3.7 corroboram que os serviços de soldas aluminotérmicas já fazem parte da manutenção corretiva, por isso não foram precificados, posto que: “***os custos com a logística dos serviços que envolvem a utilização de soldas aluminotérmicas (trocas de trilho, troca de jacarés, troca de juntas isolantes coladas, transporte dos materiais por meio do veículo auxiliar) já estão englobados no Contrato nº 26 /2016,(...)***” (grifo nosso)

O Memorando nº 251/2017-OMVP, de 16/11/2017, fl. 12897, assinado por gestores do Contrato, informa que no tocante à presença dos aludidos serviços na macroprogramação, não houve previsão de nenhum quantitativo a ser executado. Em razão disso, não houve precificação unitária do serviço preventivo. **Ressaltou-se que apesar de o mesmo serviço já ter sido executado corretivamente, não é possível precifica-lo unitariamente devido à metodologia de composição de custos para a manutenção corretiva.**

Nota-se que esses serviços já são parte da manutenção corretiva, incluídos no valor global do contrato 026/2016, Lote 04 valores globais dos Itens “1.1 – Mão de Obra Manutenção corretiva” e “1.2 – Materiais, insumos e serviços externos – Manutenção corretiva” e “1.6 – Locação de Veículo Auxiliar”, haja vista que consta do Anexo A – Lista de Documentos

Técnicos do METRÔ-DF - Roteiros de Manutenção Corretiva – Via Permanente – p. 13/14, fl. 1770. Além disso, o item “PM.6/VX.99/99.007 - Soldas aluminotérmicas -Ensaio com Líquido Penetrante Via Principal” não consta do Anexo B – Lista de Atividades de Manutenção Preventiva.

Diante do exposto, entende-se, s.m.j., que não havia motivos para realizar aditivo ao contrato para os referidos serviços, ainda mais por que são serviços que não foram previstos (precificados no Anexo F) separadamente para manutenção preventiva e não constavam da Macroprogramação - Anexo D, e sim, podendo constar de forma global para manutenção corretiva, como risco da contratada. Assim, não é razoável incluir nos contratos, como manutenção preventiva, serviços que podem ser feitos de forma corretiva, sem prejuízo à operacionalização do Sistema Metroviário, toda vez que surgir uma falha no sistema.

Por fim, ressalta-se que **se tais serviços forem parte de manutenção corretiva, seus preços já estão cobertos pelo valor global (pago mensalmente de forma fixa, sem necessidade de efetiva execução para ocorrer o pagamento), e uma vez já incluídos por aditivo como manutenção preventiva, o METRÔ-DF passa a pagá-los em duplicidade podendo configurar um prejuízo na ordem de R\$ 623.745,30.**

6. Quarto Termo Aditivo ao Contrato nº 026/2016, de 01/08/2018:

CLÁUSULA TERCEIRA – DO VALOR E ACRÉSCIMO DE QUANTITATIVOS

3.1. Acresce-se ao objeto a realização de 4 (quatro) inspeções de trilho por ultrassom, no valor unitário de **R\$ 221.033,74 (...)**, ou seja, **totalizando** o valor de **R\$ 884.134,96 (...)**, o que corresponde a 8,42% do valor inicial contratado, conforme justificado no Parecer [9780866](#).

3.2. Aplicados os ajustes propostos o valor global da contratação para os próximos 24 (vinte e quatro) meses: será de R\$ 12.994.694,71 (...).

No Parecer SEI-GDF n.º 1/2018 - METRO-DF/PRE/CGCONT. 026/2016, de 03 /07/2018, da Comissão Gestora do Contrato n.º. 026/2016 - Lote 04 (Via Permanente) - IS n.º. 285 /2016-PRE, consta:

3.2 DAS JUSTIFICATIVAS

Entretanto, o serviço de inspeção dos trilhos por ultrassom não foi orçado quando da elaboração do projeto básico, não constando na macroprogramação, já que é um serviço caracterizado como manutenção preventiva condicional.

Seria oneroso realizar outra licitação para contratar nova empresa para executar o serviço de inspeção dos trilhos por ultrassom nas instalações do Metrô-DF, afinal, o tempo requerido por uma nova licitação bem como os custos envolvidos inviabilizam a realização do serviço na urgência requerida.

É importante lembrar que nunca foi realizado o serviço de inspeção dos trilhos por ultrassom na via permanente do Metrô-DF. **Tal serviço não se confunde com o ultrassom das soldas aluminotérmicas acrescentadas no contrato pelo 3º Termo Aditivo, que são valores unitários para inspeções pontuais na execução das soldas.** Aqui o serviço é para toda e extensão da via corrida.

3.5 DA COMPROVAÇÃO MATERIAL E ELABORAÇÃO DO ORÇAMENTO

A estimativa do valor do serviço de inspeção dos trilhos por ultrassom foi feita com base em pesquisa de mercado junto a possíveis fornecedores. Foi encontrado o valor unitário por km de serviço de R\$ 2.497,21 (dois mil, quatrocentos e noventa e sete reais e vinte e um centavos) – já corrigido pelo IPC-A, no Pregão eletrônico nº 029-2016 /GOLIC/CBTU-STU/BH, valor semelhante ao ofertado pelo mercado. À parte do preço apresentado acima, não foram encontrados outros preços públicos (comprovações com *prints* de tela dos sites www.licitacoes-e.com.br e www.comprasnet.gov.br - ANEXO I 8645516).

(...)

Foi realizada ampla pesquisa de mercado para a composição de um preço de referência. Para tal, foram consultadas as empresas Prioriza Soluções Ferroviárias e BRFerrovia, que não apresentaram propostas e as empresas NomadLog Brastan Tecnologia Ferroviária, Mistras PASA, além do preço da própria CONTRATADA, cujas propostas constam do Anexo I, **onde o custo do serviço, já incluso o BDI de 23,59%**, do contrato (fl. 12.552 do processo nº 0097-000963/2015) **foi composto conforme tabela abaixo:** (grifo nosso)

	NOMADLOG BRASTAN TECNOLOGIA FERROVIÁRIA LTDA	MISTRAS - PASA	MPE ENGENHARIA E SERVIÇOS S.A	Pregão eletrônico nº 029- 2016/GOLIC/CBTU-STU/BH (56km)	
Serviço de Inspeção de trilhos por Ultrassom	R\$ 198.680,00	R\$ 170.240,00	R\$ 202.028,04	R\$ 139.843,93	p/ 56km
BDI (23,59%)	R\$ 46.868,61	R\$ 40.159,62	R\$ 62.371,96	R\$ -	
TOTAL	R\$ 245.548,61	R\$ 210.399,62	R\$ 264.400,00	R\$ 139.843,93	p/ 56km
Valor Unitário (84 km)	R\$ 2.923,20	R\$ 2.504,76	R\$ 3.147,62	R\$ 209.765,90	p/ 84km
Mediana	R\$ 2.713,98		Média	R\$ 2.768,20	
Limites máx Mediana	R\$ 4.070,97		Limite mín. Mediana	R\$ 1.356,99	
Valor Unitário (84 km)	Quantidade (km)	Valor Total do Serviço de Inspeção por Ultrassom (incluso BDI)			
R\$ 2.713,98	84	R\$ 227.974,11			

Esta Comissão entende que a CONTRATADA pode apresentar o preço para execução do referido serviço, já que neste momento aparece como pertencente do próprio mercado e pode fazer parte da formação de preço de um item não valorado no contrato.

Entendemos, ainda, que para o fornecimento do Carro para realização de inspeção da via por ultrassom, **a CONTRATADA faz jus a um BDI reduzido**, uma vez que tal equipamento é especializado e poucas empresas possuem, assim como o carro controle para inspeção geométrica. O entendimento desta Comissão vai ao encontro da Súmula-TCU nº 253/2010, que determina:

“Comprovada a inviabilidade técnico-econômica de parcelamento do objeto da licitação, nos termos da legislação em vigor, os itens de fornecimento de materiais e equipamentos de natureza específica que possam ser fornecidos por empresas com especialidades próprias e diversas e que representem percentual significativo do preço global da obra devem apresentar incidência de taxa de Bonificação e Despesas Indiretas - BDI reduzida em relação à taxa aplicável aos demais itens.”

Em cumprimento ao Despacho PJU (7628700), esta comissão enviou e-mail ao gerente de contrato solicitando a concordância em executar no Contrato nº 026/2016 o serviço de inspeção de trilhos por Ultrassom no valor de **R\$ 221.033,74 (...), uma vez que na licitação a CONTRATADA ofertou um desconto no fator de 0,96956**. Em resposta, houve a concordância da CONTRATADA, Anexo I (8645516). (grifo nosso)

Sobre a celebração desse aditivo, constatou-se:

I - Ausência de documento formal no processo solicitando propostas de preços a empresas. Houve apresentação de propostas sem haver um documento vinculativo de solicitação, em desconformidade com o art. 3º da Instrução Normativa nº 5-SLTI/MPOG, de 27/06/2014.

II – A área demandante não observou a economia de escala na realização da pesquisa de preços, contrariando o disposto nos §§ 1º e 7º da Lei nº 8.666/1993, haja vista que as propostas apresentadas registram o valor para executar 01 (um) Serviço de Inspeção de Trilhos por Ultrassom em 84 Km de Linha do Metrô-DF, enquanto que o acréscimo foi de 04 (quatro) inspeções. Se fosse realizada a cotação para a quantidade efetivamente aditivada as proponentes poderiam ter reduzido os preços apresentados.

III - Aplicou-se o BDI com percentual de 23,59% sobre o valor das propostas apresentadas pelas empresas, enquanto que no preço da proposta já estão embutidos todos os custos para realizar os serviços. Esse acréscimo de 23,59% de BDI **configura um sobrepreço de aproximadamente R\$ 53.779,32**, pois sobre o preço das propostas não deveria ter sido adicionado o BDI, pelo motivo de que o preço final ofertado já é o preço de mercado, logo, este BDI já está embutido junto aos equipamentos/materiais/insumos e serviços;

Se fosse passível de incidência de BDI, que não é o caso, deveria ter sido aplicado o BDI reduzido previsto no ACÓRDÃO Nº 2622/2013 – TCU – Plenário, cujo percentual médio

recomendado é de R\$ 14,02%, haja vista que 90% do serviço é com o fornecimento de equipamento de ultrassom (veículo rodoviário).

IV - **Não foi aplicado o desconto inicial 8,1553%** considerado em relação ao valor global ofertado na proposta inicial para as manutenções preventivas. **Aplicou-se o percentual de 3,044%** considerando a percentagem geral obtida na licitação para o contrato, em vez de considerar o desconto global de acordo com a natureza dos serviços (corretiva ou preventiva).

V - O Cálculo da Estimativa de preços foi realizado de forma inadequada, pois além de ter considerada a proposta da empresa MPE, cujo valor é de R\$ 264.400,00 (sem discriminação e/ou segregação do valor de BDI) e não de R\$ 202.028,04 como consta da Tabela de Composição dos preços do Parecer SEI-GDF n.º 1/2018, aplicou BDI de 23,59% sobre as pesquisas de mercado. A consideração do valor da proposta da MPE (empresa já contratada), arbitrando por conta própria parte do valor como BDI para compor os preços de referência, vai de encontro ao princípio da razoabilidade, haja vista que a contratada é a empresa que fará a execução dos serviços, podendo ter apresentado um preço maior que o de mercado para obter vantagem na celebração do aditivo.

Tabela 01 – Propostas usadas pelo METRÔ-DF para definir o preço estimado

Descrição dos serviços	MISTRAS - PASA	NOMADLOG BRASTAN	Pregão Eletrônico 029 /2016-CBTU/BH	MPE Engenharia
Execução de 04 Serviços de inspeção de trilhos por ultrassom	170.240,00	198.680,00	209.765,90	264.400,00

Tabela 02 – Demonstração de sobrepreço

Valor Estimado sem o valor da MPE		Valor médio estimado com Desconto global de 8,1553%	Valor total estimado para 04 inspeções (A)	Valor unitário Aditivado	Valor total Aditivado (B)	Diferença (sobrepço) (C=B-A)
Mediana	Média (valor a ser considerado como estimativa adequada)					
198.680,00	192.895,30	177.164,11	708.656,44	221.033,74	884.134,96	175.478,52

Aplicados os ajustes propostos nos preços, conforme Quadro acima, observa-se que o total de acréscimos do Quarto Termo Aditivo ao Contrato n° 026/2016 deveria ser de R\$

708.656,44, porém foram aditivados os serviços com **sobrepços que totalizam uma diferença de R\$ 175.478,52.**

Manifestação do Auditado

Por meio do Ofício N° 8/2020 - METRO-DF/PRE/GAB, de 13/01/2020 (33936163) e Memorando N° 46/2020 - METRO-DF/DOM/OGE, de 09/01/2020 (33860697), a Companhia indicou que:

Item 1.10 do IAC N°. 22/2019: “Aditivos contratuais realizados de forma inadequada”

Recomendação "R.32"

R.32) reavaliar a celebração do Terceiro Termo Aditivo ao Contrato n° 026/2016, de 09/03 /2018, analisando criteriosamente se efetivamente esses serviços acrescidos já não estariam compreendidos nas manutenções corretivas que são pagas com valores fixos mensais, haja vista que não foi demonstrado de forma inequívoca tratar-se de manutenções preventivas;

(...)

Ressalta-se que a licitação teve seu planejamento afetado pelo momento em que se encontrava a Companhia entre os anos de 2014 e 2015, tendo em vista as sucessivas celebrações de contratos emergenciais, os litígios administrativos e judiciais com as CONTRATADAS anteriores e a imposição para publicação do edital da contratação regular, por meio de Ação Civil Pública promovida pelo MPDFT, quando o processo licitatório ainda encontrava-se em fase interna.

(...)

O Despacho SEI-GDF METRO-DF/PRE/PJU (7628700), no qual se menciona:

“Ademais, os gestores de contrato deverão – com a anuência expressa da contratada – reduzir os preços apresentados para que respeitem o equilíbrio econômico-financeiro do contrato à luz do disposto no artigo 14 do Decreto Distrital n° 7.983/13 e na jurisprudência do Tribunal de Contas da União representada pelo Acórdão n° 1015 /2011 – Plenário. Leia-se:

Art.14. A diferença percentual entre o valor global do contrato e o preço de referência não poderá ser reduzida em favor do contratado em decorrência de aditamentos que modifiquem a planilha orçamentária.

Na celebração de aditivos com a inclusão de novos itens ou acréscimos de quantitativos de itens previstos na planilha de preços de contrato de obra pública, deverão ser observados os preços praticados no mercado, que tenham por limite os referenciais de pecos contidos do Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices de Construção Civil – Sinapi, bem como mantido o desconto inicialmente ofertado pela licitante vencedora.

Em outras palavras, seguindo a mesma metodologia de pesquisa de preços realizada para a licitação, o preço de referência de mercado para este aditivo deverá ser diminuído do mesmo percentual de desconto ofertado pela contratada no orçamento referencial do certame.”

No documento acima a PJU apresentou normativo em que se fala em preço global. Desta forma, todos os descontos utilizados foram baseados em desconto do preço global.

(...)

A tratativa com a solicitação formal dos orçamentos para elaboração do Quarto Termo Aditivo do Contrato n°. 026/2016 foram anexados ao processo n°. 0097-000963/2015, conforme Despacho 33642150.

(...)

No documento acima o PJU apresentou normativo em que se fala em preço global. Desta forma, todos os descontos utilizados foram baseados em desconto do preço global. Esta comissão durante a orçamentação, conforme Parecer Técnico 28/2017, de 19/09/2017, folha 12861 (7007276) do processo n° 0097-000963/2015, ainda não tinha conhecimento do desconto da licitação se repetir nos aditivos.

Entendemos, conforme os normativos apresentados pela PJU, que os descontos deveriam ser dados referentes ao preço global. Para o contrato n°. 026/2016 na licitação a CONTRATADA ofertou um desconto no fator de 0,96956. Os cálculos serão apresentados posteriormente.

(...)

Primeiramente, é importante pontuar que o valor empresa Cotrin foi desconsiderado dos cálculos, conforme demonstrado na Tabela 1 do Parecer Técnico 28/2017, de 19/09/2017, folha 12863 (7007276) do processo n° 0097-000963/2015, conforme apresentado na Figura 3, abaixo:

Soldas Aluminotérmicas (unidade)	
Empresa	Valor ofertado
COTRIN	R\$ 5.120,38
CIVILFER	R\$ 2.266,55
PORTEK	R\$ 3.273,44
SANTA ROSA	R\$ 3.050,00
MPE	R\$ 3.500,00
VITÓRIA INDUSTRIAL	R\$ 3.237,60
mediana para cálculo	R\$ 3.255,52
mínimo (-50%)	R\$ 1.627,76
máximo (+50%)	R\$ 4.883,28
mediana final	R\$ 3.237,60
média final	R\$ 3.065,52
Valor estimado	R\$ 3.065,52

Figura 3

Pode-se perceber que o valor da empresa Cotrin ficou fora do intervalo representado pelo mínimo (-50% da mediana) de R\$ 1.627,76 do máximo (+50% da mediana) de R\$ 4.883,28, conforme Figura 4, abaixo:

COTRIN	CIVILFER	PORTEK	SANTA ROSA	MPE	VITÓRIA INDUSTRIAL	MEDIANA	MÉDIA	MÍ
	R\$ 2.266,55	R\$ 3.273,44	R\$ 3.050,00	R\$ 3.500,00	R\$ 3.237,60	R\$ 3.237,60	R\$ 3.065,52	R\$ 3

Figura 4
(...)

Quanto ao preço do serviço da Empresa MPE ter sido considerado no cálculo, esta Comissão Gestora entendeu na época que não trazia nenhuma irregularidade, uma vez que o mercado metroferroviário é restrito quanto aos prestadores de serviços e, ainda, a CONTRATADA pode apresentar o preço para execução do referido serviço, já que neste momento aparece como pertencente do próprio mercado e pode fazer parte da formação de preço de um item não valorado no contrato.

Entendemos, conforme os normativos apresentados pela PJU, que os descontos deveriam ser dados referentes ao preço global. Para o contrato n°. 026/2016 na licitação a CONTRATADA ofertou um desconto no fator de 0,96956. Os cálculos serão apresentados posteriormente. Neste sentido, como não foi aplicado o desconto da licitação o cálculo do aditivo ficaria da seguinte, conforme Figura 5:

MÍNIMO	FATOR DA LICITAÇÃO (0,96956)	VALOR DO ADITIVO	VALOR DO ADITIVO CORRIGIDO	DIFERENÇ
R\$ 3.065,52	R\$ 2.972,19	R\$ 582.448,42	R\$ 564.716,36	R\$ 17.732,06

Figura 5

Entretanto, não foram executadas todas as soldas do aditivo. Portanto, o valor a ser glosado do contrato n°. 026/2016 seria de R\$ 13.545,69, conforme Figura 6, abaixo:

MANUTENÇÃO PREVENTIVA				DESCONTO (0,96956)	DIFERENÇA	TOTAL	CUS
PM.6/VX.99/60.001	Soldas Aluminotérmicas de Trilhos Pré-Aquecimento Curto	Eventual	R\$ 3.065,52	R\$ 2.972,21	R\$ 93,31	142	R\$
PM.6/VX.99/99.008	Soldas Aluminotérmicas - Ensaio com Líquido Penetrante Vias Secundárias	Eventual	R\$ 78,35	R\$ 75,97	R\$ 2,38	36	R\$
PM.6/VX.99/99.007	Soldas Aluminotérmicas - Ensaio com Líquido Penetrante Via Principal	Eventual	R\$ 78,35	R\$ 75,97	R\$ 2,38	54	R\$
PM.6/VX.99/60.003	Soldas Aluminotérmicas - Ensaio com Ultrassom	Eventual	R\$ 139,00	R\$ 134,77	R\$ 4,23	19	R\$
TOTAL DA GLOSA							R\$

Figura 6

Desta maneira, será enviada carta à contratada informando a glosa no valor R\$ 13.545,69.

(...)

Desta maneira, as manutenções preventivas estão listadas no ANEXO B, no qual encontramos o Roteiro PM.6/VX.99/60.001 referente a MP Soldagem Aluminotérmica (Cond.), conforme Figura 7, abaixo:

PM.6/VX.99/99.008	MP Soldas Ensaio Liq. Penetrante Via Sec. (Cond.)	0A
PM.6/VX.99/60.007	MP Ensaio Liq. Pen. Solda Via Prin. (Cond.)	0A
PM.6/VX.99/60.001	MP Soldagem Aluminotérmica (Cond.)	0A
PM.6/VC.99/35.005	MP Regulação de HRS (Cond.)	0B
PM.6/VC.99/10.001	MP Reinst. Chumbadores de AMV (Cond.)	00
PM.6/VX.99/99.005	MP Trilhos-Ensaio com Ultrasom nos Trilhos Via Principal (Cond.)	0A
PM.6/VX.99/99.001	MP Geometria da Grade Via Principal (Cond.)	0A

Figura 7

A capa do Roteiro PM.6/VX.99/60.001 referente a MP Soldagem Aluminotérmica (Cond.), é apresentado na Figura 8:

	PROCEDIMENTO DE EXECUÇÃO DE SERVIÇO MANUTENÇÃO PREVENTIVA		
		IDENTIFICAÇÃO ENG-01-PES-0490	PDI
SOLDAGEM ALUMINOTÉRMICA DE TRILHOS PRÉ-AQUECIMENTO CURTO			
SISTEMA		SUBSISTEMA	
VIA PERMANENTE		SUPERESTRUTURA	
FABRICANTE		PERIODICIDADE	
THERMIT / KLK		CONDICIONAL	
Código: PM.6/VX.99/60.001		Revisão: 0A	Página 1 de

Esse documento é cópia não controlada quando impresso ou copiado

Figura 8

O Objetivo e Aplicação do Roteiro PM.6/VX.99/60.001 referente a MP Soldagem Aluminotérmica (Cond.), é apresentado na Figura 9:

1. Objetivo

Este documento tem por objetivo apresentar as atividades a serem desenvolvidas **Manutenção Preventiva de Soldagem Aluminotérmica de trilhos** que fazem parte Subsistema Superestrutura Metroviária do Metrô-DF.

2. Aplicação

Este roteiro aplica-se a **Manutenção Preventiva Condicional de Soldagem Aluminotérmica de Trilhos** pelo processo de pré-aquecimento curto/rápido envolvido no Sistema de Superestrutura Metroviária do Metrô-DF.

Figura 9

Desta forma, percebemos que não houve irregularidade quanto à execução do aditivo dos serviços de solda aluminotérmica como sendo relativos à manutenção preventiva, já que o próprio roteiro contido, além de inserido no ANEXO B, ainda, trata o serviço como manutenção preventiva condicional.

As substituições de trilhos e Núcleos de Jacarés embarcados neste aditivo vêm com o objetivo de substituí-los preventivamente, garantindo a segurança operacional do sistema e o atendimento a problemas identificados pela falta de manutenção preventiva, alguns destes apontados pela própria Contratada, eram anteriores ao contrato nº 026 /2016. São defeitos que poderiam continuar por um determinado tempo, sem a necessidade de substituições, já que os itens ainda possuíam a função requerida dentro dos parâmetros. Entretanto, tomou-se a decisão técnica de substituí-los preventivamente, já que não se tem para via permanente do METRÔ-DF os estudos necessários para determinar a velocidade de propagação dos defeitos.

A metodologia vai de encontro à definição de manutenção preventiva da Associação Brasileira de Manutenção e Gestão de Ativos – ABRAMAN:

“Manutenção Preventiva: manutenção efetuada em intervalos predeterminados, ou de acordo com critérios prescritos, destinada a reduzir a probabilidade de falha ou a degradação do funcionamento de um item.”

Ainda, segundo a ABRAMAN:

“Manutenção Corretiva: manutenção efetuada após a ocorrência de uma falha de modo a recolocar um item em condições de executar uma função requerida.”

(...)

Na verdade, o que se disse nesse parágrafo foi que para a execução das soldas outros custos também estariam envolvidos se fosse feito um contrato separado, tais como troca de trilhos, trocas de jacarés, troca de juntas isolantes coladas, transporte, etc. Enquanto, que se fazendo um aditivo estes serviços já estão inclusos, necessitando apenas a adição das referidas soldas. Não se confunde o serviço de solda com os outros serviços.

Há de se considerar que não foram inclusos no Termo Aditivo os custos logísticos já abrangidos na parcela de manutenção corretiva do Contrato nº 026/2016, sendo escopo do referido TA apenas a inclusão das referidas soldas a serem utilizadas em intervenções de caráter preventivo. Ressalta-se que não houve faturamento unitário destes serviços de solda aluminotérmica quando executados em manutenções corretivas.

(...)

O ANEXO A – LISTA DE DOCUMENTOS TÉCNICOS DO METRÔ-DF contém toda a documentação técnica que a contratada deveria consultar para elaborar a sua proposta. Neste ANEXO A têm-se tanto roteiros de manutenção preventiva como de manutenção corretiva, assim como manuais e diferentes tipos de especificações. Não se tem relação direta a documentos de manutenção preventiva ou corretiva, ou seja, o fato do roteiro de PM.6/VX.99/99.007 – Soldas Aluminotérmicas – Ensaio com Líquido Penetrante Via principal ser constante do ANEXO A não significa que este estava incluso no valor fixo referente a manutenção corretiva, já que trata-se de um roteiro condicional, conforme Figura 10:

PM.6/VX.99/99.015	MP Esmerilhamento Via Prín. (Cond.)	CA
PM.6/VX.99/99.008	MP Soldas Ensaio Liq. Penetrante Via Sec. (Cond.)	CA
PM.6/VX.99/60.007	MP Ensaio Liq. Pen. Solda Via Prín. (Cond.)	CA
PM.6/VX.99/60.001	MP Soldagem Aluminotérmica (Cond.)	CA
PM.6/VX.99/35.005	MP Reajustagem de HRS (Cond.)	OB

Figura 10

Informamos, ainda, que o roteiro “PM.6/VX.99/99.007 – Soldas aluminotérmicas – Ensaio com Líquido Penetrante Via Principal” integra o ANEXO B do projeto básico, conforme figura apresentada acima.

(...)

Os serviços de soldas aluminotérmicas não deveriam estar presentes no ANEXO D porque se trata de uma manutenção preventiva condicional, ou seja, sem datas, pré-estabelecidas para ocorrer.

(...)

A estimativa de custo de outros serviços/materiais foi realizada pelo histórico das notas fiscais apresentadas pelas antigas contratadas. Então, no caso dos serviços de soldas aluminotérmicas estarem presentes na estimativa do custo acima, deveriam constar notas fiscais nestes históricos. Entretanto, após levantamentos no Sistema de Gerenciamento de Informação da Manutenção – ENGEMAN que antes do contrato nº. 026/2016, foi observado que só foram executadas 4 soldas aluminotérmicas nos trilhos do METRÔ-DF como manutenção corretiva entre os anos de 2010 e 2015, conforme Tabela 3:

DT. PRO	OS	SOLICITACAO	TIPO_MAN
01/05/2010	086283	FEIARN - execução de solda no trilho de rolamento via 2 a leste da sr-08, localizado no cdv2e13r. (ref. OS SF - 10013063)	MANUTENÇ
28/09/2012	290327	SOLDA DE TRILHOS NA REGIÃO DO X-62 MAQUINA 03 SOLICITADO POR JUNIOR. FECHADA POR CARLOS.	MANUTENÇ
22/04/2014	400011	EXECUÇÃO DE DUAS SOLDAS NO TRILHO A LESTE DA SR-08 ESTACA 830 A 830+12. SOLICITADO POR SEIGSBERT.	MANUTENÇ
20/03/2015	488563	CLAITAS- REALIZAR 2 SOLDAS PARA COLOCAÇÃO DE UM TAMPÃO COM TRILHO APROPRIADO COM 3,06M. COM AUXÍLIO DO VEÍCULO AUXILIAR. SOLICITADO POR HÉLIO.	MANUTENÇ

Tabela 3

Sendo assim, verifica-se a natureza pontual das manutenções corretivas que envolvem o serviço de solda aluminotérmica. O METRÔ-DF, por meio de sua Engenharia de Manutenção, com o intuito de aumentar a disponibilidade, confiabilidade e segurança de sua Via Permanente optou pela realização preventiva de substituição de trilhos e Núcleos de Jacarés embarcados, atividades estas que necessariamente ensejam na utilização de soldas aluminotérmicas para sua execução. Neste viés, o METRÔ-DF impõe a execução de serviço não previsto originalmente no Projeto Básico e não constante da formação de preço da parcela referente a manutenção corretiva, devendo o mesmos serem pagos de forma segregada.

Com a vigência do contrato n°. 026/2016 e com a efetivação do seu Terceiro Termo Aditivo, de 01/08/2016 até 31/12/2019, foram executadas 142 soldas aluminotérmicas de forma preventiva e programada e 26 soldas aluminotérmicas de forma corretiva e programada e não programadas, conforme Tabelas 4 e 5, abaixo:

DATA_PROGRAMADA	OS	DATA_CONCLUSAO	Quantidade	SOLICITACAO	TPO_MANUTENCAO	VERSAO_PLANO_MANUTE
04/04/2018 12:00:11	649076	05/04/2018 05:20:00	7	Realizar soldas aluminotérmicas de trilhos na Via de Teste	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér
27/04/2018 11:27:40	653586	29/04/2018 23:30:00	12	REALIZAR SOLDAS ALUMINOTÉRMICAS DE TRILHOS NO TRECHO ENTRE ARN E CLA.	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér
04/05/2018 10:09:38	654755	06/05/2018 22:30:00	12	REALIZAR SOLDAS ALUMINOTÉRMICAS DE TRILHOS NO TRECHO ENTRE ARN E CLA.	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér
26/08/2018 00:00:00	672776	27/08/2018 03:30:00	2	REALIZAR SOLDA ALUMINOTÉRMICA NOS X-37 E X-38 NO TRECHO DA VIA 01.	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér
10/09/2018 00:00:00	676195	10/09/2018 04:15:00	4	GUA/ARN - EXECUÇÃO DE 04 SOLDAS ALUMINOTÉRMICAS NA VIA 01 NAS PROXIMIDADES DA EPVP.	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér
24/09/2018 00:00:00	678443	25/09/2018 04:40:00	2	REALIZAR SOLDAS ALUMINOTÉRMICAS DOS TRILHOS NO TRECHO ENTRE ASA E 114.	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér
05/10/2018 00:00:00	680994	07/10/2018 23:50:00	2	EXECUÇÃO DE 02 (DUAS) SOLDAS ALUMINOTÉRMICAS NA VIA 2 NO X-40.	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér
05/10/2018 15:19:16	680995	06/10/2018 04:00:00	4	EXECUÇÃO DE 04 (QUATRO) SOLDAS ALUMINOTÉRMICAS NAS VIAS 1 E 2 NO X-38.	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér
23/10/2018 17:12:17	683737	24/10/2018 02:50:00	1	PAC - REALIZAR SOLDA ALUMINOTÉRMICA NA LE-25.	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér
12/11/2018 16:52:05	688891	13/11/2018 04:00:00	1	REALIZAR SOLDA ALUMINOTÉRMICA NO TRECHO ENTRE FEI E GUA.	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér
12/11/2018 16:54:18	688892	13/11/2018 03:20:00	2	REALIZAR SOLDA ALUMINOTÉRMICA NA VIA 04 ENTRE SAS E FUR.	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér
26/11/2018 00:00:00	691135	26/11/2018 03:50:00	1	REALIZAR SOLDA ALUMINOTÉRMICA ENTRE CON E CLA NA VIA 01.	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér
17/12/2018 10:35:45	694316	18/12/2018 04:20:00	5	EXECUÇÃO DE 05 (CINCO) SOLDAS ALUMINOTÉRMICAS NO AMV X-34 1A, VIA 01.	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér
13/03/2019 09:30:02	710210	16/03/2019 04:20:00	4	EXECUÇÃO DE 04 SOLDAS ALUMINOTÉRMICAS NO AMV X-27, VIA 02	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér
22/04/2019 15:29:58	718200	03/05/2019 04:00:00	4	EXECUÇÃO DE 04 SOLDAS ALUMINOTÉRMICAS NA TROCA DO JACARÉ DO AMV X-62, MCH 1A.	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér
22/04/2019 15:40:26	718245	03/05/2019 04:00:00	2	EXECUTAR 02 SOLDAS ALUMINOTÉRMICAS NA VIA 02 DO CURVÃO 250	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér
23/04/2019 15:24:10	718437	03/05/2019 05:00:00	17	TROCA DE TRILHO DO CURVÃO 250 - VIA 01 (EXECUTADAS 17 SOLDAS ALUMINOTÉRMICAS)	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér
07/05/2019 00:00:00	720819	19/05/2019 04:30:00	9	INVERSÃO DE TRILHOS DA TF-01, COM EXECUÇÃO DE 09 SOLDAS ALUMINOTÉRMICAS	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér
23/05/2019 00:00:00	723566	27/05/2019 04:30:00	45	TROCA DE TRILHOS DO "CURVÃO 250" EM AMBAS AS VIAS. EXECUÇÃO DE 13 SOLDAS ALUMINOTÉRMICAS NA VIA 01 E 32 NA VIA 02.	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér
02/07/2019 00:00:00	730063	04/07/2019 02:50:00	1	EXECUTAR 01 SOLDA ALUMINOTÉRMICA PARA CORREÇÃO DE DEFEITO IDENTIFICADO EM INSPEÇÃO COM ULTRASSOM NO KM 3+222, ARNIQUERAS.	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér
15/07/2019 15:10:57	731916	16/07/2019 04:25:00	4	TROCA DE JACARÉ DO AMV X-31 MCH 2A, COM EXECUÇÃO DE 4 SOLDAS ALUMINOTÉRMICAS	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér
06/08/2019 09:17:13	735517	07/08/2019 04:00:00	4	TROCA DE JACARÉ DO AMV X-34 MCH 3A, COM EXECUÇÃO DE 4 SOLDAS ALUMINOTÉRMICAS	MANUTENÇÃO PREVENTIVA	ENG-01-PES-0498 Soldas Aluminotér

Tabela 4 - Manutenções Preventivas

DATA_PROGRAMADA	OS	DATA_CONCLUSAO	Quantidade	SOLICITACAO	TIPO_MAN
16/07/2017 20:45:42	604714	17/07/2017 01:05:00	2	X34 - SUBSTITUIR TRILHO ROMPIDO, REALIZANDO AS SOLDAS ALUMINOTÉRMICAS. SOLICITADO POR: JEFFERSON MDF. O.S. gerada automaticamente com os serviços pendentes da O.S. 600244	MANUTENÇÃO
24/09/2018 22:59:55	678560	25/09/2018 05:42:00	2	ASA/114 - REALIZAR SOLDA ALUMINOTÉRMICA NA VIA 1. SOLICITADO PELO TM JANILSON.	MANUTENÇÃO
11/11/2018 19:40:56	688771	12/11/2018 02:55:00	2	FUR - SAS - REALIZAR SOLDA ALUMINOTÉRMICA NA VIA 04. OBS.: DEFEITO ENCONTRADO COM A O.S Nº 688617. SOLICITADO POR: JANILSON	MANUTENÇÃO
07/02/2019 22:32:04	703879	08/02/2019 05:28:00	2	EXECUÇÃO DE SOLDA ALUMINOTÉRMICA NA VIA 02 ENTRE ARN-SR08 (VIAS SEM ENERGIA, USO DO V.A). SOLICITADA POR AIRTON (MDF)	MANUTENÇÃO
13/02/2019 21:50:34	705225	15/02/2019 05:36:00	1	EXECUÇÃO DE SOLDA ALUMINOTÉRMICA ENTRE ARN E GUA NA VIA - EIXO SEM ENERGIA, SEGURANÇA ELÉTRICA E UTILIZAÇÃO DO VEÍCULO AUXILIAR. ACESSO NO DIA 14/02/2019 ÀS 00H40. SOLICITADO POR AIRTON/MDF.	MANUTENÇÃO
15/02/2019 20:22:48	705739	16/02/2019 05:00:00	1	TRECHO ENTRE FEI - GUA NA VIA 1 - EXECUÇÃO DE SOLDAS ALUMINOTÉRMICAS (VIA SEM ENERGIA, SEGURANÇA ELÉTRICA E UTILIZAÇÃO DO VA) - ACESSO DIA 16/02/2019 - ÀS 00:40. SOLICITADO POR AIRTON/MDF.	MANUTENÇÃO
10/04/2019 09:35:35	716062	25/04/2019 00:28:00	2	REALIZAR 02 SOLDAS ALUMINOTÉRMICAS NA VIA 2 ENTRE ARN E GUA, RETIRADA DE DEFEITO DETECTADO EM ULTRASSOM (ANTES DE SEGUNDO VIADUTO)	MANUTENÇÃO
10/04/2019 09:47:26	716067	11/04/2019 03:00:00	2	EXECUTAR 02 SOLDAS ALUMINOTÉRMICAS NA VIA 02, PRÓXIMO A Z-BOND (DEFEITO DETECTADO EM ULTRASSOM)	MANUTENÇÃO
10/04/2019 09:54:52	716069	25/04/2019 00:28:00	1	EXECUTAR 01 SOLDA ALUMINOTÉRMICA NA VIA 02, KM 4.080 (DEFEITO DETECTADO VIA ULTRASSOM)	MANUTENÇÃO
10/04/2019 09:57:23	716072	25/04/2019 00:28:00	2	EXECUTAR 02 SOLDAS ALUMINOTÉRMICAS PRÓXIMAS AO VIADUTO RODOFERROVIÁRIO, KM 4.489 (DEFEITO DETECTADO VIA ULTRASSOM)	MANUTENÇÃO
10/04/2019 10:00:07	716075	25/04/2019 00:28:00	1	EXECUÇÃO DE 01 SOLDA ALUMINOTÉRMICA, VIA 01, A OESTE DE SR08, KM 2.231 (DEFEITO DETECTADO VIA ULTRASSOM)	MANUTENÇÃO
10/04/2019 10:04:06	716077	25/04/2019 00:28:00	1	EXECUÇÃO DE 01 SOLDA ALUMINOTÉRMICA, VIA 01, KM 5.940 (DEFEITO DETECTADO VIA ULTRASSOM)	MANUTENÇÃO
02/05/2019 23:11:41	720049	03/05/2019 04:35:00	1	GAL-CTL, REALIZAR SOLDA ALUMINOTÉRMICA ENCONTRADO COM O CARRO DE ULTRASSOM NO KM 18+511 VIA 1. SOLICITADA POR JANILSON.	MANUTENÇÃO
10/05/2019 20:37:02	721469	11/05/2019 03:32:00	3	EXECUÇÃO DE 03 SOLDAS ALUMINOTÉRMICAS PARA TROCA DE JIC DO X-35 - O.S. gerada automaticamente com os serviços pendentes da O.S. 718247 - SOLICITADO POR ELENILDO	MANUTENÇÃO
01/07/2019 19:05:42	729909	02/07/2019 03:35:00	1	ARN-GUA, REALIZAR SOLDA ALUMINOTÉRMICA ENCONTRADO COM O CARRO DE ULTRASSOM NO KM 3+222 VIA01. SOLICITADA POR JANILSON - O.S. gerada automaticamente com os serviços pendentes da O.S. 720054	MANUTENÇÃO
01/07/2019 19:37:38	729912	02/07/2019 04:15:00	1	ARN-GUA, REALIZAR 1 SOLDA (ALUMINOTÉRMICA) NAS BARRAS DE 18 MTS, MARGEM DA VIA 01, A LEST DE ARNIQUEIRAS (COM USO DO VEÍCULO AUXILIAR). SOLICITADA POR ELENILDO.	MANUTENÇÃO
18/08/2019 19:15:38	737426	19/08/2019 02:38:00	1	REU-EPQ, REALIZAR SOLDA ALUMINOTÉRMICA NO TRILHO QUE SE ROMPEU NA VIA01 ESTACA 1873. SOLICITADA POR JANILSON.	MANUTENÇÃO

Tabela 5 - Manutenções Corretivas

(...)

Na pág. 54 do IAC N° 22/2019, continuou:

“Por fim, ressalta-se que se tais serviços forem parte de manutenção corretiva, seus preços já estão cobertos pelo valor global (pago mensalmente de forma fixa, sem necessidade de efetiva execução para ocorrer o pagamento), e uma vez já incluídos por aditivo como manutenção preventiva, o METRÔ-DF passa a pagá-los em duplicidade podendo configurar um prejuízo na ordem de R\$ 623.745,30.”

A solda aluminotérmica pode ser executada de forma corretiva ou preventiva. Entretanto, tais manutenções não se confundem. Tem-se que a solda aluminotérmica corretiva está relacionada a falhas que ocorrem de forma imprevisível e decorrente, em sua maioria, de defeitos internos dos trilhos. Já a solda aluminotérmica preventiva está relacionada a intervenções rotineiras e programadas, na maioria das vezes relacionadas a defeitos externos dos trilhos, mas que poderiam ser acompanhados sem a necessidade de troca, e que por decisão técnica do METRÔ-DF foram realizadas preventivamente de forma a garantir a segurança do sistema.

Para o Quarto Termo aditivo ao Contrato n° 026/2016, de 01/08/2018, temos na pág. 54 do IAC N°. 22/2019:

(...)

É importante ressaltar aqui que realmente os serviços de ultrassom do 3° Termo aditivo e o do 4° Termo aditivo não se confundem, uma vez que o primeiro é realizado dias

após a execução de uma solda de forma manual e pontual, com vistas a certificação da execução correta da soldagem, de modo a verificar a existência de defeitos internos na zona de solda. Já o serviço envolvido no 4º Termo Aditivo, Inspeção dos Trilhos por Ultrassom, corresponde a uma inspeção minuciosa em toda extensão da via permanente, a cada 6 meses, em caráter preventivo, incluindo todos os trilhos assentados e as soldas existentes. Este é realizado por meio de leitura automática através de um carro controle de inspeção por ultrassom, com intuito de verificar a existência de defeitos internos, que para o caso das soldas podem surgir após a inspeção manual.

(...)

É de conhecimento do setor que o mercado metroferroviário é restrito, com poucas empresas prestadoras de serviços no Brasil. Sabe-se, portanto, que a contratada terá custos para locação e prestação dos serviços de inspeção de Ultrassom. O acréscimo de BDI (23,59%) aos valores das empresas Nomadlog Brastan e Mistras seguiu o mesmo padrão da orçamentação da contratação. O pagamento de BDI é justificável porque a contratada teria custos referentes à prestação do serviço.

Durante a elaboração da planilha de orçamento segregou-se o BDI da proposta da MPE Engenharia para demonstrar que do valor total de R\$ 264.400,00, o BDI de 23,59% representava R\$ 62.371,96. A intenção da Comissão gestora não foi acrescentar BDI para a MPE e sim demonstrar que do valor que ela apresentou R\$ 202.028,04 seria de serviço e o valor de R\$ 62.371,96 seria relativo ao BDI de 23,59% do contrato.

(...)

O carro utilizado para o serviço de inspeção de trilhos por Ultrassom é um tipo de carro controle, ou seja, para se medir a geometria da via pode-se usar um carro controle de inspeção geométrica e para o serviço de ultrassom pode-se usar um carro controle para inspeção dos trilhos por ultrassom. Entretanto, tais carros são equipados com sensores e medidores diferentes, mas apresentam preços semelhantes.

Sabendo-se que o serviço demora em média 8 dias, trabalhando 4 horas por dia e usando o fator k da licitação, temos que para o serviço de inspeção de via através de carro controle podemos analisar a composição de preço unitário SICRO de Código E9065 em que os custos foram apresentados acima na são apresentados na Tabela 6, abaixo:

1. Inspeção por carro controle ferroviário*					
CÓDIGO	DESCRIÇÃO	UNIDADE	QUANTIDADE	PREÇO UNITÁRIO (R\$)	PREÇO (R\$)
E9065	Carro controle ferroviário - 186 kW - custo produtivo	h	36,00	R\$ 1.397,79	R\$ 50
(SICRO)	Carro controle ferroviário - 186 kW - custo improdutivo	h	156,00	R\$ 828,38	R\$ 129
SUBTOTAL					R\$ 179
BENEFÍCIOS E CUSTOS INDIRETOS (BDI)					
VALOR TOTAL COM BDI					R\$ 221

* Preço calculado baseado em 8 dias de serviço de inspeção do carro controle.

Tabela 6

Encontrou-se um valor de R\$ 221.903,55 ainda sem os custos de mobilização e desmobilização, bem como de análise dos dados feitas por um engenheiro prestador do serviço. Demonstramos assim, que o valor pago está de acordo com o mercado.

Recomendação "R.33"

R.33) promover, no que se refere aos Contratos n.º 23, 24, 25 e 26/2016 (Lotes 01, 02, 03 e 04, respectivamente), previamente ouvida a contratada, a repactuação do preço unitário dos itens acrescidos, limitando-os aos valores adequados conforme demonstrado nos Subitens 1, 2, 3, 4, 5 e 6, sem prejuízo de o METRÔ-DF adotar as providências necessárias com vistas ao ressarcimento do débito, por meio de descontos em faturas vincendas, se houver saldo contratual, ou pela instauração de tomada de contas especial, referente aos sobrepreços constatados nos seguintes aditivos:

- 1- Terceiro Termo Aditivo ao Contrato n.º 023/2016, assinado em 11/07 /2018;**
- 2- Quarto Termo Aditivo ao Contrato n.º 023/2016, assinado em 01/08/2018;**
- 3- Terceiro Termo Aditivo ao Contrato n.º 024/2016, de 01/08/2018;**
- 4- Terceiro Termo Aditivo ao Contrato n.º 025/2016, de 01/08/2018;**
- 5- Terceiro Termo Aditivo ao Contrato n.º 026/2016, de 09/03/2018; e**
- 6- Quarto Termo Aditivo ao Contrato n.º 026/2016, de 01/08/2018.**

A metodologia de composição de custos para ensejar qualquer pedido de acréscimo de objeto contratual ou a precificação dos itens de preço unitário já constantes da lista do ANEXO F - Planilha de Preços Unitários segue a norma contida no Decreto n.º 7.983 /2013, Decreto Distrital n.º 39.453/2018 (Pesquisa de Preços), bem como, na jurisprudência do Tribunal de Contas da União, por meio do Acórdão n.º 1015/2011.

Conforme pontuado pela Procuradoria Jurídica - PJU do METRÔ-DF, no Parecer SEI-GDF n.º 44/2018 - METRO-DF/PRE/PJU (8904573), o percentual de desconto da licitação aplicado, por exemplo, para os serviços de revisão das caixas redutoras e revisão dos rotores dos motores de tração, foi de **3,16%**, sendo este o percentual devido.

Pela análise do *caput* do artigo 14, do Decreto n.º 7.983/2013, a regra é a de que o desconto obtido na licitação é a diferença entre a proposta vencedora e o valor global de referência. Sendo assim, se a diferença percentual global entre a proposta apresentada e o preço estimado da licitação foi de 3,16%, esse é o desconto que se coaduna com regramento do *caput* do artigo 14, sendo este o entendimento vigente até o presente momento.

Recomendação "R.34"

R.34) aplicar no preço orçado pelo METRÔ-DF, referente à inclusão dos novos serviços, a percentagem devida de abatimento ofertado pela licitante vencedora quando da apresentação da proposta (referente ao desconto da diferença percentual entre o valor global do contrato das manutenções preventivas e o obtido a partir dos custos unitários do sistema de referência utilizado), em observância aos princípios da razoabilidade, proporcionalidade, isonomia, com vistas a garantir o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos firmados, haja

vista que os serviços acrescidos referem-se ao valor global das manutenções preventivas executadas/medidas por preços unitários.

Conforme relatado na resposta à recomendação R.33, entendemos que neste caso há uma divergência da interpretação quanto ao texto do artigo 14 do Decreto Federal nº 7.983/13. O Metrô – DF entende que agiu dentro da legalidade.

Recomendação "R.35"

R.35) observar a economia de escala na realização de pesquisa de preços, conforme o disposto nos §§ 1º e 7º do art. 23 da Lei nº 8.666/1993;

Ao questionamento R.35 a resposta será fracionada para cada um dos 6 Termos Aditivos que passaram pela análise destes auditores.

- 1 - Terceiro Termo Aditivo ao Contrato nº 023/2016, assinado em 11/07/2018 - Serviços de Manutenção Preventiva (Revisão) nas Caixas Redutoras de Tração e Motores de Tração dos Trens da Frota 1000;

Durante a fase de elaboração do terceiro termo aditivo do contrato nº023/2016, a petição inicial, qual seja, o Memorando SEI-GDF n.º 11/2018 - METRO-DF/DOM/OMT/OMMR (7034557), foi analisado pela Procuradoria Jurídica do Metrô – DF, como observado no Despacho SEI-GDF METRO-DF/PRE/PJU (7628700) onde a economia de escala foi questionada, visando garantir as melhores condições do interesse público:

"Com relação à primeira, verifica-se a necessidade de a área demandante justificar se a pesquisa de preços observa a economia de escala para a contratação visada."

Em resposta, observa-se no Memorando SEI-GDF n.º 3/2018 - METRO-DF/PRE/CGCONT. 023/2016 (7910311) que a aludida Comissão Gestora informa a impossibilidade da aplicação da economia de escala, dada a particularidade das condições de execução dos serviços, e garantia de disponibilidade da frota de trens:

"Com relação à observância da economia de escala para a contratação visada, ressaltamos que as atividades previstas para os itens aqui apresentados serão realizadas sob demanda, devido a necessidade do envio de poucas unidades por lote para que não haja imobilização de trens ocasionando assim impactos operacionais."

Por outro lado, dado o recente entendimento da matéria, esta gestão se atentará para a recomendação ora exposta.

- 2/3/4 - Quarto Termo Aditivo ao Contrato nº 023/2016, assinado em 01/08/2018; Terceiro Termo Aditivo aos Contratos nº 024 e nº025/2016, de 01/08/2018;

As composições orçamentárias dos aditivos em tela foram criadas a partir dos valores de mão de obra e materiais utilizados na composição dos custos previstos para a Concorrência nº001/2015, bem como as previsões destes itens dispostas nos roteiros de manutenção. Uma vez que a precificação de referência para os roteiros listados neste caso foi feita nas bases inicialmente estipuladas para o Contrato na data da proposta, ou seja, os valores de mão de obra têm como base as tabelas SICRO/SINAPI e os custos materiais serem baseados na própria série histórica de preços praticados pelo Metrô – DF, a economia de escala foi amplamente observada pelos elaboradores.

- 5- Quarto Termo Aditivo ao Contrato nº 026/2016, de 01/08/2018. (Inspeção por ultrassom – Lote 4)

Quanto ao contrato nº. 026/2016, explicamos que os serviços de inspeção de trilhos por ultrassom poderia ser realizado por metro linear. Entretanto, é importante ressaltar que para cada realização do serviço os custos quanto à mobilização e desmobilização devem ser considerados, uma vez que, pelo fato de mercado ser restrito e possuir poucas máquinas que fazem o serviço, estas máquinas não ficariam em Brasília aguardando a próxima inspeção, que poderia até não ocorrer. Desta forma, a economia de escala foi respeitada quando a área demandante solicitou orçamento para 84.000,00 metros lineares, sendo que poderia ter realizado pesquisa de preços para 1 metro e ter-se-iam varias mobilizações e desmobilizações a pagar, respeitando assim o disposto nos § 1º e 7º da Lei nº 8.666/1993.

Recomendação "R.36"

R.36) Proceder com o descarte de valores exorbitantes ou inadequados oriundos da contratada e abster-se de aplicar percentual de BDI sobre valores de mercado apresentados por fornecedores, para definir os preços de referência.

Ao questionamento R.36 a resposta será fracionada para cada um dos 6 Termos Aditivos que passaram pela análise destes auditores:

- 1 - Terceiro Termo Aditivo ao Contrato nº 023/2016, assinado em 11/07/2018 - Serviços de Manutenção Preventiva (Revisão) nas Caixas Redutoras de Tração e Motores de Tração dos Trens da Frota 1000;

A composição orçamentária do aditivo em tela é encontrada nos documentos SEI [7034557](#), [7035097](#), [7035266](#), [7035417](#). Ao observarmos as fl.s 27/62 e 34/62, são apresentadas as metodologias de formação dos preços de referência, excluindo-se os valores exorbitantes (50% acima ou abaixo da mediana), como foram os casos das propostas encaminhadas pelas empresas ANX e RPM do Brasil, para a formação de preços dos serviços de revisão das caixas redutoras de tração.

Para os serviços de revisão dos motores de tração, nenhum orçamento recebido foi considerado exorbitante, conforme fl. 34/62 documento SEI [7035097](#).

Quanto a aplicação do BDI na composição de preços, seguimos a mesma linha de raciocínio da composição de preços da Concorrência nº 001/2015. Após ampla pesquisa de mercado e a exclusão dos valores exorbitantes, aplicou-se o BDI sobre os valores encontrados, uma vez que a Contratada, pela natureza singular dos serviços, haveria de subcontratar os mesmos, durante a sua execução. A idéia pré-concebida da subcontratação fundamentou-se na própria natureza e peculiaridade dos serviços de manutenção envolvidos do referido aditivo, onde tecnicamente não se fazia possível sua prestação *in loco*, uma vez que no parque tecnológico de manutenção do Metrô – DF não dispomos de ferramental adequado para realização dos serviços. Tais serviços exigem adequada estrutura de ferramentas e ampla experiência em técnicas de manutenção, disponíveis em apenas poucas empresas no Brasil, dado o restrito mercado de serviços metroferroviários ao qual estamos inseridos.

Quanto a revisão dos motores de tração, ressaltamos que nem mesmo o Metrô – SP, operadora metroferroviária estatal com maior estrutura de manutenção do país, realiza serviço de troca de coletor em sua própria planta, sendo este terceirizado, tamanha a

complexidade da atividade e poucas empresas no país a realizam. Outro ponto a ser considerado é o fornecimento dos coletores de comutação dos motores, mesmo as empresas especializadas em revisão de motores de tração metroferroviários não produzem o comutador, sendo este adquirido por meio de outro fabricante.

A revisão das caixas redutoras de tração se mostra de maneira semelhante. A revisão é constituída basicamente pelo transporte, abertura das caixas redutoras, verificação dos componentes internos, substituição dos 7 rolamentos especiais, fechamento, testes, pintura e entrega do produto. Assim como os motores, os rolamentos especiais são importados e o seu fornecimento exclusivo de um pequeno grupo de empresas que atendem as especificidades e alto padrão de qualidade da indústria metroferroviária, como SKF, TINKEN, e FAG.

Neste contexto torna-se clara a razão de termos aplicado o BDI e/ou Fator K na precificação de referência, e termos partido da premissa que ao estabelecermos um aditivo contratual, a MPE-Engenharia, pela natureza singular dos serviços, haveria de subcontratar os mesmos.

A saber o valor ofertado pela MPE-Engenharia, foi 16% abaixo do valor de referência obtido pelo Metrô – DF para a revisão dos motores de tração, conforme ata de reunião [7912162](#), e após negociações conseguimos redução do valor R\$71.000,00 para R\$52.000,00 para os motores de tração, tornando a proposta da MPE-Engenharia equivalente ao preço de referência.

Ressaltamos novamente que a solicitação deste aditivo tem como ponto positivo a existência da mão de obra para os serviços de montagem e desmontagem dos equipamentos já contemplados no atual contrato de manutenção, o que já significa uma economia de recursos, além de que a realização através de um novo processo licitatório demandaria um tempo considerável e, também, a busca por novos recursos orçamentários para essas atividades, agravando dessa forma o quadro da situação atual com o comprometimento da disponibilidade operacional. Outro fator preponderante da vantagem deste aditivo sobre uma licitação seria a supressão dos efeitos causados pela convivência entre duas empresas prestando serviços na mesma planta e no mesmo equipamento, qual seja, o trem série 1000 e, também, a redução dos custos de mobilização de uma segunda contratada que necessitaria de equipe treinada, especializada e ferramental específico.

- 2 - Quarto Termo Aditivo ao Contrato nº 023/2016, assinado em 01/08/2018; (Manutenções Preventivas OMMR)

A composição orçamentária do aditivo em tela foi criada a partir dos valores de mão de obra e materiais utilizados na composição dos custos previstos para a Concorrência nº001/2015, bem como as previsões destes itens dispostas nos roteiros de manutenção. Conforme Parecer SEI-GDF n.º 1/2018 - METRO-DF/PRE/CGCONT. 023/2016 ([9752298](#)), uma vez que a composição dos preços de referência para os roteiros listados neste caso foi feita nas bases inicialmente estipuladas para o Contrato na data da proposta, ou seja, janeiro de 2016, sobreposamos a estes preços as correções incidentes nos anos de 2016 e 2017, em atendimento à Cláusula Sexta do contrato, que por sua vez, corrigiram o valor de todos os demais roteiros constantes desta relação. Desta forma, os valores apresentados contemplam um percentual aplicado de 6,2881%, referente à correção no ano de 2016 e 2,9473%, referente ao ano de 2017, extraídos da manifestação da área financeira do METRÔ-DF, no documento [7914962](#), parte integrante do Processo SEI [0097-000963/2015](#).

Conforme a proposta comercial vencedora da Concorrência nº001/2015, para o Lote 01, acostada às fls. 12.496 a 12.511, respectivamente, do processo nº 0097-000963/2015, percebe-se o desconto de **3,16%** referente à diferença entre o valor global da proposta e o orçamento estimativo da licitação do Lote 1, da Concorrência nº. 01/2015 (Contrato nº. 023/2016). Assim sendo, aplicou-se o referido desconto aos valores unitários de referência dos roteiros não precificados a serem incluídos no Anexo F.

Para estes casos não há que se falar em preços discrepantes ou exorbitantes, vistos os valores de mão de obra terem sido extraídos das tabelas SICRO/SINAPI e os custos materiais serem baseados na própria base de preços praticados pelo Metrô – DF por meio de seu almoxarifado de manutenção, que controla todas as notas fiscais de entrada e saída de materiais, bem como o acompanhamento de seus reais valores de mercado por meio do ENGEMAN.

Quanto à aplicação do BDI na composição de preços, utilizamos os mesmos Fator K e /ou BDI determinados pelo TCDF quando do ato da orçamentação da Concorrência nº001/2015, aplicados à prestação de serviços e/ou fornecimento de materiais por empresa terceirizada, no caso em tela, MPE-Engenharia.

- 3/4 - Terceiro Termo Aditivo aos Contratos nº 024 e nº025/2016, de 01/08/2018; (Manutenções Preventivas dos Lotes 2 e 3)

A composição orçamentária do aditivo em tela foi criada a partir dos valores de mão de obra e materiais utilizados na composição dos custos previstos para a Concorrência nº001/2015, bem como as previsões destes itens dispostas nos roteiros de manutenção. Parecer SEI-GDF n.º 1/2018 - METRO-DF/PRE/CGCONT. 025/2016 (9751079), uma vez que a composição dos preços de referência para os roteiros listados neste caso foi feita nas bases inicialmente estipuladas para o Contrato na data da proposta, em janeiro de 2016, conforme Memorando nº 007/2017-OGE/OMT (8384650), onde sobreposamos a estes preços os reajustes incidentes nos anos de 2016 e 2017, em atendimento à Cláusula Sexta do contrato, que por sua vez, corrigiram o valor de todos os demais roteiros constantes desta relação. Desta forma, os valores apresentados contemplam um percentual aplicado de 6,2881%, referente ao reajustamento no ano de 2016 e 2,9473%, referente ao ano de 2017, extraído da manifestação da área financeira do METRÔ-DF, no documento 7914962, parte integrante do Processo SEI 0097-000963/2015.

(...)

- **5/6 – Terceiro e Quarto Termos Aditivos ao Contrato nº 026/2016**

Nesses aditivos, para a aplicação do BDI na composição de preços, utilizamos os mesmos Fator K e/ou BDI determinados pelo TCDF quando do ato da orçamentação da Concorrência nº001/2015, aplicados à prestação de serviços e/ou fornecimento de materiais por empresa terceirizada, no caso em tela, MPE-Engenharia.

Quanto ao Quarto Termo Aditivo do Contrato nº. 026/2016, é de conhecimento do setor que o mercado metroferroviário é restrito, com poucas empresas prestadoras de serviços no Brasil. Sabe-se, portanto, que a contratada terá custos para locação e prestação dos serviços de inspeção de Ultrassom. O acréscimo de BDI (23,59%) aos valores das empresas Nomadlog Brastan e Mistras seguiu o mesmo padrão da orçamentação da contratação. O pagamento de BDI é justificável porque a contratada teria custos referentes à prestação do serviço.

Durante a elaboração da planilha de orçamento segregou-se o BDI da proposta da MPE Engenharia para demonstrar que do valor total de R\$ 264.400,00, o BDI de 23,59% representava R\$ 62.371,96. A intenção da Comissão gestora não foi acrescentar BDI para a MPE e sim demonstrar que do valor que ela apresentou R\$ 202.028,04 seria de serviço e o valor de R\$ 62.371,96 seria relativo ao BDI de 23,59% do contrato.

Quanto ao preço do serviço da Empresa MPE ter sido considerado no cálculo, esta Comissão Gestora entendeu na época que não trazia nenhuma irregularidade, uma vez que o mercado metroferroviário é restrito quanto aos prestadores de serviços e, ainda, a CONTRATADA pode apresentar o preço para execução do referido serviço, já que neste momento aparece como pertencente do próprio mercado e pode fazer parte da formação de preço de um item não valorado no contrato.

Análise do Controle Interno

Como se observa na manifestação da Empresa, a Companhia do Metropolitan do Distrito Federal entende que deve ser aplicado, nos preços finais constantes das propostas apresentadas por fornecedores, o percentual de BDI previsto inicialmente para a contratação. No entanto, reitera-se que não cabe a incidência de BDI, inicialmente previsto, sobre os valores das propostas apresentadas pelas empresas, pelo motivo de que o preço final ofertado nas propostas pesquisadas já é o preço de mercado, logo, este BDI já está incluso no preço dos equipamentos /materiais/insumos e serviços, pois nos preços pesquisados junto aos fornecedores já estão embutidos todos os custos necessários para a execução dos serviços.

A Companhia declara que o desconto global obtido inicialmente na licitação foi aplicado na celebração dos aditivos. Nesse sentido, não há questionamentos, pois é sabido que a regra é a de que o desconto obtido na licitação é a diferença entre a proposta vencedora e o valor global de referência, conforme art. 14 do Decreto nº. 7.983/2013. No entanto, o apontamento foi no sentido de que o METRÔ-DF, em atendimento ao princípio da razoabilidade, proporcionalidade, economicidade, negocie junto à Contratada a aplicação do desconto obtido em relação desconto global obtido nos itens de execução por preço unitário que se referem a serviços de manutenção preventiva, na qual os serviços dos aditivos firmados estão abrangidos, pois conforme demonstrado nesse ponto, o valor dos Contratos possuem um valor global formado por manutenção corretiva e preventiva. E, ressalta-se que mais de 80% do valor de cada contrato refere-se a serviços de manutenção corretiva que não teve desconto nos valores. Dessa forma, quando foi aplicado o desconto global nos aditivos firmados, observou-se que o desconto obtido é bem inferior àquele concedido para serviços de manutenção preventiva (executados por preços unitários).

Por conseguinte, deverá o METRÔ-DF reavaliar a possibilidade de negociar junto à MPE Engenharia e ao Consórcio Ênfase os descontos obtidos na celebração dos aditivos, e adotar providências para a regularizar as falhas apontadas neste Item, encaminhando ao TCDF a documentação probatória das medidas adotadas e dos resultados alcançados, haja vista a existência de valores pagos a maior devido a adoção de critérios inadequados para a definição de preços de serviços acrescidos por aditivo contratual.

Assim, uma vez que o METRÔ-DF não desconstituiu as evidências apresentadas neste Item, nem trouxe fatos novos tendentes a alterá-las, não comprovou economia de escala e nem o descarte de preços exorbitantes, opta-se por manter as recomendações, em conformidade com o disposto no IAC nº 22/2019.

Causa

Em 2016:

Deficiência no planejamento da licitação, com ausência de definição adequada dos serviços necessários para a manutenção do Sistema Metroviário do Distrito Federal, em termos qualitativos e de quantitativo.

Em 2017 e 2018:

Falta de observação de critérios normativos para realizar a pesquisa de preços e definir o preço de referência

Consequência

Contratação de serviços sem o processo regular de licitação.

Possibilidade de prejuízo ao Erário Distrital.

Recomendação

Companhia do Metropolitan do Distrito Federal:

R.32) reavaliar a celebração do Terceiro Termo Aditivo ao Contrato nº 026/2016, de 09/03/2018, analisando criteriosamente se efetivamente esses serviços acrescidos já não estariam

compreendidos nas manutenções corretivas que são pagas com valores fixos mensais, haja vista que não foi demonstrado de forma inequívoca tratar-se de manutenções preventivas;

- R.33) promover, no que se refere aos Contratos n.º 23, 24, 25 e 26/2016 (Lotes 01, 02, 03 e 04, respectivamente), previamente ouvida a contratada, a repactuação do preço unitário dos itens acrescidos, limitando-os aos valores adequados conforme demonstrado nos Subitens 1, 2, 3, 4, 5 e 6, sem prejuízo de o METRÔ-DF adotar as providências necessárias com vistas ao ressarcimento do débito, por meio de descontos em faturas vincendas, se houver saldo contratual, ou pela instauração de tomada de contas especial, referente aos sobrepreços constatados nos seguintes aditivos: 1- Terceiro Termo Aditivo ao Contrato n.º 023/2016, assinado em 11/07/2018; 2- Quarto Termo Aditivo ao Contrato n.º 023/2016, assinado em 01/08/2018; 3- Terceiro Termo Aditivo ao Contrato n.º 024/2016, de 01/08/2018; 4- Terceiro Termo Aditivo ao Contrato n.º 025/2016, de 01/08/2018; 5- Terceiro Termo Aditivo ao Contrato n.º 026/2016, de 09/03/2018; e 6- Quarto Termo Aditivo ao Contrato n.º 026/2016, de 01/08/2018.
- R.34) aplicar no preço orçado pelo METRÔ-DF, referente à inclusão dos novos serviços, a percentagem devida de abatimento ofertado pela licitante vencedora quando da apresentação da proposta (referente ao desconto da diferença percentual entre o valor global do contrato das manutenções preventivas e o obtido a partir dos custos unitários do sistema de referência utilizado), em observância aos princípios da razoabilidade, proporcionalidade, isonomia, com vistas a garantir o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos firmados, haja vista que os serviços acrescidos referem-se ao valor global das manutenções preventivas executadas/medidas por preços unitários
- R.35) observar a economia de escala na realização de pesquisa de preços, conforme o disposto nos §§ 1º e 7º do art. 23 da Lei n.º 8.666/1993;
- R.36) proceder com o descarte de valores exorbitantes ou inadequados oriundos da contratada e abster-se de aplicar percentual de BDI sobre valores de mercado apresentados por fornecedores, para definir os preços de referência.

1.11 - Ausência de aplicação de penalidades

Classificação da falha: Média

Fato

Processo Nº. 097.000.724/2016– Gestão e Fiscalização Do Contrato 26/2016 – Lote 04 – Via Permanente

O conjunto de índices inclui indicadores de desempenho operacional e de desempenho de Sistemas/equipamentos, assim distribuídos, conforme Item 9 do Projeto Básico:

- 9.1 - Disponibilidade do Material Rodante - Dt;
- 9.2 - Disponibilidade dos Sistemas - Ds;
- 9.3 - Tempos Médios de Liberação dos equipamentos entregues à Manutenção - TML;
- 9.4 - Atendimento à Programação da Manutenção Preventiva - APP;
- 9.5 - Quilometragem média entre falhas dos trens – MKBF;
- 9.6 - Ordens De Serviço Pendentes Há Mais de 60 Dias ou 90 dias (Ordens de Serviço não concluídas em 60 dias e/ou 90 dias);
- 9.7 - Reparos e Revisões;
- 9.8 - Índice de Retrabalho da Manutenção - IRM.

A elaboração e apuração dos índices de desempenho de manutenção têm como base informações e dados gerados pelo ENGE MAN - Software de Gerenciamento da Manutenção, que faz o processamento e gerenciamento das informações, além de relatórios de acompanhamento.

Caso os resultados obtidos estejam fora dos valores esperados, serão aplicadas penalidades que incidirão sobre as parcelas de serviços mensais faturadas pela CONTRATADA, para cada Sistema envolvido, dentro do limite contratual estabelecido. A CONTRATANTE apresentará à CONTRATADA, por meio do Relatório de Avaliação da Manutenção (RAM), até o 5º dia útil após o recebimento do RPM, os valores apurados dos indicadores de desempenho referentes aos serviços prestados e a relação das eventuais glosas/multas incidentes.

No Processo nº. 097.000.724/2016 – Gestão e Fiscalização do Contrato 26/2016 – Lote 04 – Via Permanente, observou-se que não houve a aplicação de multas, apesar de o índice apurado e indicado nos Relatórios de Avaliação Mensal – RAM ser passível de penalidade.

No quadro a seguir indicam-se as situações que são passíveis de aplicação de multas, haja vista que os índices apurados ficaram acima do limite esperado, porém os gestores não comunicaram à Contratada sobre a relação das eventuais glosas/multas incidentes:

Quadro 01 - situações que são passíveis de aplicação de multas sem comunicação à contratada

Relatório e período	Índice apurado/situação	Indicação de	Multa prevista
---------------------	-------------------------	--------------	----------------

		Penalização	Parâmetro da Penalidade prevista	
RAM de 17/04/2017, de 01 a 31/03/2017.	Tempo Médio de Liberação - TML: - 23 OS nível C; - Tempo total 270h38; e - TML 11h46min. - TML C <= 08h00	3h46min = 226min	- até 12ª hora excedente mês - MULTA de 0,0028% sobre o valor parcela mensal serviços manutenção do LOTE. - Para cada 1min ou fração de minuto.	2.562,41
RAM de 11/05/2017, de 01 a 30/04/2017.	Tempo Médio de Liberação - TML: - 16 OS nível C; - Tempo total 308h48; e - TML 19h46min. - TML C <= 08h00	11h46min = 706min	- até 12ª hora excedente mês - MULTA de 0,0028% sobre o valor parcela mensal serviços manutenção do LOTE. - Para cada 1min ou fração de minuto.	7.581,28
RAM de 13/06/2017, de 01 a 31/05/2017	Tempo Médio de Liberação - TML: - 08 OS nível C; - Tempo total 79h04; e - TML 09h53min. - TML C <= 08h00	01h53min = 113min	- até 12ª hora excedente mês - MULTA de 0,0028% sobre o valor parcela mensal serviços manutenção do LOTE. - Para cada 1min ou fração de minuto	1.314,95
RAM de 12/01/2018, de 01 a 31/12/2017	Tempo Médio de Liberação - TML: - 18 OS nível C; - Tempo total 223h12 e - TML 12h24min. - TML C <= 08h00	04h24min = 264min	- até 12ª hora excedente mês - MULTA de 0,0028% sobre o valor parcela mensal serviços manutenção do LOTE. - Para cada 1min ou fração de minuto	3.001,10
RAM de 16/02/2018, de 01 a 31/01/2018	Tempo Médio de Liberação - TML: - 57 OS nível B; - Tempo total 369h33 e - TML 06h29min. - TML B <= 04h00	02h29min = 149min	- até 12ª hora excedente mês - MULTA de 0,0028% sobre o valor parcela mensal serviços manutenção do LOTE. - Para cada 1min ou fração de minuto	1.740,84
TOTAL DE MULTAS NÃO APLICADAS				16.200,58

Observação – Valor da parcela mensal faturada do Lote 04 – base de cálculo da multa:

- 01 a 31/03/2017 - R\$ 404.931,76; - 01 a 30/04/2017 - R\$ 383.512,91; - 01 a 31/05/2017 - R\$ 415.597,36;
- 01 a 31/12/2017 - R\$ 405.992,94; - 01 a 31/01/2018 - R\$ 417.266,72.

Manifestação do Auditado

Por meio do Ofício N° 8/2020 - METRO-DF/PRE/GAB, de 13/01/2020 (33936163) e Memorando N° 46/2020 - METRO-DF/DOM/OGE, de 09/01/2020 (33860697), a Companhia indicou que:

Item 1.11 do IAC N° 22/2019: “Ausência de aplicação de penalidades”

Recomendação "R.37"

R.37) Aplicar à Contratada as multas devidas que somam R\$ 16.200,58, devidamente reajustadas conforme ocorreu com as faturas do Contrato 26/2016, referentes ao índice de desempenho 9.3 - Tempos Médios de Liberação dos equipamentos entregues à Manutenção – TML, mediante o contraditório e a ampla defesa;

(...)

Destes, os auditores apontaram falha na fiscalização da execução contratual do indicador 9.3 (TML) em diversos Relatórios Mensais, conforme tabela constante no IAC N 22/2019, pág. 60:

(...)

Assim, temos que **o TML para Ordens de Serviço de gravidade nível C é de 24 horas e, para as de nível B, 04 horas e 30 minutos para o Sistema da Via Permanente (LOTE 04)**. Portanto, devem ser desconsiderados os apontamentos de penalidade feitos em relação às OS de nível C nos RAM de março/2017, abril/2017, maio/2017 e dezembro/2017, visto que a auditoria havia considerado como parâmetro limite o tempo de 8 horas em vez das 24 horas especificadas no Projeto Básico.

Em relação à indicação do RAM de janeiro/2018, em que supostamente teriam sido realizadas 57 OS de nível B, com TML de 06h29min, este Gestor refez o levantamento de todas as Ordens de Serviço neste mês a fim de verificar a validade dos dados apresentados no RAM citado. Para o período de 01 a 31 de janeiro de 2018, foram encontradas as seguintes OS de nível B, conforme Tabela 9:

OS	Desconto de estatística	Tempo total
634424	Não	1h12min
636005	Sim	Não se aplica
636445	Não	2h35min
636447	Não	52min

Tabela 9

Dado que as Ordens de Serviço com desconto de estatística não devem ser consideradas para o cálculo, conforme prevê o Projeto Básico, **o TML encontrado foi de 1h33min**, dentro da meta do contrato, que é de 4h30min. Durante a elaboração do RAM em questão, houve um erro de digitação pela equipe do METRÔ, no qual os quantitativos

das Ordens de Serviço nível C foram colocados na coluna de nível B. Após averiguação e correção, a tabela deste RAM de janeiro de 2018 fica da seguinte forma, conforme Tabela 10:

	Nível A	Nível B	Nível C
Quantidade de OS's	0	57	0
Tempo Total	0:00:00	369:33:00	0:00:00
TML	0:00:00	6:29:00	0:00:00
Penalidades de acordo com o Contrato 026/2016	NÃO	NÃO	NÃO

	Nível A	Nível B	Nível C
Quantidade de OS's	0	3	57
Tempo Total	0:00:00	4:39:00	369:33:00
TML	0:00:00	1:33:00	6:29:00
Penalidades de acordo com o Contrato 026/2016	NÃO	NÃO	NÃO

Tabela 10

Portanto, não cabem penalidades quanto ao índice de TML neste mês, visto que tanto as Ordens de Serviço nível B quanto as de nível C estão dentro da meta de 4h30min e 24h00min, respectivamente. Posto isto, em resposta às recomendações da auditoria, temos que:

Conforme demonstrado, não deverá ser aplicada penalidade nos meses indicados, pois os índices levantados estão dentro do estabelecido no Projeto Básico.

Recomendação "R.38"

R.38) Realizar levantamento minucioso nos exercícios de 2016, 2017 e 2018, relativamente à execução dos Contratos 23, 24, 25 e 26/2016, no sentido de confirmar se os índices de desempenho apurados nos respectivos períodos, para cada sistema, com indicativo de penalidades, foram efetivamente processados junto à Contratada para fins de aplicação das multas devidas.

Em atenção ao Relatório de Auditoria SEI-GDF n.º 7/2019 - METRO-DF/PRE/AUD (22077180), de 09 de maio de 2019, que trata da realização do acompanhamento da execução dos Contratos n.º. 023, 024, 025 e 026/2016, embasado na Ação n.º. 03 do Plano Anual de Atividades de Auditoria - PAAAI 2019 do METRÔ-DF, esta Gestão informa que foram providenciados no presente exercício a apuração de todas as penalidades indicadas pelos gestores dos Contratos n.º. 023, 024, 025 e 026/2016, o levantamento dos valores retidos cautelarmente e instauração de 2ª instância recursal, representada monocraticamente pelo titular da Diretoria de Operação e Manutenção, para o julgamento das penalidades de Acordo de Nível de Serviços - ANS, a fim de possibilitar a ampla defesa, o contraditório e a liberação dos valores devidos às contratadas MPE ENGENHARIA S.A e CONSÓRCIO MPE/ÊNFASE.

Até a presente data foi processada a totalidade das penalidades decorrentes do Acordo de Nível de Serviços - ANS, compreendido pelos Índices de Desempenho da Manutenção, no interregno dos anos de agosto/2016 a fevereiro/2019, conforme consta dos processos SEI nº. [00097-00014865/2019-59](#), [00097-00014867/2019-48](#) e [00097-00014712/2018-21](#).

Especificamente, para o Contrato nº 026/2016, no RAM de janeiro de 2019 (Relatório [18213829](#), Processo [00097-00001767/2018-71](#)), foi realizada uma revisão de todo o período do contrato, referente aos índices TML e IRM. Foram apontadas inconsistências no TML de janeiro de 2018, o mesmo indicado nesta auditoria, e no IRM de outubro de 2016, janeiro, fevereiro, setembro e novembro de 2017 e julho de 2018. Entretanto, após análise das justificativas da contratada ([18736422](#)) e reanálise da Comissão Gestora, constante no RAM, foram acatadas as argumentações e desconsideradas as penalidades dos referidos meses.

Ressalta-se novamente, que os valores referentes a penalidades decorrentes dos indicadores de desempenho não foram pagos à CONTRATADA, permanecendo retidos junto ao Metrô-DF.

Análise do Controle Interno

Como se observa na manifestação da Empresa, a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal afirmou que revisou o índice de desempenho 9.3 - Tempos Médios de Liberação dos equipamentos entregues à Manutenção – TML e que não cabe multa, uma vez que o índice apurado está dentro da meta do contrato. Além disso, declarou que durante a elaboração do RAM em questão, houve erro de digitação pela equipe do METRÔ.

Quanto à recomendação "R.38" foi adotada providência referente ao Contrato nº 026/2016, foi realizada uma revisão de todo o período do contrato, referente aos índices TML e IRM e foram apontadas inconsistências que já foram regularizadas.

Assim, uma vez que o METRÔ-DF justificou as falhas apontadas neste Item e adotou providências para sua regularização, altera-se as recomendações dispostas no IAC nº 22 /2019.

Causa

Em 2016, 2017 e 2018:

Deficiência na fiscalização da execução contratual.

Consequência

Possibilidade de prejuízo ao Erário Distrital.

Falta de punição da contratada por descumprimento do objeto contratual.

Recomendação

Companhia do Metropolitan do Distrito Federal:

- R.37) Adotar providências de revisão mensal dos índices apurados para os indicadores de desempenho operacional e de desempenho de Sistemas/equipamentos constantes de Relatório de Avaliação da Manutenção (RAM), antes de sua emissão definitiva, para evitar erros dos dados/informações apresentadas para apuração de penalidades.
- R.38) Dar continuidade no levantamento minucioso nos exercícios de 2016, 2017, 2018 e 2019, relativamente à execução dos Contratos 23, 24, 25 e 26/2016, no sentido de confirmar se os índices de desempenho apurados nos respectivos períodos, para cada sistema, com indicativo de penalidades, foram efetivamente processados junto à Contratada para fins de aplicação das multas devidas.

1.12 - Aplicação de penalidades com base de cálculo a menor

Classificação da falha: Grave

Fato

Proc. SEI 00097-00000646/2019-92

Conforme consta do Memorando SEI-GDF Nº 2/2019 - METRO-DF/PRE /CGCONT. 023/2016, de 15/01/2019, Proc. SEI 00097-00000646/2019-92, contendo planilhas de faturamento e multas aplicadas, ocorreu Reajuste Contratual Jan-Dez 2016- IPCA - 6,2881% e Reajuste Contratual Jan-Dez 2017- IPCA - 2,9473%.

Verificou-se que a base de cálculo usada para a aplicação de penalidades referente ao Contrato 23/2016 – Lote 01, nos meses de janeiro a maio de 2017, deu-se sem o reajuste contratual de 6,2881% ocorrido a partir de jan/2017, pois não consta dos autos evidências de atualização dos valores faturados antes de haver o reajuste.

As Multas aplicadas de Janeiro a maio de 2017, sem reajuste, somam R\$ 619.930,66, e sendo reajustadas em 6,2881% totalizam o valor de R\$ 658.912,52, **resultando numa diferença de R\$ 38.981,86.**

Manifestação do Auditado

Por meio do Ofício N° 8/2020 - METRO-DF/PRE/GAB, de 13/01/2020 (33936163) e Memorando N° 46/2020 - METRO-DF/DOM/OGE, de 09/01/2020 (33860697), a Companhia indicou que:

Item 1.12 do IAC N° 22/2019: “Aplicação de penalidades com base de cálculo a menor”

Recomendação "R.39"

R.39) Glosar, nas faturas vincendas, o valor de R\$ 38.981,86, referente a diferença de multa aplicada sem reajustar os valores faturados de janeiro a maio de 2017, relativamente ao Contrato 23/2016 - Lote 01, após comunicar à Contratada.

(...)

Na Folha nº 876 do Processo nº 097.000119/2017 (processo físico) é apresentada a "AUTORIZAÇÃO DE PAGAMENTO" no mesmo valor apurado no documento, anteriormente citado, o valor R\$ 348.605,60.

Na Folha nº 876 do Processo nº 097.000119/2017 (processo físico) há uma "FICHA DE PAGAMENTO", elaborada pela Divisão de Execução Financeira no valor de R\$ 348.605,60 que após os descontos tributários totaliza o valor de R\$ 297.534,87 com a observação de que este refere-se à "LOTE 01 - MATERIAL RODANTE (Reajuste de janeiro a maio/2017)", que foi o valor efetivamente pago, conforme Ordem Bancária 20170B01312 no valor de R\$ 297.534,87 acostada a Folha nº 881 do mesmo processo. Portanto, as penalidades existentes no período de Janeiro a Maio de 2017 foram reajustadas com o índice de 6,2881%, conforme toda a documentação anteriormente citada.

Em relação ao reajuste do ano de 2018, referente aos meses de Janeiro a Abril, esclarecemos que os cálculos foram apresentados na Planilha Cálculos Jan-Abr/2018 ([8421536](#)) no segundo quadro, onde são apresentadas as Penalidades e os seus respectivos reajustes. Estes valores foram apresentados através da Autorização de Faturamento ([8420801](#)), que foi encaminhada à contratada através da Carta SEI-GDF n.º 84/2018 - METRO- DF/DOM/OMT([8541397](#)). A Divisão de Execução Financeira expediu uma Ficha de Cadastro METRO-DF/DFC/FFI/FFEX ([9253990](#)) que após os descontos obrigatórios resultou no valor de R\$ 127.294,35, a qual foi efetivamente paga através da Ordem Bancária 2018OB01260. Portanto, conforme os documentos anteriormente citados, as penalidades de Janeiro a Abril de 2018 foram reajustadas em 6,2881% referentes ao reajuste de 2016 e 2,9473% referente ao ano de 2017. Ressaltamos que ambos os índices foram fornecidos pela Divisão de Administração Econômica - FFAD.

Recomendação "R.40"

R.40) Rever os cálculos das penalidades aplicadas, nos meses de janeiro a maio de 2017 e de janeiro a abril de 2018, referente aos Contratos 23, 24, 25 e 26/2016, haja vista que não foi considerado o reajuste de 6,2881% de janeiro a dez de 2017 e reajuste ocorrido em 2018 na ordem de 8,3620%;

Conforme apresentado na resposta à recomendação R39, as penalidades foram devidamente reajustadas pelos gestores de contrato, não cabendo glosas.

Análise do Controle Interno

Como se observa na manifestação da Empresa, a Companhia apenas demonstra que houve o reajuste contratual de preços e seu pagamento, não comprova que a base de cálculo das penalidades aplicadas no período de Janeiro a Maio de 2017 foi reajustada com o índice de 6,2881%. Também, não ficou comprovado que as penalidades aplicadas no período de Janeiro a Abril de 2018 tenha sido reajustadas em 6,2881% referentes ao reajuste de 2016 e 2,9473% referente ao ano de 2017.

Assim, uma vez que o METRÔ-DF não desconstituiu as evidências apresentadas neste Item, nem trouxe fatos novos tendentes a alterá-las, opta-se por manter as recomendações em conformidade com o disposto no IAC nº 22/2019.

Causa**Em 2016 e 2017:**

Falta de controle do reajuste ocorrido de forma retroativa.

Consequência

Aplicação de multas em valores menores do que o devido.

Recomendação**Companhia do Metropolitano do Distrito Federal:**

- R.39) glosar, se não houver comprovação do reajuste de multas anteriormente aplicadas, nas faturas vincendas, o valor de R\$ 38.981,86, referente a diferença de multa aplicada sem reajustar os valores faturados de janeiro a maio de 2017, relativamente ao Contrato 23 /2016 - Lote 01, após comunicar à Contratada.
- R.40) Rever os cálculos das penalidades aplicadas, nos meses de janeiro a maio de 2017 e de janeiro a abril de 2018, referente aos Contratos 23, 24, 25 e 26/2016, haja vista que não foi considerado o reajuste de 6,2881% de janeiro a dez de 2017 e reajuste ocorrido em 2018 na ordem de 8,3620%;

1.13 - Ausência de apuração do índice Reparos e Revisões

Classificação da falha: Média

Fato

Processo N°. 097.000.724/2016– Gestão E Fiscalização Do Contrato 26/2016 – Lote 04 – Via Permanente

O Índice de Reparos e Revisões mede o prazo de não conclusão de Ordem de Serviço – OS no prazo esperado/previsto, referente a instrumentos, ferramentas e Equipamentos. As atividades iniciais do processo de reparação (embalagem, orçamento, desmontagem e/ou limpeza, envio para reparação externa, etc), devem ser finalizadas num prazo de até 05 dias úteis a partir da abertura da Ordem de Serviço. E as Ordens de Serviço em que a reparação poderá ultrapassar o prazo de 20 dias corridos.

Caso a CONTRATADA não cumpra os prazos previstos no Item 8.1.4 referente a reparos e revisões, injustificadamente, incorrerá em mora e será penalizada exclusivamente com as penalidades de que trata o Item 9.7 do Projeto Básico - estará sujeita a penalidade de 0,0007% (sete milésimos por cento) do valor mensal da parcela de Manutenção do LOTE, por dia excedente.

Constatou-se, no Processo N°. 097.000.724/2016 – Gestão e Fiscalização do Contrato 26/2016 – Lote 04 – Via Permanente, que o índice de 9.7 Reparos e Revisões não foi apurado/avaliado no período de ago/2016 até Dez/2016, conforme Relatório RAM do OMFI, de 13/02/2016, período de 01 a 31/01/2017, fls. 394/398, que é informado no Anexo I que ***“desde o início da vigência dos contratos com a MPE, até 31/12/2016, as ordens de serviços do sistema***

IFE foram consideradas fora de estatísticas. A partir de 01/01/2017, ficam valendo os índices constantes no item 8.1.4 do projeto Básico.”

Manifestação do Auditado

Por meio do Ofício N° 8/2020 - METRO-DF/PRE/GAB, de 13/01/2020 (33936163) e Memorando N° 46/2020 - METRO-DF/DOM/OGE, de 09/01/2020 (33860697), a Companhia indicou que:

Item 1.13 do IAC N° 22/2019: “Ausência de apuração do índice Reparos e Revisões”
Recomendação "R.41"

R.41) Exigir que a Comissão Executora do Contrato 26/2016 apure o índice 9.7 Reparos e Revisões, referente ao período de agosto de 2016 a dezembro de 2016, aferindo o cumprimento dos prazos previstos no item 8.1.4 do Projeto básico, pois pode ter deixado de aplicar diversas penalidades à CONTRATADA por atraso na realização de serviços de OS.

A apuração do Índice 9.7 – Reparos e Revisões fica a cargo da Divisão de Manutenção de Oficinas que encaminha mensalmente sua avaliação ao Departamento de Manutenção e à Gestão do contrato 26/2016 para fins de aplicação de penalidades. As referidas avaliações foram realizadas e não continham penalidades a serem indicadas, porém por algum erro material não foram acostadas ao processo de gestão do contrato n°026/2016, qual seja, [00097-00001767/2018-71](#). Tais documentos já foram digitalizados e devidamente acostados aos autos processuais.

Análise do Controle Interno

Como se observa na manifestação da Empresa, a Companhia esclareceu a falha apontada e afirma ter juntado os documentos nos autos.

Assim, opta-se por alterar a recomendação disposta no IAC n° 22/2019.

Causa

Em 2016:

Falha no acompanhamento e fiscalização da execução do Contrato.

Consequência

Descumprimento de prazos para conclusão de ordens de serviço de reparos e revisões.

Possibilidade de não aplicação de multas devidas.

Recomendação

Companhia do Metropolitano do Distrito Federal:

R.41) Exigir que a Comissão Executora dos Contratos sempre anexe aos autos documentação comprobatória de realização de avaliações de índices de aplicação de penalidades, para comprovar que houve as avaliações mensais independentemente de haver ou não indicação de penalidades.

1.14 - Ausência de justificativa nos autos para não aplicação de multa contratual

Classificação da falha: Média

Fato

Processo Nº. 097.000.721/2016 – Gestão e Fiscalização do Contrato 23/2016 – Lote 01 – Sistema de Material Rodante

No RAM (OMMR) de 11/11/2016, referente período de 01 a 31/10/2016, fls. 224 /225: foi indicada possível penalidade para o Item “9.5 Quilometragem Média entre Falhas – MKBF”, Trem da Frota Série 2000: 23, 27 e 28 e Frota 2000, sendo apresentadas Justificativas pela CONTRATADA para os Trens 23 e 28, conforme Carta 122/2016, de 21/11/2016, fl.241 /259, que foram deferidas conforme Despacho de 24/11/2016, fls. 260/262.

No entanto, **não foi apresentada pela MPE justificativa para a não penalização do Trem nº 27 e Frota 2000**, bem como na análise contida no Despacho retro citado não houve demonstração/detalhamento de justificativa plausível para os demais Trens, inclusive para o Trem 27, para demonstração se os novos quantitativos de distância percorrida e falhas ocorridas, no período, após justificativas, no cálculo do Índice MKBF do Trem 27 e demais, para demonstrar a ausência ou não de penalidade. A Justificativa constante do

Despacho: “**MKBF** – Apresentadas cartas anexas da contratada relativas OSs 555464, 558267 e 559243 referente ao trem 23, O.S 557689 referente ao trem 28 onde foram acatadas as justificativas.”

A composição do Cálculo inicial de indicação de penalidades para o Índice MKBF é a seguinte:

Unidades	Distância percorrida	Nº falhas	MKBF
Trem 23	11.928	5	2.385,60
Trem 27	13.151	4	3.287,75
Trem 28	11.724	4	2.931,00
Frota 2000	142.353	27	5.272,33

Dados da Tabela 5 – Índice MKBF Série 2000 – RAM

Após análise de justificativas pelo METRÔ-DF, o Quadro Geral de Indicadores e Penalidades, do Despacho, constam novos valores de MKBF sem justificar a exclusão de falhas e demonstrar a composição das novas quantidades de falhas para o resultado apurado.

QUADRO GERAL DE INDICADORES E PENALIDADES			
ÍNDICES – Item 9.5	APURAÇÃO	PENALIDADE	VALOR DA PENALIDADE
Trem 23	11.928,00 km/falha	0,0000%	R\$ -
Trem 27	6.575,50 km/falha	0,0000%	R\$ -
Trem 28	5.862,00 km/falha	0,0000%	R\$ -
Frota série 2000	11.862,75 km/falha	0,0000%	R\$ -

Fonte: Tabela 2 – Apuração de Indicadores

Índice esperado para MKBF TUE (trens) da Frota 2000 deve ser maior que 5.000 e para a Frota 2000 maior que 7000. O valor de Autorização de Faturamento para o período é de R\$ 1.279.704,99 que é a base de cálculo da multa.

Diante do exposto, deixou de aplicar a multa de R\$ 54.779,37 (resultante do MKBF esperado de 5.000km/falha menos o MKBF apurado de 3.287,75km/falha; que resulta em 1.712,25 que multiplicado por 0,0025% de penalidade resulta em 0,042806; que é multiplicado pelo valor da parcela faturada de R\$ 1.279.704,99), **sem registrar justificativa inequívoca.**

Manifestação do Auditado

Por meio do Ofício N° 8/2020 - METRO-DF/PRE/GAB, de 13/01/2020 (33936163) e Memorando N° 46/2020 - METRO-DF/DOM/OGE, de 09/01/2020 (33860697), a Companhia indicou que:

Item 1.14 do IAC N° 22/2019: “Ausência de justificativa nos autos para não aplicação de multa contratual”

Recomendação "R.42"

R.42) Reavaliar os índices apurados no RAM de 11/11/2016, referente período de 01 a 31/10/2016, as justificativas apresentadas pela Contratada e aplicar, se for o caso, as penalidades devidas, em especial quanto aos valores de MKBF do Trem 27 e Frota 2000.

Os instrumentos utilizados para apuração dos índices para aplicação das penalidades, referentes ao não cumprimento das metas estabelecidas no acordo de nível de serviço, são os relatórios integrantes do Sistema de Gerenciamento da Manutenção – ENGEMAN®. O índice de MKBF utiliza o relatório específico de comportamento da frota que é o Relatório – P003 COMPORTAMENTO DA FROTA para extração dos índices relacionados a performance dos trens. Na busca da explicação para o achado da auditoria constante no item 1.14, foi realizado o processamento do referido relatório no dia 18/12/2019 e foi constatado que no produto gerado não havia indicação de penalidade para o trem 27 no período de 01 a 31 de outubro de 2016. Foi verificado ainda junto ao Sistema ENGEMAN® quais Ordens de Serviço de Nível B foram abertas no supracitado período. Foram obtidas as seguintes OS's: 555118, 555324, 556385, 557776 e 559362. Estas duas últimas canceladas por duplicidade na abertura das mesmas e a OS n° 555324 foi classificada como retrabalho, sendo penalizada no índice de IRM, conforme consta no RAM do mês 10/2016, restando apenas 2 OS's Nível B para o período, número este insuficiente para penalização do indicador MKBF.

Após verificação no processo de gestão (0097-000721/2016), observou-se que no RAM expedido no dia 11/11/2016 foi indicada a possível penalidade do trem 27, no que tangia ao índice de MKBF. Os dados para a elaboração deste relatório foram extraídos do relatório de comportamento da frota no dia 07/11/2016, onde constavam 4 falhas para o trem em questão. Aprofundando-se na pesquisa para esclarecimento da inconsistência dos dados apresentados no relatório de comportamento da frota, foi realizada uma pesquisa mais abrangente em todas as ordens de serviço abertas para o trem no dito período, constatando-se que o Chefe da Divisão de Manutenção de Material Rodante e membro da Comissão Gestora do Contrato, à época, reclassificou as ordens de serviço n° 559393 e 555638 para nível C. Não identificou-se a existência de comunicação formal entre a gestão e a Contratada pela alteração desses dados, que poderia ser a razão pela qual este trem não foi mencionado na carta das justificativas. Dessa forma, os dados apurados esclarecem a não aplicação de penalidade de MKBF para o trem 27 no período de 01 a 31 de outubro de 2016.

Análise do Controle Interno

Como se observa na manifestação da Empresa, a Companhia afirma que realizou levantamento dos dados e informações constantes em ordens de serviços e reavaliou os índices do período questionado, esclarecendo que não é devida a aplicação de penalidade.

Assim, uma vez que o METRÔ-DF esclareceu a falha apontada, opta-se por alterar a recomendação disposta no IAC nº 22/2019.

Causa

Em 2016:

Deficiência na fiscalização contratual, em especial, quanto à análise de justificativas apresentadas.

Consequência

Índice de desempenho abaixo do esperado sem haver a correta aplicação de multa.

Recomendação

Companhia do Metropolitan do Distrito Federal:

R.42) Aprimorar as comunicações de possíveis penalidades e justificativas apresentadas junto à Contratada, de forma a fazer constar todas as informações e dados necessários sobre os índices apurados, evitando dúvidas sobre a falta de aplicação de penalidades.

1.15 - Insuficiência de informações do Relatório de Avaliação de Manutenção (RAM) do Sistema Metroviário

Classificação da falha: Média

Fato

O Relatório de Avaliação da Manutenção (RAM) demonstra os valores apurados dos indicadores de desempenho referentes aos serviços prestados e a relação das eventuais glosas /multas incidentes. A CONTRATANTE deve apresentá-lo à CONTRATADA até o 5º dia útil após o recebimento do RPM – Relatório de Progresso Mensal.

A CONTRATADA poderá apresentar à CONTRATANTE justificativa para as eventuais glosas/multas até o 3º dia útil após o recebimento do RAM.

A CONTRATANTE justificará com base nos termos do Projeto Básico sua decisão acerca da aceitação ou não das justificativas apresentadas pela CONTRATADA, até o 3º dia útil do recebimento das justificativas apresentadas pela CONTRATADA;

Em análise aos RAMs referente à execução do objeto dos Contratos 23 e 26/2016, Lotes 01 e 04, constatou-se haver a falta de dados e informações apuradas que deixe claro o entendimento do resultado dos índices de desempenho.

Nesse sentido, observou-se a necessidade de melhorias na demonstração dos dados que compõem a memória de cálculo de apuração dos índices de desempenho para aplicação das penalidades previstas nos Contratos, para dar maior transparência às informações.

I - Alterar o formato do quadro demonstrativo de dados de apuração do índice 9.5 Quilometragem Média Entre Falhas – MKBF (acrescentar 01 coluna para demonstrar o resultado dos quilômetros por falha abaixo do esperado para cada trem e/ou frota).

Unidade (Especificação trem/frota)	Distância percorrida por cada trem frota no período (km)	Nº de falhas no período	Valor MKBF apurado (km /falhas)	Valor do MKBF esperado no contrato	Valor MKBF abaixo do esperado

II - Alterar o formato do TML (acrescentar 02 colunas para demonstrar o tempo total das OS de cada nível e o total de Ordens de Serviço abertas para cada nível)

Tipo de OS (Nível A, B e C)	Tempo Total considerado (do acesso até a liberação de cada OS)	Total de OS dentro do período	Tempo médio apurado de liberação de OS	Valor do TML esperado no contrato	Minutos excedentes acima do esperado

III - No Índice de Retrabalho de Manutenções - IRM, registrar, além das colunas já indicadas no quadro com OS de Retrabalho e OS anteriores, uma coluna discriminando as OS que compõem o

total das OS de nível B abertas no mês que fazem parte da base de cálculo de apuração do índice).

Relação das OS Nível B de Retrabalho existentes no período	OS anteriores que deram origem a OS de retrabalho	Relação das OS Nível B abertas no período
Somatório OS de Retrabalho:		Somatório OS:
IRM Apurado:		

IV - Alterar o formato do quadro demonstrativo de dados de apuração do índice 9.4 Atendimento a Programação Manutenção Preventiva – APP, com adequação da descrição de itens que se referem às manutenções preventivas previstas (concluídas e não concluídas), conforme disposição do quadro seguinte:

Nº da OS de Manutenção preventiva	Data para Conclusão	Local	Tipo de preventiva	Status (concluída/não concluída)	NNpeso (preventiva prevista com peso)	NEpeso (preventiva executada com peso)	OS Associada Pendente

V – Não consta avaliação do índice “9.2: Disponibilidade de Sistemas – Ds” nos Relatórios de Avaliação de Manutenção do Contrato 23/2016.

VI - Não consta avaliação do índice “Item 9.8 Índice de Retrabalho de Manutenção - IRM” nos RAM mensais, do período de ago/2016 a Dez/2018, referente ao Contrato 26/2016.

VII - Não constam dos autos os Relatórios de Avaliação da Manutenção – RAM, do mês de fevereiro de 2017, referente aos Contratos 23, 24, 25 e 26/2017.

Manifestação do Auditado

Por meio do Ofício Nº 8/2020 - METRO-DF/PRE/GAB, de 13/01/2020 (33936163) e Memorando Nº 46/2020 - METRO-DF/DOM/OGE, de 09/01/2020 (33860697), a Companhia indicou que:

Item 1.15 do IAC Nº. 22/2019: “Insuficiência de informações do Relatório de Avaliação de Manutenção (RAM) do Sistema Metroviário”

Recomendação "R.43"

R.43) Justificar a falta das seguintes informações e/ou documentos:

- *** de registro de apuração do Índice de Retrabalho de Manutenção do Contrato 26/2016 – Lote 04, no período de agosto de 2016 a Dez 2018, e do índice “9.2:Disponibilidade de Sistemas – Ds” do Contrato 23/2016;**

Em janeiro de 2019 foram revisados os índices de desempenho de todos os meses, desde o início do Contrato nº 026/2016 (Lote 4). Conforme respondido no item R.38, foram apontadas inconsistências no IRM de outubro de 2016, janeiro, fevereiro, setembro e novembro de 2017 e julho de 2018. Entretanto, após análise das justificativas da contratada ([18736422](#)) e reanálise da Comissão Gestora, foram acatadas as argumentações e desconsideradas as penalidades dos referidos meses. Para os meses a partir de janeiro de 2019, foi incluso este índice em todos os Relatórios Mensais para análise.

O Índice 9.2 Disponibilidade de Sistemas não é aplicável ao Material Rodante. A disponibilidade da frota de material rodante é mensurada por um indicador de manutenção específico, qual seja: 9.1 – Disponibilidade de Material Rodante (Dt).

- *** Relatórios de Avaliação da Manutenção – RAM, do mês de fevereiro de 2017, referente aos Contratos 23, 24, 25 e 26/2017;**

Por erro material, os mencionados relatórios não foram acostados aos processos de gestão. No entanto, todos os RAM foram encaminhados às contratadas, a época, em meio impresso, seguindo os trâmites estabelecidos no Projeto Básico.

Já foram acostadas ao processo de penalidade do contrato nº026/2016, qual seja, [00097-00001767/2018-71](#), todos os documentos que se encontravam pendentes. Para os demais contratos, estes gestores providenciarão a inclusão dos documentos citados.

Recomendação "R.43"

R.44) Realizar as adequações sugeridas nos itens I a IV do presente Item, após estudo de sua viabilidade em relação ao custo x benefício;

- **I - Alterar o formato do quadro demonstrativo de dados de apuração do índice 9.5 Quilometragem Média Entre Falhas – MKBF (acrescentar 01 coluna para demonstrar o resultado dos quilômetros por falha abaixo do esperado para cada trem e/ou frota).**

Será incluído no RAM o quadro demonstrativo detalhado para o indicador 9.5 Quilometragem Média Entre Falhas – MKBF.

- **II - Alterar o formato do TML (acrescentar 02 colunas para demonstrar o tempo total das OS de cada nível e o total de Ordens de Serviço abertas para cada nível).**

O novo modelo será adotado a partir de Janeiro/2020 para o contrato nº 023/2016.

- **III - No Índice de Retrabalho de Manutenções - IRM, registrar, além das colunas já indicadas no quadro com OS de Retrabalho e OS anteriores, uma coluna discriminando as OS que compõem o total das OS de nível B abertas no mês que fazem parte da base de cálculo de apuração do índice).**

Em janeiro de 2019 foram revisados todos os meses desde o início do Contrato nº026/2016 (Lote 4). Conforme respondido em R.38, foram apontadas inconsistências no IRM de outubro de 2016, janeiro, fevereiro, setembro e novembro de 2017 e julho de 2018. Entretanto, após análise das justificativas da contratada (18736422) e reanálise da Comissão Gestora, foram acatadas as argumentações e desconsideradas as penalidades dos referidos meses. Para os meses seguintes de janeiro de 2019, foi incluso este índice em todos os Relatórios Mensais para análise.

- **IV - Alterar o formato do quadro demonstrativo de dados de apuração do índice 9.4 Atendimento a Programação Manutenção Preventiva – APP, com adequação da descrição de itens que se referem às manutenções preventivas previstas (concluídas e não concluídas), conforme disposição do quadro seguinte:**

A gestão dos contratos entende não ser viável elaboração da tabela sugerida, tendo em vista que:

- a) Dependendo do Sistema, tais como Energia e Sinalização e Controle, temos centenas de ordens de serviço abertas para execução no período abrangido pelo RAM, o que prejudicaria a apresentação das demais informações do Relatório;
- b) Todas as informações necessárias para o cálculo do indicador APP são lançadas pelo METRÔ no sistema ENGEMAN, por meio das Ordens de Serviço, cujos dados são extraídos para elaboração do RAM;
- c) Os dados constantes no sistema ENGEMAN são passíveis de análises de controle (auditoria) a qualquer tempo, bem como as ordens de serviços se encontram arquivadas em meio lógico e físico no Departamento de Manutenção.

- **R.45) doravante, fazer constar nos RAM mensais todos os índices previstos no projeto básico, inclusive quando não houver dados para serem apurados registrar em cada índice o porquê de não ter havido a apuração.**

Os gestores irão acatar as sugestões dos auditores, no que for aplicável aos indicadores pertinentes a cada Sistema.

Análise do Controle Interno

Como se observa na manifestação da Empresa, a Companhia afirma que adotará as providências cabíveis para cumprir às recomendações emanadas do Controle Interno.

Assim, uma vez que o METRÔ-DF não desconstituiu as evidências apresentadas neste Item, nem trouxe fatos novos tendentes a alterá-las, opta-se por manter as recomendações na íntegra, em conformidade com o disposto no IAC nº 22/2019.

Causa

Em 2016, 2017 e 2018:

Falta de padronização das informações, relacionadas a apuração dos índices de desempenho, dos Relatórios de Avaliação da Manutenção (RAM) para todos os contratos de manutenção do Sistema Metroviário do DF.

Consequência

Falta de transparência dos dados que compõem os resultados apurados de cada índice de desempenho.

Recomendação**Companhia do Metropolitan do Distrito Federal:**

R.43) Justificar a falta das seguintes informações e/ou documentos:

- de registro de apuração do Índice de Retrabalho de Manutenção do Contrato 26/2016 – Lote 04, no período de agosto de 2016 a Dez 2018, e do índice “9.2: Disponibilidade de Sistemas – Ds” do Contrato 23/2016;
- Relatórios de Avaliação da Manutenção – RAM, do mês de fevereiro de 2017, referente aos Contratos 23, 24, 25 e 26/2017;

R.44) Realizar as adequações sugeridas nos itens I a IV do presente Item, após estudo de sua viabilidade em relação ao custo x benefício;

R.45) doravante, fazer constar nos RAM mensais todos os índices previstos no projeto básico, inclusive quando não houver dados para serem apurados registrar em cada índice o porquê de não ter havido a apuração.

1.16 - Deficiência de informações no documento de análise de justificativas

Classificação da falha: Média

Fato

Processo Nº. 097.000.721/2016 – Gestão e Fiscalização do Contrato 23/2016 – Lote 01 – Sistema de Material Rodante

Os critérios para apuração de índices de desempenho da manutenção, emissão de relatórios e justificativas para aplicação de multas são definidos no Edital e Projeto Básico da Concorrência 01/2015:

24.2.6 A CONTRATANTE apresentará à CONTRATADA, por meio do RAM, até o 5º dia útil após o recebimento do RPM, os valores apurados dos indicadores de desempenho referentes aos serviços prestados e a relação das eventuais glosas/multas incidentes;

24.2.7 A CONTRATADA poderá apresentar à CONTRATANTE justificativas para as eventuais glosas/multas até o 3º dia útil após o recebimento do RAM;

24.2.7.1 A CONTRATANTE justificará com base nos termos do Edital e Projeto Básico sua decisão acerca da aceitação ou não das justificativas apresentadas pela CONTRATADA, até o 3º dia útil do recebimento das justificativas apresentadas pela CONTRATADA;

(...)

24.2.7.3 Será concedida a CONTRATADA o direito de ampla defesa e contraditório.

Na análise dos índices de desempenho apurados por meio do Relatório de Avaliação da Manutenção (RAM) verificou-se que não constam dos autos as cartas, mencionadas nos processos, que encaminham as justificativas da Contratada em relação aos valores dos índices apurados. Além disso, observou-se falta de clareza dos dados contidos no documento elaborado pelo METRÔ-DF que contem a análise de justificativas, conforme exemplos demonstrados a seguir.

Referência do RAM	Documento de Análise de Justificativas / fls.	Carta citada com justificativas da Contratada	Deficiência observada
maio/2017	Despacho de 23/06/2017 (fls. 1053/1058);	Carta não apresentada	- Falta de informações de dados de composições que alteraram o Índice de Retrabalho das Manutenções – IRM e de Atendimento a Programação de Manutenção Preventiva – APP após justificativas;
junho/2017	Despacho de 24/07/2017, (fls. 1132/1134)	Carta não apresentada	
Julho/2017	Despacho de 22/08/2017, (fls. 1338/1346)	Carta não apresentada	
Agosto/2017	Despacho de 25/09/2017, (fls. 1424/1427)	Carta nº 716/2017-MPE	- Falta de registro, no documento próprio de análise, do motivo do deferimento e não deferimento caso a caso (para cada Ordem de Serviço);
setembro/2017	Despacho de 24/10/2017 (fls. 1475/1478)	Cartas nº 797/2017-MPE e 799/2017-MPE	
outubro/2017	Despacho de 24/11/2017 (fls. 1572/1575)	Carta nº 962/2017-MPE	

novembro/2017	Despacho de 22/12/2017 (fls. 1621/1624)	Carta não apresentada	- Ausência de cartas da Contratada que encaminham as justificativas para as penalidades apontadas no RAM.
---------------	---	-----------------------	---

Manifestação do Auditado

Por meio do Ofício N° 8/2020 - METRO-DF/PRE/GAB, de 13/01/2020 (33936163) e Memorando N° 46/2020 - METRO-DF/DOM/OGE, de 09/01/2020 (33860697), a Companhia indicou que:

Item 1.16 do IAC N° 22/2019: “Deficiência de informações no documento de análise de justificativas”

Recomendações "R.46" e "R.47"

(...)

Em resposta às recomendações R46 e R47 expomos que ao longo da execução contratual as equipes de fiscalização do contrato vêm buscando melhorar a forma de aferição dos indicadores de desempenho. Para os apontamentos apresentados, pode-se verificar que atualmente já constam indicações detalhadas por OS para cada justificativa, bem como quadro resumo com os novos valores para os indicadores de desempenho no caso de deferimento de justificativa.

Análise do Controle Interno

Como se observa na manifestação da Empresa, a Companhia vem buscando melhorar a forma de aferição dos indicadores de desempenho, porém percebe-se que deve ser melhorada a exposição das justificativas de deferimento e indeferimento, inclusive demonstrando a composição, em quadro próprio, dos novos valores índices em decorrências de acatamento de justificativas da contratada.

Assim, uma vez que o METRÔ-DF não desconstituiu as evidências apresentadas neste Item, nem trouxe fatos novos tendentes a alterá-las, opta-se por manter as recomendações na íntegra, em conformidade com o disposto no IAC n° 22/2019.

Causa

Em 2016, 2017 e 2018:

Falta de controle dos documentos que subsidiam a aplicação de penalidades.

Falta de clareza no modo de apresentar as informações sobre a análise das justificativas.

Consequência

Dificuldade na compreensão das informações apresentadas.

Recomendação

Companhia do Metropolitano do Distrito Federal:

- R.46) quando da análise das justificativas enviadas pela Contratada, para melhor visualização e entendimento, registrar no documento próprio de análise o porquê do deferimento e não deferimento caso a caso (para cada Ordem de Serviço), demonstrando de forma clara mediante confecção dos novos quadros de cada índice contidos nos Relatórios de Avaliação de Manutenção Mensal (RAM), em especial quanto ao Atendimento de Programação de Manutenção Preventiva – APP e Índice de Retrabalho de Manutenção – IRM, registrando os novos valores e índices apurados/retificados com as ordens de serviço deferidas e não deferidas, que interferiram ou não na mudança dos índices apurados, e anotar para cada uma as respectivas motivações, para melhor visualização e entendimento.
- R.47) Doravante, demonstrar no documento que consta a análise das justificativas apresentadas, em quadro próprio, as composições que alteraram o Índice de Retrabalho das Manutenções - IRM, haja vista que há alterações para mais ou para menos decorrentes de deferimento de justificativas apresentadas para o TML OS Nível B, que aumenta o índice devido a quantidade de OS abertas no período diminuir;

1.17 - Manutenções preventivas pendentes de conclusão por longo período

Classificação da falha: Média

Fato

Processo nº 097.000.721/2016 - Contrato 23/2016 – Sistema Material Rodante

Conforme relatado nos Despachos de Análise de justificativas foi prorrogada a apuração das preventivas, citadas nas justificativas da Contratada, em função da inoperância do

torno rodeiro (Torno Subterrâneo). A prorrogação dessas preventivas com data de conclusão em fev, mar, abr, maio, jun, jul, ago, set/2017 tiveram seu status de concluída somente a partir de novembro e dezembro. As justificativas apresentadas nos meses anteriores foram deferidas, sem prejuízo de posterior avaliação, e em consequência deixou-se de aplicar as penalidades indicadas mês a mês decorrentes da apuração de índices de desempenho abaixo do esperado.

Carta 280/2017-MPE, de 20/04/2017 (fls. 925/931):

O Torno apresentou problema no motor atuador (OS 577682) no dia 13/02/2017, porém após testes não foi possível o seu restabelecimento. É de ciência de todos a dificuldade de encontrar fornecedor que faça reparação no torno Hegenscheidt MFD U2000-400, porém recentemente, após vários contatos a MPE conseguiu encontrar um fornecedor que se propôs a fazer a assistência técnica para o torno ao qual estamos no aguardo de um posicionamento da empresa Hegenscheidt do estudo de caso desta falha conforme e-mails de tratativas em anexo. Com isso conseguimos a disponibilidade de um técnico da empresa HLT (representante da Hegenscheidt) para visita e resolução das falhas no torno a partir do dia 25/04/2017 no Metrô-DF, conforme tratativas e passagem em anexo. Com isso esperamos que até o dia 27/04/2017 estejamos com a falha concluída. (...) Para as preventivas não realizadas deste procedimento que envolve o torno de rodas, solicitamos a compreensão do Metrô-DF para desconsiderar do cálculo do APP as preventivas não realizadas no mês de março de 2017, conforme item 9.4 do Projeto Básico Apesar de tudo a MPE está em busca da solução o mais urgente possível deste problema.

Em uma das análises de justificativas, a exemplo da contida no Despacho de 23/06/2017, fls. 1056/1057, do Chefe da Divisão de Manutenção de Material Rodante, concordou-se em apurar as preventivas pendentes decorrentes do problema do torno rodeiro:

A OMMR concorda em apurar as preventivas pendentes após o laudo técnico que será enviado pela Hegenscheidt e informa que caso o mesmo não aponte soluções para sanar o problema do torno rodeiro, deverá ser apresentado pela MPE alternativas para realização das atividades pendentes com a maior brevidade possível.

Conforme Despacho de 22/12/2017, do Chefe da Divisão de Material Rodante – OMMR:

Portanto, será estendido o prazo até o dia 31/12/2017, para que a MPE realize os serviços necessários para a conclusão das ordens de serviços que necessitam de medição e usinagem, e que também sejam apresentados semanalmente relatórios com os trabalhos realizados pelas equipes.

(...)

Será acatada esta justificativa até que seja apresentado o cronograma de atividades e o início efetivo da realização dos trabalhos.

Quadro 01 - Relação de Ordens de Serviço de manutenção preventiva, pendentes por longo período, concluídas e não concluídas em novembro, baseado no RAM de nov/2017.

Nº da Ordem de Serviço - OS	Data de Conclusão da OS	Local / tipo preventiva	Status
573719	01/02/2017	TREM 05 TRIENAL	CONCLUÍDA
574748	01/02/2017	TREM 05 BIENAL	CONCLUÍDA
578165	16/02/2017	TREM 09 PESADA	CONCLUÍDA
583622	17/03/2017	TREM 14 / TRIENAL	NÃO CONCLUÍDA
583690	17/03/2017	TREM 14 / BIENAL	NÃO CONCLUÍDA
585123	27/03/2017	TREM 13 BIENAL	CONCLUÍDA
581903	07/03/2017	TREM 18 PESADA	CONCLUÍDA
584025	20/03/2017	TREM 26 / 880.000 km	NÃO CONCLUÍDA
582424	10/03/2017	TREM 31 810.000 km	CONCLUÍDA
588892	17/04/2017	TREM 12 BIENAL	CONCLUÍDA
587611	10/04/2017	TREM 04 PESADA	CONCLUÍDA
588554	14/04/2017	TREM 22 / 864.000 km	NÃO CONCLUÍDA
587951	12/04/2017	TREM 23 837.000 km	CONCLUÍDA
589159	18/04/2017	TREM 30 837.000 km	CONCLUÍDA
591667	03/05/2017	TREM 01 TRIENAL	CONCLUÍDA
591668	03/05/2017	TREM 01 BIENAL	CONCLUÍDA
593632	15/05/2017	TREM 22 / 880.000 km	NÃO CONCLUÍDA
595377	25/05/2017	TREM 32 864.000 km	CONCLUÍDA
591991	05/05/2017	TREM 29 / 783.000 km	NÃO CONCLUÍDA
592846	11/05/2017	TREM 31 837.000 km	CONCLUÍDA
593894	17/05/2017	TREM 25 837.000 km	CONCLUÍDA
594403	19/05/2017	TREM 21 837.000 km	CONCLUÍDA
597937	07/06/2017	TREM 11 TRIENAL	CONCLUÍDA
597933	07/06/2017	TREM 11 BIENAL	CONCLUÍDA
598714	12/06/2017	TREM 08 / PESADA	CONCLUÍDA
600093	21/06/2017	TREM 32 880.000 km	NÃO CONCLUÍDA
601778	30/06/2017	TREM 27 / 880.000 km	NÃO CONCLUÍDA
601328	29/06/2017	TREM 29 / 810.000 km	NÃO CONCLUÍDA
597497	06/06/2017	TREM 23 864.000 km	CONCLUÍDA
600796	26/06/2017	TREM 30 864.000 km	CONCLUÍDA
598944	14/06/2017	TREM 22 / 891.000 km	NÃO CONCLUÍDA
599686	19/06/2017	TREM 28 837.000 km	CONCLUÍDA

605509	22/07/2017	TREM 07 TRIENAL	NÃO CONCLUÍDA
606119	24/07/2017	TREM 23 880.000 km	NÃO CONCLUÍDA
607184	02/08/2017	TREM 30 880.000 km	NÃO CONCLUÍDA
609427	11/08/2017	TREM 31 880.000 km	NÃO CONCLUÍDA
610440	16/08/2017	TREM 25 880.000 km	NÃO CONCLUÍDA
612156	28/08/2017	TREM 21 880.000 km	NÃO CONCLUÍDA
618168	29/09/2017	TREM 28 880.000 km	NÃO CONCLUÍDA

Referente à execução do Contrato 23/2016 – Lote 01, observou-se que não consta nos autos documento que demonstre a reavaliação de penalidades não aplicadas, indicadas em meses anteriores, em especial para o índice de Atendimento À Programação de Manutenção Preventiva - APP, em decorrência das justificativas apresentadas pela Contratada.

Ressalta-se que quanto a estas preventivas não realizadas, tempestivamente, a responsabilidade pela não realização foi da Contratada.

Além disso, observou-se que tem OS pendentes de conclusão, no RAM de Dez 2017, desde fevereiro, março de 2017, especificamente no Quadro de do “Item 9.6 - Índice de Ordens de Serviço Pendentes Há mais de 60 e/ou 90 dias.”

Notou-se também que os índices de Desempenho do “Item 9.7 Reparos e Revisões” vem indicando o não cumprimento das obrigações mínimas contratadas, com ordens de serviços abertas por longo período, com grande quantidade de dias de atraso na execução dos serviços.

A demora na reparação/revisão de equipamentos/sobressalentes podem prejudicar a manutenção do Sistema por deficiência ou falta desses equipamentos. O cumprimento dos prazos de execução das ordens de serviços pode melhorar a qualidade das reparações e a celeridade da execução dos serviços, minimizando pendências, aumentando oferta de sobressalentes de giro a serem empregados no sistema, evitando e/ou eliminando a ocorrência de penalidades em prol de um sistema cada vez mais eficiente.

Manifestação do Auditado

Por meio do Ofício N° 8/2020 - METRO-DF/PRE/GAB, de 13/01/2020 (33936163) e Memorando N° 46/2020 - METRO-DF/DOM/OGE, de 09/01/2020 (33860697), a Companhia indicou que:

Item 1.17 do IAC N° 22/2019: “Manutenções preventivas pendentes de conclusão por longo período”

Recomendação "R.48"

R.48) Avaliar as preventivas previstas para conclusão desde março/2017 que estão com status de não concluídas no RAM de fevereiro de 2018;

Com a contratação no modelo de parcelamento do objeto em que suscitou os contratos em separado para os sistemas integrantes da manutenção do Metrô-DF, sendo um destes o Contrato 23/2016 referente ao Material Rodante (trens), uma das evoluções foi integralizar verticalmente o processo de engenharia da manutenção que está estabelecido no Item 7.2.2 - ENGENHARIA DE MANUTENÇÃO DO METRO-DF do Projeto Básico onde lê-se:

"Propor intervenções do tipo preditiva e planos alternativos de amostragem estatística visando maior aproveitamento da vida útil dos componentes do SISTEMA; Analisar, elaborar e aprovar planos, procedimentos e roteiros de manutenção;"

Com o advento da engenharia de manutenção ser privativa do Metrô-DF, foi iniciado a pesquisa e análise de manutenções anteriormente estabelecidas quanto a necessidade dentro dos períodos definidos em procedimentos anteriores, no caso em questão encontram-se abaixo as informações:

Conforme estabelecido no Item 1 do Roteiro de Manutenção N° 2.MTU.RM.MP.KM.011.02 - Truques nos Trens Frota 2000, a manutenção da caixa de graxa com a quilometragem de 880.000 Km somente se dá quando for constatada a necessidade.

Item	Descrição	Observação
CAIXA DE GRAXA		
1	Substituir o rodeiro para manutenção da caixa de graxa em oficina. Desmontar todos os componentes e substituir a graxa e o rolamento, se necessário.	Ver fascículo 70.000C

Também, conforme estabelecido no Item 21 do Manual de Manutenção Série 2000 - PROGRAMA DE MANUTENÇÃO DO TREM - Capítulo 70.000 — TRUQUES, a manutenção da caixa de graxa com a quilometragem de 880.000 Km somente se dá quando for constatada a necessidade.

ITEM	PERIÓDIC. (Km)	DESCRIÇÃO
21	877.500	CAIXA DE GRAXA Deverá ter todas as partes componentes desmontadas, e substituição da graxa e do rolamento se necessário (880.000km)

Desta forma, foi iniciada a realização de um estudo do comportamento dos rolamentos dos rodeiros utilizando um analisador de vibração para definir a necessidade de troca em função do final de vida útil dos mesmos, além da elaboração do procedimento de

verificação das condições técnicas do rolamento da caixa de graxa, pois não há atualmente no Metrô-DF um procedimento para a verificação da necessidade de substituição do rolamento.

O Roteiro de Manutenção 2.MTU.RM.MP.KM.011.02 – Truques nos Trens Frota 2000 que aos 880.000 Km, acima mencionado, indica a substituição do rodeiro para manutenção da caixa de graxa em oficina para desmontar todos os componentes e substituir a graxa e o rolamento, se necessário. Com o desenvolvimento dessas análises, foi decidido pela equipe técnica do METRÔ que este item específico seria avaliado e postergada a sua execução até que sejam definida uma nova periodicidade, resultante das observações e conclusões deste procedimento. Pelo fato das manutenções preventivas serem pagas por preço unitário não houve prejuízo ao erário e também não houve prejuízo operacional, pois os trens que deveriam ter sido submetidos aos procedimentos estavam plenamente e continuam sendo monitorados para que dessa forma fosse garantida a segurança na prestação de serviço à população do Distrito Federal.

Recomendação "R.49"

R.49) Rever os percentuais de aplicação de penalidades do Item 9.7 – Reparos e revisões, na próxima contratação, haja vista que tem percentual que é irrelevante em face de a quantidade de dias de atraso na execução dos serviços (que pode causar ineficiência na gestão do Sistema Metroviário com prejuízos ao interesse público), além de está bem aquém dos percentuais estipulados no Decreto nº 26.851, de 30/05/2006 que regula a aplicação de sanções administrativas prevista na Lei Federal nº 8.666/1993 que estipula 0,33% (trinta e três centésimos por cento) por dia de atraso, na entrega de material ou execução de serviços.

Durante a elaboração do Projeto para a próxima contratação dos serviços de manutenção, o Grupo de Trabalho criado para tal fim recebeu sugestões das Divisões do Departamento de Manutenção para revisão dos indicadores e realizou simulações de eventuais deduções para cada um dos indicadores de manutenção, alterando as metas e os percentuais, de modo que se pudessem verificar as suas incidências em cada um dos LOTES. Estas simulações contemplaram também comparações com as penalidades dos atuais contratos de manutenção, com o fito manter ou elevar o rigor contratual sem prejudicar o seu equilíbrio financeiro.

Posteriormente às simulações, foram revistos os percentuais de aplicação de penalidades, incluído o sobredito indicador, referente aos Reparos e revisões nas oficinas de manutenção, para uma contratação futura.

Recomendação "R.50"

R.50) Reavaliar a apuração das preventivas pendentes, que estavam previstas para fev/2017 e foram concluídas somente a partir de nov/2017, em especial, as preventivas em função da inoperância do torno rodeiro (Torno Subterrâneo), verificando a razoabilidade das justificativas apresentadas;

As manutenções preventivas dos trens da Frota 1000 e 2000 do Metrô-DF são realizadas em diferentes formas:

- Na Frota 1000 são classificadas em Leve, Média, Pesada, Bienal e Trienal, tendo escopo diferenciados para cada categoria.

- Na Frota 2000 as manutenções são realizadas de acordo com a quilometragem percorrida de cada trem. A cada mês realiza-se a manutenção de 13.500KM, 27.000 KM, 40.500km e múltiplas quilometragens para os mais diversos sistemas embarcados (tração e freio elétrico, truques, ventilação, ar comprimido e etc.).

Para a realização dessas manutenções existem um rol de roteiros associados a cada tipo de sistema ou subsistema e suas devidas quilometragens. Exemplificando, na manutenção de 810.000Km dos Trens da Série 2000 são utilizados vários roteiros que coincidem nessa faixa. Dentre estes, existe um procedimento específico em que são realizadas as medidas da rodas dos trens para que sejam verificados os desgastes natural do uso dos mesmos e alimentar o sistema de correção do ATC (Automatic Train Control), que dinamicamente monitora os desgastes das rodas e informa as falhas decorrentes de desgastes fora da curva de normalidade destes.

Para verificação destes diâmetros de rodas e a própria usinagem das rodas, foi adquirido pelo Metrô-DF um torno industrial de controle numérico, denominado Torno de Rodeiros, do Fabricante Alemão Hegenscheidt, que possibilita dar celeridade e precisão ao processo de medição e usinagem das rodas, já que o mesmo realiza todas estas tarefas sem a necessidade de extração do conjunto rodeiros do trem e envio para reparo externo, como era feito anteriormente à sua aquisição.

Em relação ao apontamento de auditoria, informamos que o Torno de Rodeiros apresentou um problema no motor atuador (OS 577682) no dia 13/02/2017, porém após testes não foi possível o seu restabelecimento. Houve uma dificuldade em encontrar fornecedores no mercado nacional que realizasse a reparação no torno Hegenscheidt MFD U2000-400, porém, a contratada MPE Engenharia conseguiu encontrar um fornecedor que se propôs a fazer a assistência técnica para o torno, faltando parecer final a cerca desta falha. Foi disponibilizado um técnico da empresa HLT (representante da empresa Hegenscheidt no Brasil) para visita e resolução das falhas no torno a partir do dia 25/04/2017 nas oficinas do Metrô-DF. Mesmo com a vinda de um técnico da empresa HLT, não foi possível a operacionalização do mesmo. Após várias tentativas e dentro da disponibilidade de tempo da matriz da Hegenscheidt na Alemanha, conseguiu-se a vinda de um técnico da Alemanha para o Metrô-DF com intuito de operacionalizar o torno de rodeiro. O mesmo esteve no Metrô-DF do dia 24/05 a 27/05 com acompanhamento da MPE, Metrô-DF e HLT. Conseguiu-se neste período usinar um rodeiro e o calo na roda do trem 28. Após isso o torno continuou indisponível e com falhas.

Em reunião entre técnico da Hegenscheidt, MPE, Metrô-DF e HLT, o mesmo informou que existiam falhas desconhecidas e intermitentes e que o torno deveria passar por um processo maior de intervenção, ao qual ele precisaria de mais tempo para a conclusão do serviço e que o torno deveria ter sido submetido a revisão anteriormente. Foi acordado em reunião que o técnico da Hegenscheidt enviaria um relatório conclusivo com ações a serem realizadas e com previsão de entrega para junho/2017.

Em referência aos problemas operacionais apresentados pelo torno de rodeiros até a época da falha, o Departamento de Manutenção, de forma colaborativa, através da Carta nº 360/2017-OMT, designou uma equipe de técnicos do Metrô-DF, para que em conjunto com equipe da MPE, estudassem o equipamento com o objetivo de diagnosticar e qualificar as causas das falhas anotadas. Na medida em que esses estudos evoluíram, foi constatado que a utilização do torno era comprometida apenas no acréscimo de tempo de execução dos serviços. Dessa forma, passou-se a dar

continuidade aos serviços pendentes. Foi estendido o prazo até o dia 31/12/2017, para que a MPE realizasse os serviços necessários para a conclusão das ordens de serviços que necessitavam de medição e usinagem, uma vez que havia vários trens a serem submetidos a este processo de manutenção, e que também seriam apresentados semanalmente relatórios com os trabalhos realizados pelas equipes.

Diante das dificuldades apresentadas, por se tratar de um equipamento de alta complexidade de origem estrangeira, o METRÔ entendeu que não seria razoável a aplicação de penalidades face aos esforços envidados pela contratada junto à equipe técnica do metrô, com vistas a solução do problema.

Cumpre-nos ressaltar que enquanto buscava-se a solução em definitivo para o reparo do torno de rodeiros e, conseqüentemente, a realização dos serviços de medição e usinagem nos trens, não houve imobilização de frota que causasse prejuízos operacionais e nem degradação dos componentes do material rodante.

Análise do Controle Interno

Como se observa na manifestação da Empresa, a Companhia do Metropolitano do DF afirma que as manutenções preventivas previstas desde março/2017 estão com status de não concluídas no RAM de fevereiro de 2018, em decorrência de procedimentos determinados pelo METRÔ-DF, mas que não acarretou em prejuízo ao sistema. Assegura que para a próxima contratação os percentuais de aplicação de penalidades serão revistos, inclusive para o Item 9.7 – Reparos e revisões. Além disso, quanto às preventivas pendentes, em função da inoperância do torno rodeiro (Torno Subterrâneo), afirmou que diante das dificuldades por se tratar de um equipamento de alta complexidade de origem estrangeira, o METRÔ entendeu que não seria razoável a aplicação de penalidades face aos esforços envidados pela contratada junto à equipe técnica do metrô, com vistas a solução do problema e que não houve imobilização de frota que causasse prejuízos operacionais e nem degradação dos componentes do material rodante.

Assim, uma vez que o METRÔ-DF entendeu que não houve prejuízos no atraso de execução de manutenções previstas, bem como está adotando providências para implementar alterações nos percentuais de aplicação de penalidades na próxima contratação, o Controle Interno opta-se por alterar as recomendações dispostas no IAC nº 22/2019.

Causa

Em 2017:

Falta de gestão da contratada na resolução dos problemas ocorridos.

Consequência

Possibilidade de ocorrer deficiência na operacionalização do Sistema por falta de manutenção prevista e não realizada.

Recomendação

Companhia do Metropolitano do Distrito Federal:

- R.48) aprimorar a programação de manutenções preventivas para as próximas contratações ou prorrogações de contrato, de modo que a data prevista para a realização dos serviços reflitam a real necessidade de sua execução.
- R.49) rever os percentuais de aplicação de penalidades do Item 9.7 – Reparos e revisões, na próxima contratação, haja vista que tem percentual que é irrelevante em face da quantidade de dias de atraso na execução dos serviços (que pode causar ineficiência na gestão do Sistema Metroviário com prejuízos ao interesse público), além de estar bem aquém dos percentuais estipulados no Decreto nº 26.851, de 30/05/2006 que regula a aplicação de sanções administrativas prevista na Lei Federal nº 8.666/1993 que estipula 0,33% (trinta e três centésimos por cento) por dia de atraso, na entrega de material ou execução de serviços.

1.18 - Duplicidade de documentos de aplicação de multa com valores diferentes e ausência de relatórios

Classificação da falha: Média

Fato

Processo nº 097.000.722/2016 (Gestão e fiscalização).
Processo nº 097.000.802/2016 (Pagamentos).

Em análise aos Processos em epígrafe, referente ao Contrato 24/2016, que tem como objeto a contratação de serviços técnicos de Manutenção Preventiva e Corretiva do Sistema Metroviário do Distrito Federal, incluindo o fornecimento de Materiais Consumíveis,

Sobressalentes Descartáveis e Serviços de Reparações – Lote 02 – Sinalização, Controle, Telecomunicações e Ventilação, no valor de R\$ 13.769.263,39, foram constatadas fragilidades na fiscalização do contrato por parte da Comissão Gestora.

Nesse sentido, foi detectada às fls. 192/195 duplicidade de documento que informa a penalidade e o valor a ser retido, **com diferença de R\$ 21.072,12**, sendo retido ao final valor a menor.

De acordo com o Memorando nº 0205/2016-OMSF, de 25 de outubro de 2016, fls. 187/191, a penalidade referente ao retrabalho atingiu o montante de R\$ 24.790,73, no item 9.8, cujo IRM era de 4,27% sobre a fatura de R\$ 580.579,14.

À fls. 192, a Carta 317/2016-OMT confirmou, dentre outras penalidades acerca dos demais itens, os valores acima mencionados, conforme tabela abaixo:

Contrato 024			
Div.	Índice	Penalidade Apurada	Valor
OMFI	Reparos e Revisões - Item 9.7	7 dias	R\$ 29,26
OMSF	IRM – Item 9.8	4,27%	R\$ 24.790,73
	TML – SCT – Item 9.3	Nível B – 14h 29min	R\$ 29.470,20
	TML - VT – Item 9.3	Nível B – 11h 48min	R\$ 11.286,46
TOTAL			R\$ 65.576,65

No entanto, à fls. 194/195, consta o mesmo documento que fora apresentado à fls. 192/193, com indícios de cópia, com a mesma tabela, os mesmos índices e valores, com exceção do valor referente ao Índice 9.8 que, embora tenha sido replicada com o mesmo percentual de 4,27%, sofreu uma alteração de R\$ 24.790,73 para R\$ 3.718,61, conforme verificado na tabela abaixo:

Contrato 024			
Div.	Índice	Penalidade Apurada	Valor
OMFI	Reparos e Revisões - Item 9.7	7 dias	R\$ 29,26
OMSF	IRM - Item 9.8	4,27%	R\$ 3.718,61
	TML - SCT - Item 9.3	Nível B - 14h 29min	R\$ 29.470,20
	TML - VT - Item 9.3	Nível B - 11h 48min	R\$ 11.286,46
TOTAL			R\$ 44.504,53

Vale ressaltar que, embora o valor total das penalidades tenha sofrido, após a referida alteração, queda de R\$ 65.576,65 para R\$ 44.504,53, tendo sido solicitada, pela Comissão Gestora, a autorização de pagamento, com base na Carta 317/2016-OMT de menor valor, fl. 308/310, e autorizado o pagamento pela Diretoria Financeira, fl. 311, não foi constatada no processo justificativa para a referida modificação.

Além dessa constatação, foi notada a ausência do Relatório de Avaliação Mensal de Manutenção – RAM referente ao mês de fevereiro de 2017. O referido relatório, previsto pela Cláusula Sexta, Parágrafo segundo item VI do Contrato 24/2016, fls. 02/16, deve ser apresentado à Contratada até o 5º dia útil após o recebimento do Relatório de Progresso Mensal e conter os valores apurados dos indicadores de desempenho referentes a serviços prestados e a relação das eventuais glosas/multas incidentes.

Observou-se que no mês de fevereiro 2017 que não consta relatório da comissão no tocante às penalidades, o valor consolidado foi um dos menores aplicados no presente contrato e sequer houve, por parte da contratada, justificativas quanto às penalidades aplicadas.

Manifestação do Auditado

Por meio do Ofício N° 8/2020 - METRO-DF/PRE/GAB, de 13/01/2020 (33936163) e Memorando N° 46/2020 - METRO-DF/DOM/OGE, de 09/01/2020 (33860697), a Companhia indicou que:

Item 1.18 do IAC N.º 22/2019: “Duplicidade de documentos de aplicação de multa com valores diferentes e ausência de relatórios”

Recomendação "R.51", "R.52" e "R.53"

R.51) Apresentar justificativa detalhada pela existência de dois documentos nos autos contendo valores de multas indicadas divergentes, que teve alteração de R\$ 24.790,73 para R\$ 3.718,61, com diferença de R\$ 21.072,12 não glosados;

R.52) Fazer constar dos autos todos os documentos que subsidiam o processo de aplicação de penalidades decorrentes da execução dos Contratos n.º 24 e 25/2016.

R.53) Glosar o valor de R\$ 21.072,12 relativo à diferença de multa não aplicada, caso não haja justificativa plausível para a existência de dois documentos inseridos nos autos com valores diferentes.

Item 51 a 53 - É possível perceber que houve erro de cálculo no primeiro documento mencionado. Conforme o item 9.8 do Projeto Básico que integra o contrato em tela, o cálculo do IRM é feito a partir da fórmula $0,15 \times \text{IRM} \times \text{Parcela do Lote}$. Desta forma, um valor de IRM de 4,27 % para um faturamento de R\$ 580.579,14 resulta em uma penalidade de R\$ 3.718,61. A título de esclarecimento, o valor apontado de R\$ 24.790,73 só seria possível caso o percentual de 4,27 % incidisse diretamente sobre o valor calculado, o que estaria incorreto conforme contrato. Trata-se, portanto, de retificação de documentação incorreta, não autuada com clareza no processo, mas que se encontra acostada.

Análise do Controle Interno

Como se observa na manifestação, a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal justificou a diferença de valores constantes dos documentos de aplicação de penalidades e ressaltou que a duplicidade de documentos decorre de falta de clareza na documentação acostada nos autos.

Dessa forma, o Controle Interno acolhe as justificativas apresentadas pelo METÔ-DF e opta-se por alterar as recomendações dispostas no IAC n.º 22/2019.

Causa

Em 2016:

Fragilidade na fiscalização contratual, constando mesmo documento em duplicidade com valores diferentes.

Consequência

Possível aplicação de penalidade menor de que a devida, com diferença de R\$ 21.072,12.

Falta de clareza na aplicação das penalidades, em relação aos índices apurados.

Recomendação

Companhia do Metropolitan do Distrito Federal:

- R.50) Sempre que houver a retificação de valores de multas em documento já acostado nos autos, autuar com clareza novo documento contendo justificativa detalhada pela retificação de valores de multas indicadas divergentes, inclusive mencionando o documento anterior retificado com respectiva numeração da folha processual onde se localiza.
- R.51) fazer constar dos autos todos os documentos que subsidiam o processo de aplicação de penalidades decorrentes da execução dos Contratos nº 24 e 25/2016.

3 - CONCLUSÃO

DIMENSÃO	SUBITEM	CLASSIFICAÇÃO
PROCEDIMENTOS LICITATÓRIOS	1.1, 1.3, 1.4, 1.6, 1.7, 1.8, 1.10 e 1.12	Grave
PROCEDIMENTOS LICITATÓRIOS	1.2, 1.5, 1.9, 1.11, 1.13, 1.14, 1.15, 1.16, 1.17 e 1.18	Média

Diretoria de Auditoria de Contas nas Áreas de Infraestrutura e Governo



Documento assinado eletronicamente pela **Controladoria Geral do Distrito Federal**, em 24 /05/2021, conforme art. 5º do Decreto Nº 39.149, de 26 de junho de 2018, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal Nº 121, quarta-feira, 27 de junho de 2018.



Para validar a autenticidade, acesse o endereço <https://saeweb.cg.df.gov.br/validacao> e informe o código de controle **12BBDC03.0D61F1C0.7A619BCC.7F35FFDF**
