



AUDIN

Auditoria Interna da UFSM

Relatório de Auditoria

2019.005

Área:

GESTÃO DA FROTA

Santa Maria, RS

Fevereiro/2020

Universidade Federal de Santa Maria - UFSM
Auditoria Interna

RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO

Órgão: Pró-Reitoria de Infraestrutura - PROINFRA

Unidade Examinada: Coordenadoria de Serviços Gerais – Núcleo de Transporte

Ordem de Serviço: 005/2019

Missão

Avaliar e assessorar a gestão da UFSM na proteção aos valores da organização para o fortalecimento e inovação nos processos de gestão de riscos, controle e governança.

Auditoria Interna Governamental

Atividade independente e objetiva de avaliação e de consultoria, desenhada para adicionar valor e melhorar as operações de uma organização; busca auxiliar as organizações públicas a realizarem seus objetivos, a partir da aplicação de uma abordagem sistemática e disciplinada para avaliar e melhorar a eficácia dos processos de governança, de gerenciamento de riscos e de controles internos.

QUAL FOI O TRABALHO REALIZADO PELA AUDIN?

Este Relatório apresenta os resultados de auditoria realizada na gestão da frota de veículos da UFSM, que avaliou os controles internos relativos à administração dos serviços de transporte oficial da UFSM.

POR QUE A AUDIN REALIZOU ESSE TRABALHO?

Esta ação foi incluída no Plano Anual de Auditoria Interna - PAINT- 2019, devido à materialidade, relevância e criticidade do objeto.

QUAIS AS CONCLUSÕES ALCANÇADAS PELA AUDIN? QUAIS AS RECOMENDAÇÕES QUE DEVERÃO SER ADOTADAS?

Verificou-se que, de modo geral, alguns controles na gestão da frota necessitam de aprimoramento. Nesse sentido, como resultados, citam-se os seguintes achados de auditoria: Inconsistências no uso da frota e falta de informatização dos processos; Controles insuficientes sobre as manutenções e abastecimentos; A UFSM não realiza estudos comparativos que demonstre a vantajosidade econômica na manutenção de frota própria em detrimento de outro(s) modelo(s) de contratação; Acúmulo de veículos inservíveis; Alguns veículos permanecem em locais inapropriados; Fragilidade no processo de reposição ao erário em virtude de multas de trânsito; Insuficiência de normatização interna no controle da frota; A UFSM não promove cursos e capacitação continuada à equipe de motoristas do quadro e pesquisas de satisfação para avaliar a qualidade dos serviços de transporte; Descarte irregular dos resíduos provenientes da manutenção da frota; Não há veículos adaptados para o transporte de pessoas com deficiência; O cadastro individual dos veículos não atende à legislação; Os controles no licenciamento anual dos veículos são suficientes;

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AUDIN	Auditoria Interna
IN	Instrução Normativa
PAINT	Plano Anual de Auditoria Interna
SA	Solicitação de Auditoria
SIAPÉ	Sistema Integrado de Administração de Pessoal
SIE	Sistema de Informações para o Ensino
CSG	Coordenadoria Geral de Serviços Gerais
NT	Núcleo de Transporte

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	7
RESULTADOS DOS EXAMES – ACHADOS DE AUDITORIA.....	8
1. Inconsistências no uso da frota e falta de informatização dos processos	8
2. Controles insuficientes sobre as manutenções e abastecimentos.....	15
3. A UFSM não realiza estudos comparativos que demonstre a vantajosidade econômica na manutenção de frota própria em detrimento de outro(s) modelo(s) de contratação.....	28
4. Acúmulo de veículos inservíveis na frota oficial da UFSM.	39
5. Alguns veículos permanecem em locais inapropriados	42
6. Fragilidade no processo de reposição ao erário em virtude de multas de trânsito.....	45
7. Insuficiência de normatização interna no controle da frota.	49
8. Existência de veículos oficiais com carga patrimonial desatualizada.....	53
9. A UFSM não promove capacitação continuada à equipe de motoristas do quadro e pesquisas de satisfação para avaliar a qualidade dos serviços de transporte.	56
10. Descarte irregular dos resíduos provenientes da manutenção da frota.	60
11. Não há veículos adaptados para o transporte de pessoas com deficiência.....	62
12. O cadastro individual dos veículos não atende à legislação.....	63
13. Os controles no licenciamento anual dos veículos são suficientes	67
RECOMENDAÇÕES	68
CONCLUSÃO	70
ENCAMINHAMENTOS	72
RETIFICAÇÃO E COMPLEMENTO DE INFORMAÇÕES.....	73
ANEXOS.....	74

INTRODUÇÃO

Em atendimento à ação nº 14 do Plano Anual de Atividades de Auditoria 2019 (PAINT) e Ordem de Serviço 005/2019, este relatório apresenta os resultados dos exames realizados pela Auditoria Interna consistentes na análise da gestão e controles na utilização da frota oficial no âmbito da UFSM.

A referida atividade foi incluída no PAINT/2019 como uma ação essencial da Auditoria Interna, diante de solicitação advinda do Gabinete do Reitor (Memorando 190/2018) e também em função da materialidade envolvida, tendo em vista a relevância dos serviços de transporte na consecução das atividades-fim da UFSM. O objetivo geral do trabalho realizado foi avaliar a adequação dos controles internos e verificar o cumprimento de normas internas e legislação pertinente. Pretende-se, assim, auxiliar a organização a aperfeiçoar seus processos de gestão, considerando a busca pelos atributos da governança pública, bem como em atenção aos princípios sintetizados no artigo 37 da Constituição Federal.

O trabalho foi desenvolvido no período de 29/07/2019 a 30/10/2019, com carga horária total de aproximadamente 450 horas, tendo os seguintes objetivos específicos:

- a) Avaliar os controles na utilização dos veículos e verificar seus locais de guarda;
- b) Aferir se os veículos estão centralizados na PROINFRA ou, excepcionalmente, nas unidades previstas pela Resolução 19/2008;
- c) Avaliar os controles internos quanto às manutenções preventiva e corretiva e abastecimentos;
- d) Examinar se há estudos e comparativos sobre a vantajosidade econômica na aquisição /manutenção de frota própria em detrimento de outros modelos de contratações (frota terceirizada, locada, etc), bem como verificar se a UFSM controla o custo operacional dos veículos.
- e) Averiguar se há veículos inservíveis na frota da UFSM e quais os encaminhamentos dados a esses bens;
- f) Avaliar os controles internos adotados quando da ocorrência de infrações de trânsito;
- g) Averiguar a existência de normas internas, manuais e/ou fluxogramas que orientem os procedimentos e rotinas de gestão da frota.
- h) Verificar se a UFSM promove capacitação continuada à equipe de motoristas.
- i) Conferir como ocorre o descarte dos resíduos provenientes da manutenção da frota oficial.
- j) Averiguar se há na frota oficial veículos adaptados para o transporte de pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida.
- k) Aferir se os veículos automotores da UFSM estão com o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) e seguro DPVAT vigentes.

Após elaborar o planejamento, para atingir os objetivos traçados, a equipe de auditoria iniciou uma série de buscas de informações, que se deu, principalmente, com análise da legislação aplicável à gestão da frota, consultas ao SIE e Portal do Patrimônio e expedições de solicitações de auditorias e inspeções *in loco* no setor de transporte.

Outrossim, a fim de testar a efetividade dos controles nos abastecimentos e manutenções, definiu-se uma amostra não-estatística composta por 10 veículos e, destes, foram verificadas algumas manutenções e abastecimentos no período de janeiro a junho do ano de 2019.

No tocante à metodologia, as técnicas de auditoria empregadas consistiram em: análise documental, indagação oral e escrita, inspeções físicas e exame dos registros.

A versão preliminar deste Relatório Auditoria foi apresentada à Coordenadoria de Serviços Gerais e Núcleo de Transporte no dia 1º de novembro de 2019, em reunião de busca conjunta de soluções. Na ocasião, foi concedido prazo até 27 de novembro de 2019 para que as unidades apresentassem suas ponderações sobre os resultados da auditoria realizada. O prazo para manifestação foi plenamente atendido.

RESULTADOS DOS EXAMES – ACHADOS DE AUDITORIA

1. Inconsistências no uso da frota e falta de informatização dos processos.

Buscando aferir como se operacionalizam os controles na utilização da frota oficial, a Audin avaliou o processo de solicitação, agendamento e autorização dos serviços de transporte. Além disso, verificou também se a classificação e alocação dos veículos da UFSM atendem à legislação.

Critério

No tocante aos normativos que disciplinam o uso de veículos oficiais, destacam-se o Decreto nº 9.287/2008; a Instrução Normativa/SLTI/MPOG nº 3/2008, e, no âmbito da UFSM, a Resolução nº 019/2008.

Inicialmente, cumpre esclarecer que o Decreto 9.287/2018 trouxe alterações importantes quanto à classificação dos veículos. Nesse contexto, deixaram de existir as categorias “veículos de transporte institucional” e “veículos especiais”, ficando o uso da frota da administração pública federal, autárquica e fundacional restrito a 3 classificações: a) veículos de representação; b) veículos de serviços comuns; e c) veículos de serviços especiais. Com o novo regulamento, os reitores de universidades federais, dentre outras autoridades, deixam de ter à disposição veículo institucional. Assim, quando necessário, referidos dirigentes devem utilizar os veículos de serviços comuns (modelo básico), não havendo mais permissão legal para utilização de automóvel de forma exclusiva.

No concernente aos controles operacionais para utilização da frota, ordena a IN/SLTI/MPOG 03/2008:

Art. 4º Na utilização de veículo oficial serão registradas, no mínimo, as seguintes informações:

I - identificação do nome, vínculo e lotação do usuário;

II - identificação do motorista; e

III - origem, destino, finalidade, horários de saída e de chegada e as respectivas quilometragens.

Nesse aspecto, a Resolução 019/2008 assim dispõe sobre os controles internos na utilização do serviço de transporte na UFSM:

Art. 4º Nenhum veículo poderá circular sem a "**Ficha de Controle de Veículo**" cujas informações deverão ser preenchidas diariamente pelo motorista (Anexo 1).

Art. 5º Somente poderão trafegar os veículos que estiverem regularizados com:

I - documentação como certificado de propriedade, licenciamento e seguro obrigatório;

II - equipamentos obrigatórios tais como extintor de incêndio, cinto de segurança, triângulo, outros; e

III - boas condições mecânicas.

[...]

Art. 7º Deverão ser devidamente preenchidos os formulários próprios de autorização para uso de veículos da UFSM.

Art. 9º Nenhum veículo poderá trafegar fora dos limites dos “Campi Universitários” de Santa Maria, Frederico Westphalen e Palmeira das Missões sem que o motorista esteja munido da devida autorização:

I - no município, "**Requisição de Transporte a Serviço**" conforme modelo (Anexo 2); e

II - fora do município, "**Ordem de Trânsito em Viagem**" conforme modelo (Anexo 3).

(O grifo é nosso.)

Tem-se, portanto, que o controle no uso da frota compreende a utilização de formulários específicos.¹

Ainda, de acordo com a Resolução 019/08, as autorizações de transporte devem obedecer ao seguinte:

Art. 8º [...]

§ 1º No caso do CESNORS e CAFW, tanto as requisições de transporte a serviço, como as ordens de trânsito em viagens, ficarão sob responsabilidade dos respectivos diretores.

§ 2º As requisições de transporte a serviço para o âmbito do município, feitas pelos órgãos descritos no item “II” deste artigo, ficarão sob a responsabilidade dos respectivos dirigentes.²

§ 3º As ordens de trânsito para viagens fora do âmbito do município, serão de responsabilidade da:

I - Direção do CCR, quando requisitados pelo Biotério Central, Hospital de Clínicas Veterinárias e Zootecnia;

II - Prefeitura da Cidade Universitária, quando requisitada pelo Almoxarifado Central e Restaurante Universitário;

¹ Ressalta-se que a equipe de auditoria não localizou os anexos da Resolução 019/2008, o que impossibilitou a análise dos modelos de formulários propostos pela normativa.

² II - Hospital Universitário de Santa Maria, Centro de Ciências Rurais (Direção, Hospital de Clínicas Veterinárias, Biotério Central e Zootecnia), Almoxarifado Central, Restaurante Universitário e Colégio Politécnico da Universidade Federal de Santa Maria, em consequência das peculiaridades de suas atividades.

III - Direção-Geral do HUSM, quando requisitadas pelas subunidades do próprio hospital; e

IV - Direção do Colégio Politécnico da Universidade Federal de Santa Maria, quando a serviço do próprio Colégio.

Art. 10. Para os veículos centralizados na Prefeitura da Cidade Universitária, as ordens de trânsito em serviço serão emitidas pela Chefia do Setor de Transporte e Oficina, sem a necessidade de autorização superior, para deslocamentos dentro do município e, com autorização superior, para deslocamentos fora do município.

Nas solicitações de transporte nos limites do Município, deve-se obedecer ao que prevê o art. 12 da Resolução 019/2008:

Art. 12. Para atendimento dos “serviços externos” (serviços realizados fora do Campus Universitário e dentro do município), deverá ser observado o seguinte:

I - a solicitação ao Setor de Transporte e Oficina da Prefeitura da Cidade Universitária deverá ser feita mediante a expedição do formulário “requisição de transporte a serviço”, assinado pelo secretário ou dirigente do órgão requisitante;

[...]

Quanto às formalidades necessárias à utilização dos serviços de transporte para deslocamentos externos (fora dos limites do Município), a normativa prevê o seguinte:

Art. 13. Para viagens a serviço, deslocamento em veículos automotores da Instituição para fora do município, deverá ser observado o seguinte:

I – somente poderão ser autorizadas viagens a serviço em veículos oficiais, quando os pedidos vierem acompanhados de justificativa amplamente fundamentada e com a concordância do dirigente da unidade, e desde que as viagens não possam ser realizadas por meio de veículos de linhas regulares de transporte coletivo de acordo com o item 12.1.5 da Instrução Normativa n. 9 republicada no diário Oficial da União, de 19.7.1997.

[...]

III – as viagens poderão ser autorizadas pela Prefeitura da Cidade Universitária, que expedirá respectiva Ordem de Trânsito, exceto para os órgãos previstos nos incisos I e II, do art. 14, desta resolução.

Outrossim, em auditorias de avaliações de controles internos, os critérios são essencialmente baseados em bom senso e boas práticas administrativas, segundo jurisprudência do Tribunal de Contas da União.³

³ Acórdão 1162/2013 – Plenário

Condição

1.1 Classificação de veículos inadequada

A equipe observou na relação encaminhada pelo Núcleo de Transporte que a classificação dos veículos da UFSM encontra-se em desconformidade com os ditames do Decreto 9.287/2018, segundo o qual a frota das universidades federais somente deve ser tipificada em “veículos de serviços comuns” e “veículos de serviços especiais”.

1.2 Falta de informatização na tramitação de requerimentos, agendamentos e autorizações

A Audin apurou como ocorre o processo para utilização dos serviços de transporte gerenciados pelo Núcleo de Transporte. Assim, por ocasião da S.A 2019.005-03, foi afirmado pelo setor:

*Para a utilização dos serviços de transporte atendidos pelo Núcleo de Transporte, a solicitação do **deslocamento externo** é realizada da seguinte forma:*

- A Unidade solicitante deve contatar o Núcleo de Transporte (por telefone ou e-mail), consultando a disponibilidade para a data prevista;
 - Ao ter a confirmação da disponibilidade, a Unidade é orientada a encaminhar o **memorando de solicitação** com a maior brevidade possível, via e-mail, pois o agendamento é realizado apenas com o recebimento deste documento preenchido, conforme modelo disponível no site do setor (Anexo 2);
 - O Núcleo de Transporte recebe o memorando enviado a transporte@ufsm.br e, então, realiza o **agendamento em agenda impressa** e o confirma, via e-mail, para a Unidade solicitante;
 - A partir da confirmação, o tipo de veículo na data especificada está reservado pelo Núcleo de Transporte para a Unidade solicitante;
 - Até 48 horas antes do deslocamento, o **Termo de Compromisso** e a **lista de passageiros** devem ser enviados a este Núcleo por e-mail, sob pena do cancelamento do mesmo;
 - Assim que o motorista é escalado para a viagem, o Núcleo de Transporte informa à Unidade solicitante os dados e o contato do motorista que realizará a viagem para registro e emissão de diárias, quando for o caso;
 - Após a viagem, o motorista entrega ao Núcleo de Transporte a **Ordem de Trânsito** devidamente preenchida e assinada por ele, por um usuário do deslocamento e pela Chefia, além do “**checklist**” preenchido;
 - A Ordem de Trânsito é digitalizada para envio à Unidade, para fins de controle e de prestação de contas no sistema de diárias, quando for o caso;
 - Todas as orientações necessárias ao agendamento estão disponíveis na página do Núcleo de Transporte.
- (O grifo é nosso.)*

Já para deslocamentos internos, os procedimentos adotados são os seguintes:

Para a utilização dos serviços de transporte atendidos pelo Núcleo de Transporte, a solicitação do deslocamento interno é realizada da seguinte forma:

- A Unidade solicitante deve contatar o Núcleo de Transporte (por telefone ou e-mail), consultando a disponibilidade para a data prevista;
- Ao ter a confirmação da disponibilidade, a Unidade é orientada a encaminhar **e-mail ou memorando** de solicitação com a maior brevidade possível, pois o agendamento é realizado apenas com o recebimento da solicitação formal;
- O Núcleo de Transporte recebe a solicitação enviada a transporte@ufsm.br e, então, realiza o **agendamento em planilha eletrônica** e o confirma, via e-mail, para a Unidade solicitante;

- A partir da confirmação, o tipo de veículo na data especificada está reservado pelo Núcleo de Transporte para a Unidade solicitante;
 - Até 48 horas antes do deslocamento, o **Termo de Compromisso e a lista de passageiros** devem ser enviados a este Núcleo por e-mail, sob pena do cancelamento do mesmo.
- (O grifo é nosso.)

Diante do exposto, percebe-se que o processo para utilização de transporte (solicitações, agendamentos e autorizações) é tramitado através de diversos meios como: ligações telefônicas, troca de e-mails, expedições físicas e digitalizações de documentos. Ademais, nota-se que, em relação aos deslocamentos externos, são formalizados 05 diferentes tipos de documentos a cada viagem, além do preenchimento manual da Ficha de Controle de Veículo.

Salienta-se, sobretudo, o processo de agendamentos: segundo consta em Memorando Circular 012/2019 – CSG/PROINFRA, o usuário provoca o Núcleo de Transporte (via ligação telefônica ou e-mail) para obter informação sobre a disponibilidade de transporte para determinada data. Caso haja disponibilidade, o setor realiza pré-reserva do serviço, a qual apenas será efetivada se a unidade enviar solicitação formal (memorando) nas próximas 48 horas.

Por fim, nos termos da manifestação do Núcleo de Transporte (resposta à S.A 2019.005-03), os dados relativos aos deslocamentos são incluídos em planilha eletrônica, mediante digitalização das ordens de trânsito.

Essa informação também consta do Relatório de Gestão 2018⁴:

O controle de agendamento de viagens, ainda é feito de maneira manual através do livro de agendamento e as ordens de trânsito emitidas pela chefia do Núcleo de Transporte. As solicitações de agendamento para viagens são feitas através de memorandos encaminhados ao Núcleo de Transporte. O sistema de agendamento está sendo testado para que possa ser implementado a partir de março de 2019. O controle das viagens é feito por meio de planilha eletrônica com base no escaneamento de todas as ordens trânsito emitidas.

Com isso, apurou-se que, embora o Núcleo de Transporte atue em conformidade com a Resolução 019/08 no controle do uso dos veículos, a falta de automação no processo acarreta acúmulo de formulários, gerando etapas complexas, que demandam um maior tempo de execução. Além disso, a situação pode estar ensejando mau aproveitamento de recursos humanos, atribuindo a servidores e/ou colaboradores tarefas meramente mecânicas e repetitivas.⁵

Destaca-se que a otimização nas solicitações e autorizações de viagens já foi objeto de recomendação por este órgão de controle interno, quando da expedição do Relatório de Auditoria 2015.008:

⁴ Disponível em: <https://www.ufsm.br/pro-reitorias/proplan/wp-content/uploads/sites/344/2019/08/RELAT%C3%93RIO_Gestao2018.pdf> Acesso em: 28 ago 2019.

⁵ Destaca-se que, em resposta à AS 2019.005-03, o Núcleo de Transporte afirmou que possui um colaborador encarregado somente das tarefas de organizar, arquivar e localizar documentos.

Recomendação 2 - Colocar em funcionamento, com as adequações necessárias, o módulo “FROTAS” do SIE, de forma que seja otimizada a forma de solicitação e autorização de viagem e que seja, a partir daí, melhorar o controle.

A recomendação encontra-se em processo de monitoramento pela Audin, tendo sido comunicado pelo Núcleo de Transporte que o módulo “frotas” é inviável, pois não atende às necessidades do setor.

1.3 Situação constatada em outras unidades

Além do Núcleo de Transporte, os aspectos relativos à utilização da frota foram também analisados em outros setores, que centralizam o controle de seus veículos. Com essa finalidade, a Audin expediu solicitações de auditoria às seguintes unidades: Colégio Politécnico, Centro de Ciências Rurais, Hospital Universitário e *campi* de Cachoeira do Sul, Frederico Westphalen e Palmeira das Missões, tendo obtido as seguintes informações:

- Campus Cachoeira do Sul: O setor responsável comunicou (Memo. 090/2019-CADCS) que o serviço de transporte é solicitado via e-mail. Para os agendamentos, o campus utiliza agenda eletrônica (*Google Calendar*). A Direção expede Ordem de Trânsito, a qual deve ser entregue à unidade ao final do deslocamento, contendo assinatura do motorista e usuário(s).
Referiu a unidade que os deslocamentos são realizados sempre com o porte da Ficha do Veículo e Ordem de Trânsito. Além disso, o motorista verifica as condições do veículo antes de sua utilização, porém não há preenchimento de *checklist*.
- Campus Palmeira das Missões: Referiu a Secretaria Administrativa (Memo. 76/2019) que o solicitante entra em contato para verificar a disponibilidade de agenda, juntamente com solicitação firmada pelo ordenador da despesa. O setor então expede Ordem de Trânsito para o deslocamento contendo os dados da viagem, devendo ser entregue pelo motorista ao final do serviço. O servidor insere os dados em planilha de controle e arquiva o documento. Além disso, o campus monitora sua frota com preenchimento da ficha de controle do veículo. Afirmou, ainda, que as condições das viaturas são revisadas, sempre que possível, antes e após as viagens.
- Campus Frederico Westphalen: Em Memorando nº 038/2019, o Setor de Infraestrutura e Transporte do campus informou que o transporte é disponibilizado mediante a entrega de solicitação formal (o campus utiliza o modelo de memorando do Núcleo de Transporte), devendo o documento conter a anuência do chefe do departamento, do diretor do campus ou representante da secretaria. A ordem de trânsito autorizando a viagem é expedida pelo servidor do setor de transportes do campus. A unidade relatou que mantém ficha de controle do veículo e que o setor confere itens básicos da viatura sempre que possível.
- Colégio Politécnico: Foi informado pela unidade (Memo. 76/2019) que o serviço de transporte é controlado mediante agendamento prévio, que pode ser feito via presencial ou por telefone. A unidade referiu que tanto para deslocamentos internos quanto para viagens são registradas informações como: destino, itinerário, condições

da estrada, data e horário de saída e retorno, identificação do servidor responsável e lista de passageiros. O setor afirmou ainda que para deslocamentos internos (dentro do Município) não é expedida autorização por escrito, para evitar burocratização.

- Hospital Universitário de Santa Maria: A unidade segue as diretrizes dispostas no Manual de Gerenciamento da Rotina do Setor de Hotelaria Hospitalar – HUSM. As requisições dos serviços de transporte ocorrem em ambiente *online*. O setor informou que é mantida ficha individual em cada viatura, além de utilizar “requisição de transporte a serviço” para deslocamentos internos e “ordem de trânsito” para deslocamentos externos. Comunicou que os veículos são checados semanalmente e sempre que há viagens. Encaminhou modelo de *checklist* adotado pela unidade.
- Direção do Centro de Ciências Rurais: Conforme informado pelo CCR (Memo. 080/2019), para utilização de veículos da carga da Direção, o controle ocorre da seguinte forma: a solicitação de transporte é realizada por memorando, firmado pela chefia do departamento. Havendo disponibilidade, o serviço é agendado pelo Setor de Transporte do Centro. A unidade solicitante tem até 48 horas antes da vigem para realizar a entrega da lista de passageiros e indicar o servidor responsável. Ao término do deslocamento, o motorista emite relatório, contendo a quilometragem percorrida, data e horários de saída e chegada. A unidade afirmou que utiliza “ordem de trânsito” ou “requisição de transporte a serviço” e também mantém “ficha de controle de veículo”. Não foram descritas as medidas adotadas para deslocamentos internos.

Além disso, a Direção do CCR encaminhou à Audin manifestação dos departamentos acadêmicos que possuem viaturas à disposição e que, portanto, são responsáveis pelo controle, a saber:

- Departamento de Zootecnia comunicou que a utilização de transporte ocorre mediante ordem de trânsito e preenchimento da ficha do veículo, sendo que antes de cada deslocamento é realizada checagem das condições do veículo. A unidade não relatou sobre as formalidades para solicitações e agendamentos de transporte.
- O Departamento de Ciências Florestais afirmou que utiliza Ficha de Controle de Veículo e Ordem de Trânsito ou Requisição de Transporte a serviço, conforme o caso. Informou também que a viatura é conferida antes dos deslocamentos. Não relatou como ocorrem as solicitações de transporte e agendamentos.
- O Departamento de Engenharia Rural, por sua vez, comunicou que a solicitação de utilização de transporte é feita mediante planilha eletrônica, onde é realizada a reserva do veículo, contendo informações sobre o deslocamento (data, turno, solicitante, local e passageiros). Asseverou que nos deslocamentos utiliza somente a Ficha de Controle de Veículo e que, por vezes, é realizada conferência dos itens básicos do automóvel antes de utilizá-lo.

Ante a manifestação das unidades, evidencia-se que os procedimentos para utilização dos veículos não são padronizados.

Diante das constatações dispostas em subitens desse tópico, a Unidade de Auditoria pôde atribuí-las às seguintes prováveis causas e efeitos:

Causa

- 1 – A UFSM não se adaptou ao Decreto 9.287/2018 em função do regulamento ser relativamente recente.
- 2 – A desatualização da Resolução 019/08 prejudica sua integral aplicação.
- 3 – A UFSM não prioriza a informatização das solicitações, agendamentos e autorizações de deslocamentos.

Efeito

- 1 – Descumprimento do Decreto 9.287/2018.
- 2 – Processos manuais na utilização da frota geram acúmulo de registros físicos, exigindo uma gestão documental complexa.
- 3 - Vulnerabilidade dos processos relativos à gestão da frota.

Conclusão

Pelo exposto, pôde-se concluir que, em linhas gerais, há controles sobre a utilização dos veículos, tendo sido encontradas algumas inconsistências pontuais como: classificação da frota em desconformidade com o Decreto 9.287/2018 e falta de padronização dos controles internos entre as unidades analisadas. Contudo, situação que se salienta diz respeito à falta de informatização nos procedimentos para utilização dos serviços de transporte gerenciados pelo Núcleo de Transporte. Nesse particular, evidenciou-se que o uso da frota na UFSM compreende o emprego de diversos documentos físicos, resultando em processos complexos, além de subutilização de recursos humanos em tarefas que poderiam ser controladas de maneira mais célere por meio de um sistema informatizado. Cenário semelhante se verificou em relação às demais unidades examinadas que possuem veículos à disposição, evidenciando que a falta de informatização é um ponto em comum, com exceção constatada no Hospital Universitário.

Por fim, em que pese a alegação do setor quanto à inviabilidade do módulo “FROTAS” do SIE, no entendimento da Unidade de Auditoria, a Administração deve continuar envidando esforços em busca de soluções que atendam satisfatoriamente às demandas na área de transportes, com vistas a otimizar e padronizar os procedimentos.

Nesse contexto, cita-se como boa prática adotada na Instituição a implementação do Portal do Patrimônio, plataforma web onde são processadas as principais etapas da gestão patrimonial da UFSM.

2. Controles insuficientes sobre as manutenções e abastecimentos.

Para consecução deste trabalho, a equipe de auditoria buscou avaliar os controles internos adotados na UFSM por ocasião das manutenções (preventivas e corretivas) e abastecimentos.

Critério

Primeiramente, relevante pontuar que a Administração Pública deve sempre balizar-se pelos princípios nomeados no art. 37, *caput*, da Constituição da República. Por isso, no desenvolvimento de suas atividades, a UFSM deve buscar implementar políticas e soluções

eficientes e vantajosas, de modo que o interesse público esteja evidenciado, observando, ainda, o ordenamento jurídico vigente.

Sobre a contratação de empresa gerenciadora da frota de veículos com fornecimento de combustíveis e prestação de serviços de manutenção em rede credenciada, há precedentes favoráveis no Tribunal de Contas da União. (vide Acórdãos 2.731/2009-TCU-Plenário, 6.512/2012-TCU-1ª Câmara e 3.457/2012-TCU-Plenário).

Entretanto, é possível verificar abaixo, em decisões mais recentes, que a Corte de Contas vem estimulando a adoção de ajustes nessas contratações, a fim de mitigar riscos:

ACÓRDÃO 2.354/2017 – TCU - PLENÁRIO

[...]

9.2. recomendar ao Departamento de Polícia Rodoviária Federal que solicite, no âmbito do Contrato 18/2017 (Ticket Soluções HDFGT S/A), originado do Pregão Eletrônico SRP 1/2017, que a contratada efetue os seguintes ajustes no sistema de gerenciamento de frota atualmente utilizado a fim de mitigar riscos à economicidade, à eficiência e à restrição de competitividade e comunique, no prazo de 30 (trinta) dias, as medidas adotadas:

9.2.1. envio, via sistema, após a realização do orçamento inicial, de pedidos de elaboração de orçamentos a todas as credenciadas localizadas no município em que o veículo realizará a manutenção;

9.2.2. previsão nos orçamentos de data de início e de término dos serviços; e

9.2.3. exigência de justificativas, caso a credenciada de menor preço não seja escolhida para realização da manutenção preventiva ou corretiva.

9.3. recomendar à Secretaria de Gestão do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão que indique, em sítio eletrônico de sua responsabilidade que verse sobre aquisições e contratos (ou algum outro endereço eletrônico pelo qual seja responsável e que trate de tema correlato), as boas práticas listadas a seguir, em modelos de contratos cujos objetos envolvam gerenciamento de frota de veículos, abrangendo manutenção preventiva e corretiva, mediante contratação de empresa credenciadora de oficinas automotivas:

9.3.1. adoção de controles e procedimentos para minimizar risco de aquisição de peças meramente com base em valor constante de tabelas referenciais;

9.3.2. estímulo à competição entre prestadores de serviços integrantes de redes credenciadas, nos certames de abrangência local, regional e nacional, a exemplo do procedimento existente no Pregão Eletrônico 1/2017, no qual o Departamento de Polícia Rodoviária Federal realiza cotações junto a três ou mais oficinas credenciadas da empresa contratada, buscando realizar o serviço de manutenção com o prestador que ofertar o menor preço abaixo do desconto oferecido pela empresa contratada; e

9.3.3. realização, na fase de planejamento dos certames, de pesquisas de preços levando em conta não só valores mínimos de desconto propostos pelas gerenciadoras, mas também os efetivamente oferecidos pelas credenciadas.

[...]

ACÓRDÃO 120/2018 – TCU- PLENÁRIO

9.3. com fundamento no art. 250, III, do Regimento Interno do TCU, c/c art. 6º da Resolução-TCU 265/2014, recomendar à Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos que, no âmbito das licitações e contratações relacionadas ao mesmo modelo sob exame, avalie a conveniência e a oportunidade de:

9.3.1. designar para atuar na condição de fiscal do contrato empregado que tenha passado por treinamento em mecânica e possua, no mínimo, conhecimentos

básicos sobre o assunto, com vistas a mitigar os riscos da desnecessidade de contratação de serviços e/ou reposição de peças sem defeitos;

9.3.2. considerar variadas metodologias de pagamento da taxa de gerenciamento à contratada, incluindo, entre outras, a remuneração por quantidade de serviços prestados, independentemente do valor, e percentual sobre o valor mensal dos serviços e peças, adotando a melhor opção entre todas as estudadas;

[...]

9.3.5. avaliar os riscos decorrentes da centralização dos serviços em poucos fornecedores (dependência de fornecimento) e sua sustentabilidade ao longo do tempo, levando em conta estratégias alternativas para mitigá-los;

ACÓRDÃO 1.077/2019 – TCU - PLENÁRIO

9.1. recomendar à Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos que avalie a conveniência e a oportunidade de adotar as seguintes medidas em relação aos contratos de manutenção veicular:

9.1.1. definir previamente referenciais de preços dos conjuntos de peças e serviços mais utilizados, como por exemplo os serviços de manutenção preventiva (troca de óleo, filtros, geometria, kit de relação, velas, baterias, correia dentada, entre outros) , de forma a subsidiar a aprovação dos orçamentos e dar aos responsáveis parâmetros mais seguros, com vistas a garantir que a vantagem ofertada nas licitações seja observada na execução dos serviços;
(grifamos)

Outrossim, imperioso destaque merece excerto do voto da relatoria, conforme publicado em Boletim de Jurisprudência nº 204/2018 da Corte:

ACÓRDÃO 120/2018 PLENÁRIO (REPRESENTAÇÃO, RELATOR MINISTRO BRUNO DANTAS)

Licitação. Serviços contínuos. Serviço de manutenção e reparos. Veículo. Justificativa. Intermediação. **A adoção do modelo de quarterização do serviço de manutenção da frota, por se encontrar no âmbito de discricionariedade do gestor, exige justificativa específica, elaborada com base em estudos técnicos, os quais demonstrem aspectos como a adequação, a eficiência e a economicidade de utilização do modelo, tudo devidamente registrado no documento de planejamento da contratação.**

(grifamos)

Ainda, sobre a necessidade de justificar a quarterização, conforme se observa em Parecer nº 02/2013/CPLC/DEPCONSU/PGF/AGU, a Procuradoria-Geral Federal também firmou entendimento, inferindo que:

I. A adoção do denominado serviço de gerenciamento de frota, por se tratar de intermediação na aquisição de bens serviços, exige justificativa específica, elaborada com base em estudos técnicos, os quais demonstrem aspectos como adequação, eficiência economicidade na utilização do modelo, tudo devidamente consignado no documento de planejamento da contratação (termo de referência, projeto básico etc.)

Também, em distinto estudo sobre o tema em voga, Pereira Junior e Dotti⁶ aduzem que:

Sob a perspectiva da eficácia e da celeridade, o novo modelo pode sustentar-se, todavia é na da economicidade que a Administração Pública pode encontrar barreiras à sua adoção. Se cabe ao gestor a discricionariedade (o que não o exonera de externar os motivos de seu convencimento racional) de definir o objeto que superiormente atenda ao interesse público, como bem salientou a Corte de Contas federal, incumbe-lhe, também, o dever de considerar o fator preço nessa escolha.

Na sequência, os autores pontuam que, não sendo os valores dos serviços objeto do certame licitatório, ainda que a taxa de administração seja igual a zero ou mesmo negativa, não há como garantir que a quarteirização da gestão da frota seja a opção mais vantajosa à Administração. Por isso, sustentam que deve haver análise criteriosa do custo-benefício, de modo que esse tipo de ajuste atenda ao interesse público.

Especificamente quanto à necessidade de transparência e controles eficientes na coleta de orçamentos com as oficinas da rede credenciada da contratada, também foi objeto de apontamento pelo TCU:

ACÓRDÃO 1.077/2019 - PLENÁRIO

9.2. dar ciência à Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos acerca das seguintes falhas relacionadas ao Contrato 22/2017 no âmbito da Superintendência Estadual de Operações dos Correios de Santa Catarina, com vistas à prevenção de ocorrência de outras semelhantes:

(...)

9.2.2. insuficiência dos controles empreendidos em contratos de manutenção veicular no sentido de garantir que as oficinas credenciadas pudessem utilizar e alimentar o sistema para apresentar os seus orçamentos e que fosse possível a contratante solicitar outros orçamentos diretamente via sistema, **de modo a permitir a transparência na aprovação de orçamentos dos serviços de manutenção**, conforme dispõem as especificações técnicas anexas ao Contrato 22/2017, afrontando o art. 66 da Lei 8.666/1993.

(grifamos)

Na UFSM, consoante avençado no Contrato 042/2014, as comunicações sobre orçamentos e as autorizações para execução dos serviços devem ser tramitadas pelo sistema disponibilizado pela empresa contratada. Também, os orçamentos devem ser elaborados mediante inspeção prévia nos veículos, além de conter elementos básicos, que possam subsidiar a Administração na análise do preço praticado:

9.4 Para execução dos serviços técnicos de manutenção da frota, a CONTRATANTE utilizará, preferencialmente, as oficinas credenciadas pela CONTRATADA que disponham dos seguintes requisitos mínimos:

[...]

p) Fornecer em seu orçamento a relação das peças, componentes e materiais a serem trocados, bem como o volume de tempo de serviço, e o custo do homem/hora a ser empregado para aprovação da CONTRATANTE;

[...]

⁶ PEREIRA JUNIOR, Jessé Torres. DOTTI, Marinês Restelatto. **Manutenção da frota e fornecimento de combustíveis por rede credenciada, gerida por empresa contratada: prenúncio da “quarteirização” na gestão pública?** REVISTA DO TCU. 2009. ed. 116. p. 79. Disponível em <<https://revista.tcu.gov.br/ojs/index.php/RTCU/article/view/294>> Acesso em: 16. Set. 2019.

- s) Disponibilizar local adequado para inspeção prévia de todas as peças a serem substituídas nos veículos, fornecendo relação das mesmas e seus respectivos códigos, que serão verificados por servidor ou Comissão especialmente designada, pela autoridade competente da CONTRATANTE;
- t) Receber e inspecionar o veículo da CONTRATANTE;
- u) Enviar para a CONTRATANTE, através do sistema informatizado da CONTRATADA, orçamento dos serviços necessários a serem aplicados no veículo, com as descrições de peças, materiais, serviços com os tempos de execução em horas centesimais e preços líquidos;
- w) Se autorizado, executar os serviços mediante o recebimento pela Internet da Ordem de Serviço expedida pela CONTRATANTE, através do sistema informatizado da CONTRATADA;

Por outro lado, em relação à contratação de empresa especializada para gestão de abastecimentos de frota por meio do uso de cartão eletrônico em postos de combustíveis credenciados, menciona-se o excerto do Acórdão nº 90/2013 – Plenário, que ressalta a responsabilidade do gestor/fiscal do contrato quanto à escolha do menor preço unitário praticado no momento e localidade do abastecimento:

10. De acordo com o termo de referência, a Samf-SP pretende contratar empresa especializada em gestão de abastecimento de frota por meio do uso de cartão eletrônico em postos de combustíveis credenciados. Esse modelo de contratação substitui aquele em que o órgão público licita o abastecimento e contrata uma determinada empresa de posto de combustível, normalmente com base no maior desconto oferecido sobre o preço médio pesquisado pela Agência Nacional de Petróleo (ANP).

11. Nesse novo modelo, o contrato é firmado não mais com uma determinada empresa de venda de combustíveis, mas com a empresa de gestão de cartões, que deve oferecer ao contratante a disponibilidade de postos credenciados de várias bandeiras e localidades, **cabendo aos usuários e gerente da frota a escolha daqueles que possuam o menor preço unitário praticado no momento e localidade do abastecimento.** (Grifo nosso)

Outrossim, cita-se o recente Acórdão nº 150/2019 - Plenário da egrégia Corte de Contas, o qual sinaliza ser da competência da Administração da entidade o monitoramento dos preços da rede credenciada, de modo a dar preferência aos postos de combustível que ofereçam os menores preços:

6.1.9. Recente representação formulada pela mesma empresa em face de edital do Instituto Federal do Triângulo Mineiro – IFTM, tratada no âmbito do TC 018.046/2018-5, abordou a mesma questão, tendo o órgão, após ter sido instado em sede de oitiva, suprimido, tal qual previsto no ato convocatório ora em exame, a possibilidade de ressarcimento ao erário por eventual abastecimento em posto com preços elevados, substituindo-a pela obrigação de a contratada credenciar novos estabelecimentos, no prazo de 15 (quinze) dias, visando à consonância dos preços com a média cotada pela ANP, na hipótese da configuração de preços abusivos pela sua rede credenciada, **reconhecendo, naquele feito, competir à Administração da entidade o monitoramento dos preços da rede credenciada, a fim de que os seus usuários deem preferência aos postos que apresentem os menores preços** (peça 17 do citado feito). (Grifo nosso)

Analogamente, faz-se necessário registrar trecho do voto do relator AUGUSTO SHERMAN CAVALCANTI, do Acórdão nº 1456/2014 – TCU – Plenário, sobre à ausência de regra editalícia atinentes a despesas com abastecimentos ou manutenções:

22. Levando em conta que todo ato carece de ser motivado e considerando a economicidade, eficiência, eficácia e efetividade a ser perseguida pelo gestor público [...] Basta que o gestor justifique, para cada serviço, o preço de mercado mediante pesquisas específicas, em harmonia com o que dispõe a jurisprudência desta Casa. Proponho assim, que tal omissão editalícia seja “convalidada” em cada gasto por meio da comprovação da vantagem do preço de cada intervenção, devidamente comprovada mediante pesquisa de no mínimo três empresas do ramo, em sintonia com os princípios da motivação e da economicidade [...]

Por fim, no que tange aos procedimentos para uso do cartão destinado à aquisição de combustível e manutenção automotiva, salienta-se o item 12 - instrumentos periféricos destinados aos veículos (anexo do contrato da UFSM nº 042/2014) o qual, dentre outras questões, da responsabilidade da contratante em monitorar as informações digitadas, quando das transações realizadas na rede credenciada de estabelecimentos:

12.4 É de responsabilidade da CONTRATANTE, garantir que as informações digitadas no momento da transação na rede credenciada de estabelecimentos sejam verídicas. Caso haja enganos ou distorções a CONTRATADA deverá disponibilizar relatórios que possibilitem a identificação das anomalias em tempo hábil de correção.

Condição

A Unidade de Auditoria verificou que os serviços de manutenção veicular e as aquisições de combustíveis são executados nos termos do Contrato 042/2014, celebrado com a sociedade empresária TICKET SOLUÇÕES HDFGT S/A (CNPJ 03.506.307/0001-57). O objeto contratual consiste no fornecimento de sistema eletrônico para gerenciamento da frota e cartão magnético para utilização dos serviços pela UFSM na rede de empresas credenciadas da contratada (oficinas mecânicas e postos de combustíveis). As despesas com os serviços utilizados pela UFSM são quitadas à contratada, a qual se responsabiliza pelo pagamento às credenciadas.

Esse modelo de contratação trata-se do que a doutrina e jurisprudência vem intitulando de “quarteirização”, como demonstrado anteriormente.

Com o fito de analisar como se operacionalizam as manutenções e abastecimentos dos veículos da UFSM, com vistas a avaliar os controles internos existentes, a equipe de auditoria selecionou uma amostra não-estatística, composta por 10 automóveis:

Quadro 1 – Veículos da amostra

CATEGORIA	PLACA	TIPO	MODELO	RENAVAM
transporte coletivo	ADK9225	ÔNIBUS	M. BENZ	591157586
transporte coletivo	IHF8930	ÔNIBUS	M. BENZ	693345160
transporte coletivo	IGZ8308	ÔNIBUS	M. BENZ	689663269
transporte coletivo	DTA6701	ÔNIBUS	VOLVO	900579803
transporte coletivo	IPZ7125	VAN	SPRINTER	156192659
transporte coletivo	IUP6542	VAN	SPRINTER	558728855

transporte especial	AWG6984	AUTOMÓVEL	JEEP TROLLER	499315863
transporte de pessoal	ITX1232	AUTOMÓVEL	CHEVROLET SPIN	502742267
transporte coletivo	ITA8276	ÔNIBUS	M. BENZ	463891333
transporte de pessoal	NWQ9722	AUTOMÓVEL	PEUGEOT 207	296268305

Com isso, solicitou-se ao Núcleo de Transporte informações sobre as manutenções realizadas nos veículos acima identificados, no período compreendido entre os meses de janeiro a junho do exercício de 2019. Destes serviços executados, a equipe de auditoria selecionou alguns e buscou informações sobre a coleta de orçamentos e critérios para escolha das oficinas, tendo verificado o seguinte panorama, conforme relato das unidades:

- Veículo DTA6701
Unidade responsável: Núcleo de Transporte
Manutenções realizadas em 25/01/2019 e 03/05/2019

Foi realizado o serviço de conserto de caixa de mudança e troca de trambulador de marcha da caixa, bem como uma revisão elétrica do ônibus na empresa Eletro Sepe, por esta ser a única autoelétrica credenciada no Sistema Ticket Log com mão de obra qualificada para o serviço, por esse motivo não foram realizados outros orçamentos. Segue Ordem de Serviço em anexo.

Foi realizado o serviço de conserto dos ventiladores do ar-condicionado do ônibus na empresa Arcon Comercio e Serviços por esta ser a única empresa credenciada no Sistema Ticket Log que realiza serviços relacionados com ar condicionado, por esse motivo não foram realizados outros orçamentos. Segue Ordem de Serviço em anexo.

- Veículo placa AWG6984:
Unidade responsável: Núcleo de Transporte
Manutenção realizada em 29/05/2019

Referente ao veículo de placa AWG 6984, este quebrou e estava parado desde o mês de Agosto de 2018, foi realizado um orçamento nesse período no valor de R\$ R\$16.085,90 (em anexo Orçamento Troller Colvero 2018), porém não foi realizado o serviço. Posteriormente, no período de março de 2019, a pedido do Gabinete do Reitor de acordo com a demanda do Colégio Politécnico pela necessidade de um veículo para apoiar nas atividades dos agricultores participantes da Polifera do Agricultor (Memorando n°29/2019, em anexo), foram realizados novos orçamentos para o conserto do veículo na Mecânica Fabiano e na Mecânica Colvero (em anexo). Por este veículo ser importado e de difícil manutenção, resolveu-se realizar a manutenção na Mecânica Colvero, mesmo o orçamento sendo de maior valor, uma vez que esse estabelecimento forneceu orçamento com peças originais, além de constar de equipamentos de alta tecnologia e técnicos mais qualificados para este tipo de serviço. Foi realizado um serviço que garantisse condições de rodagem para seu uso específico. Segue Ordem de Serviço em anexo.

- Veículo ADK9225
Unidade responsável: Campus Palmeira das Missões
Manutenções realizadas em 07/02/2019

*Em relação a escolha da oficina, é feito exclusivamente por ser o **único habilitado para receber pelo cartão Good Card**, nesse caso por se tratar de mecânica Diesel de veículos pesados.*

- Veículo ITX1232
Unidade responsável: Campus Frederico Westphalen
Manutenções realizadas em 30/04/2019 e 22/05/2019

Os orçamentos são verificados e aprovados com base no histórico das manutenções e pesquisa na internet, e via telefone com outras mecânicas, bem como pelo relato do motorista que acompanhou a manutenção. Havendo qualquer dúvida é contatado o Núcleo de Transporte. Quando necessário manutenções corretivas de maior montante os orçamentos são submetidos a análise e aprovação da Direção do Campus.

*As empresas escolhidas para realização das duas manutenções preventivas realizadas no veículo Spin, placas ITX 1232, listadas no documento da auditoria, foram realizadas em **mecânicas especializadas e reconhecidas pela qualidade e bom preço na região**, as quais aceitam o cartão do veículo.*

- Veículo IGZ8308
Unidade responsável: Centro de Ciências Rurais – Direção
Manutenções realizadas em 25/03/2019 e 03/06/2019

*Foi realizado o serviço no ar condicionado e foi substituído o compressor por um novo. A empresa Foggiatto Turismo fez o serviço, **por ser a única credenciada no sistema Ticket Log, com mão de obra qualificada para o serviço**. Por esse motivo não foram realizados outros orçamentos. Segue Ordem de Serviço em anexo.*

*Foi realizado o serviço de suspensão do ônibus na empresa Mecânica Bassan **por ser a única empresa credenciada no Sistema Ticket Log que realiza serviços relacionados com suspensão, com qualidade** e pela urgência em realizar o serviço para viabilizar as viagens práticas das disciplinas do Centro. Por esses motivos não foram realizados outros orçamentos. Segue Ordem de Serviço em anexo.*

A equipe de auditoria constatou fragilidades na coleta de orçamentos para os serviços de manutenção veicular, tendo em vista o baixo número de oficinas credenciadas, bem como a falta de critérios objetivos na escolha dos estabelecimentos.

Corroborando essa constatação, o Departamento de Engenharia Rural e os *campi* de Palmeira das Missões e Cachoeira do Sul sustentaram dificuldades relacionadas à tomada de preços devido à indisponibilidade de oficinas.

Também, verificou-se que as solicitações e envios de orçamentos e ordens de serviço para manutenção da frota não vem sendo praticados conforme previsão contratual (item 9.4, alíneas “u” e “w” – Contrato 042/2014).

Outra fragilidade constatada diz respeito à ausência de fixação de valores referenciais para os serviços de manutenção veicular e aquisição de peças no Contrato 042/2014. O termo contratual fixa apenas preços unitários de referência para os combustíveis (item 01), o que não ocorre quanto ao item 02 (Manutenção Preventiva e Corretiva). Todavia, essa é uma medida importante a ser avaliada pela Gestão para as próximas licitações. Veja-se que a ideia é que os preços referenciais funcionem como parâmetros para subsidiar a análise dos orçamentos apresentados pelas credenciadas, podendo também a Administração

estabelecê-los como limite máximo a ser aceito. Além disso, esses valores precisam ser atualizados periodicamente, a fim de que mantenham seu propósito.

A Audin compreende a inviabilidade de a Administração abranger toda a diversidade de serviços de manutenções e peças referentes às mais variadas marcas e modelos dos veículos da frota oficial. No entanto, entende-se pertinente que sejam desenvolvidos estudos com o objetivo de elaborar uma lista referencial básica, que contenha, ao menos, os preços dos itens e serviços mais frequentes. (vide Acórdão TCU 1.077/2019 – Plenário)

Outrossim, para as demandas que surgirem durante a execução contratual, que não tenham sido pré-estabelecidas, é possível que o edital e contrato prevejam que, nesses casos, a Administração verificará se os orçamentos das credenciadas são compatíveis com os valores de mercado.

Destaca-se aqui que o referencial de preços necessita ser baseado em pesquisa de mercado, de modo que a Audin não recomenda o emprego de tabelas de fabricantes ou o uso de sistemas referenciais de orçamentação (Cilia, Audatex, etc.).

Salienta-se, também, que o uso de tabela de referência não substitui a necessidade de estimular a competitividade entre as empresas da rede credenciada, a fim de assegurar maior economicidade e garantir imparcialidade na escolha do prestador de serviço.

Considerando os postos de combustíveis credenciados, a Audin buscou informações com o Núcleo de Transporte quanto aos critérios de escolha do local de abastecimento, tendo em vista que com maior frequência os veículos da UFSM utilizam-se dos serviços do **“Posto Universitário”**, o qual está localizado dentro dos limites da Universidade. Obteve-se do setor auditado a seguinte resposta:

Fica a critério do motorista a escolha do posto de combustível para realizar o abastecimento do veículo que está utilizando. Muitas vezes a proximidade do estabelecimento é o critério utilizado pelo mesmo, além do valor e da qualidade do combustível (resposta à S.A 2019.005/14). (Grifo nosso)

Nota-se, a partir da manifestação de Núcleo de Transporte, falha na gestão/fiscalização do contrato nº 42/2014, uma vez que compete ao fiscal tal atribuição. Além disso, a utilização de critérios subjetivos para a escolha do posto de combustível credenciado para abastecimento da frota UFSM, fere, dentre outros, os princípios da economicidade, da eficiência e da motivação dos atos da Administração Pública.

Nesse sentido, a realização, no mínimo quinzenal, de pesquisa de preços nos postos de combustível credenciados, com o intuito de emitir a relação daqueles com menor preço unitário praticado por combustível, nos quais os veículos oficiais da UFSM serão autorizados a abastecer é de responsabilidade do fiscal do contrato.

Complementarmente às análises, a equipe de auditoria, tomando por base o quadro 1 e o período de janeiro a junho/2019, examinou os relatórios analíticos de consumo de combustível fornecidos pelo Núcleo de Transporte. Por consequência das verificações, detectou-se abastecimentos incompatíveis com o intervalo temporal e distância percorrida pelas viaturas placas: **ITA8276 e DTA6701**. Tais inconsistências estão dispostas nas áreas em destaque dos quadros 2 e 3, a seguir:

Quadro 2 – Inconsistências encontradas nos registros dos abastecimentos – Veículo ITA8276

Relatório Fuel Control por Veículo											
Formato: ANALÍTICO											
Período: 01/01/2019 a 30/06/2019											
Placa: ITA8276											
Serviço: ABASTECIMENTO											
Ordem / Quebra: TRANSAÇÃO											
Família: TODOS											
Data/Hora	Estabelecimento	Cidade	Motorista	Quilometragem ou Horas	Serviço	Valor	Km Rodados ou Horas Trabalhadas	Litros	Km/Litro ou Litros/hora	Valor/Litro	SETOR
05/02/2019 07:13	POSTO UNIVERSITARIO	SANTA MARIA/RS		378.914	DIESEL	488,67	135	133,91	1,01	3,65	NUCLEO DE TRANSPORTE
05/02/2019 08:19	POSTO UNIVERSITARIO	SANTA MARIA/RS		379.369	DIESEL	457,26	455	125,31	3,63	3,65	NUCLEO DE TRANSPORTE
12/04/2019 08:34	POSTO UNIVERSITARIO	SANTA MARIA/RS		388.461	DIESEL	681,17	-332	184,15	-1,8	3,7	NUCLEO DE TRANSPORTE

Fonte: Núcleo de Transportes (Adaptado)

Quadro 3 – Inconsistências encontradas nos registros dos abastecimentos – Veículo DTA6701

Relatório Fuel Control por Veículo											
Formato: ANALÍTICO											
Período: 01/01/2019 a 30/06/2019											
Placa: DTA6701											
Serviço: ABASTECIMENTO											
Ordem / Quebra: TRANSAÇÃO											
Família: TODOS											
Data/Hora	Estabelecimento	Cidade	Motorista	Quilometragem ou Horas	Serviço	Valor	Km Rodados ou Horas Trabalhadas	Litros	Km/Litro ou Litros/hora	Valor/Litro	SETOR
02/04/2019 08:16	POSTO UNIVERSITARIO	SANTA MARIA/RS		757.982	DIESEL S-10 COMUM	181,25	32	49	0,65	3,7	NUCLEO DE TRANSPORTE
02/04/2019 08:17	POSTO UNIVERSITARIO	SANTA MARIA/RS		758.580	DIESEL S-10 COMUM	723,12	598	195,49	3,06	3,7	NUCLEO DE TRANSPORTE

23/05/2019 10:51	POSTO UNIVERSITARIO	SANTA MARIA/RS		744.576	DIESEL S-10 COMUM	545,84	-19.645	143,68	-136,73	3,8	NUCLEO DE TRANSPORTE
03/06/2019 08:42	DSL POSTOS SANTA MARIA	SANTA MARIA/RS		765.154	DIESEL S-10 COMUM	900,67	20.578	245,54	83,81	3,67	NUCLEO DE TRANSPORTE

Fonte: Núcleo de Transportes (Adaptado)

Pontos a destacar:

Veículo placa: ITA8276 (Quadro 2)

- 05/02/2019 – Ocorreram 2 abastecimentos no mesmo estabelecimento em pouco mais de 1 hora. Além disso, no referido intervalo de tempo, consta um registro de 455 km rodados ou horas trabalhadas;
- 12/04/2019 – Registro negativo de 332 km rodados ou horas trabalhadas.

Veículo Placa: DTA6701 (Quadro 3)

- 02/04/2019: Em aproximadamente 1 minuto, há 2 abastecimentos no mesmo estabelecimento comercial, cujo registro da distância percorrida para esse intervalo temporal é de 598 km rodados ou horas trabalhadas;
- 23/05/2019: Registro negativo de 19.645 km rodados ou horas trabalhadas;
- 03/06/2019: Registro de 20.578 km rodados ou horas trabalhadas, em que o rendimento médio foi de 83,81 km/litro ou litros/hora. Valor incompatível com o rendimento médio do veículo.

Questionada sobre as inconsistências encontradas referentes aos abastecimentos dos veículos placas ITA8276 e DTA6701, a Chefe do Núcleo de Transporte respondeu à S.A. 2019.005-14 nos seguintes termos:

[...]

O lançamento das informações a respeito da placa e quilometragem do veículo são lançados pelo frentista do Posto de Combustível no momento do abastecimento.

Veículo placa: ITA8276

• 05/02/2019

O motorista [REDACTED] realizou uma viagem para a cidade de Jóia/RS no dia 04/02/2019, realizou o abastecimento antes do deslocamento, porém o cartão foi bloqueado de forma automática, ficando pendente o pagamento. No seu retorno, no dia 05/02/2019 realizou um novo abastecimento e também realizou o pagamento do abastecimento pendente.

• 12/04/2019

O motorista [REDACTED] realizou uma viagem nos dias 08/04/2019 e 09/04/2019 realizando o abastecimento no seu retorno, porém o cartão foi bloqueado, ficando pendente o pagamento, o qual foi realizado apenas no dia 12/04/2019, devido o veículo e seu cartão estarem em outra cidade. Como houve um abastecimento no dia 11/04/2019, a quilometragem do dia 12/04/2019 ficou

negativa, pois foi colocada a quilometragem do dia em que o cartão bloqueou (09/04/2019).

Veículo placa: DTA6701

• 02/04/2019

O motorista [REDACTED] realizou uma viagem nos dias 01/04/2019 e 02/04/2019 realizando um abastecimento antes de sair, porém o cartão foi bloqueado, ficando pendente o pagamento, o qual foi realizado apenas no dia 02/04/2019, ao retornar. Este bloqueio provavelmente aconteceu por conta do veículo estar em manutenção em oficina mecânica por um longo período e esta demorar para ser lançada a Ordem de Serviço. Após a viagem o motorista necessitou realizar novo abastecimento.

• 23/05/2019 e 03/06/2019

Possivelmente o frentista no momento de digitar a quilometragem na máquina de passar o cartão digitou a quilometragem de 744.576 km, sendo que o correto seria de 764.576 km.

Por consequência no abastecimento do dia 03/06/2019 o cálculo dos km rodados ficou em 765.154 km – 744.576 km = 20.578 km. (Grifo nosso)

Percebe-se, a partir da resposta do Núcleo de Transporte, que as fragilidades encontradas nos registros dos abastecimentos decorrem, dentre outros fatores, de falhas advindas do próprio sistema de gerenciamento (Ticket Soluções HDFGT S/A), bem como de erros no lançamento das informações pelas empresas credenciadas, no momento da prestação dos serviços. Tal situação, por conseguinte, denota a necessidade de maior atenção pela gestão/fiscalização do contrato nº 42/2014 quanto ao acompanhamento de tais serviços. Questionada quanto a existência de gestor e/ou fiscal formalmente designados, o Coordenador de Serviços Gerais/PROINFRA encaminhou a seguinte resposta à S.A. nº 2019.005/03.

O Gestor formalmente designado no contrato é o servidor Wanderley da Costa Vasconcellos. Entretanto, desde que assumi a CSG em 13/09/2018 venho respondendo pela gestão deste contrato. **Não tenho conhecimento se foi emitida portaria de atualização ou adendo ao contrato (...).** (Grifo nosso)

Não obstante, a Audin procedeu a verificação do Processo nº 23081.005036/2014-36 referente ao Contrato nº 42/2014, constatando que foi realizada a substituição do gestor anterior pelo atual (Terceiro Adendo do contrato em comento, 17/08/2018). Ressalta-se, todavia, ausência da figura do fiscal do contrato, o qual em momento algum foi mencionado nos questionamentos da Audin, tampouco localizado durante o levantamento e análise documentais. Assim, depreende-se a ausência formal de tal agente para o bom acompanhamento dos serviços.

Causas

- 1 – Baixo número de oficinas credenciadas;
- 2 – A ampla pesquisa de preços não é priorizada;
- 3 - Falhas na fiscalização do contrato nº 42/2014 quanto ao acompanhamento das informações de consumo de combustível registradas pelas empresas credenciadas no sistema ticket log.

Efeitos

- 1 – Possível ofensa aos princípios da economicidade e imparcialidade;
- 2 – A fragilidade no registro dos abastecimentos prejudica a análise da gestão sobre o desempenho e custo operacional da frota;
- 3 – Prejuízo na precisão e transparência dos relatórios analíticos fornecidos pelo sistema de gerenciamento contratado pela UFSM.

Conclusão

Haja vista as informações levantadas pela Unidade de Auditoria, a fim de avaliar os controles internos adotados na manutenção automotiva e abastecimento dos veículos da UFSM, constatou-se, primeiramente, que a Instituição adota a intitulada “quarteirização” na contratação desses serviços.

Verificou-se que o TCU já assentou entendimento sobre a legalidade dessa modalidade de ajuste para gerenciamento da frota. De todo modo, o Egrégio Tribunal sopesou que a escolha pela adoção desse modelo inovador insere-se no campo na discricionariedade do gestor, incumbindo-lhe, então, examinar se a metodologia preserva o interesse público e o princípio da proposta mais vantajosa.

Sendo assim, nesse ponto, a Audin compreende que se deve avaliar sobremaneira o custo X benefício na continuidade de contratação nos moldes ora praticados na UFSM, especialmente no que atine à manutenção automotiva. Isso porque, nesse tipo de contratação, há riscos de que o preço final praticado pelas empresas credenciadas não seja o mais vantajoso à Administração, haja vista que os serviços efetivamente utilizados não são objeto do certame licitatório/contrato. Dessa forma, não há como garantir que se estejam auferindo as melhores condições possíveis.

Ademais, essa modalidade de ajuste pressupõe um maior custo em comparação com o método tradicional. Em outras palavras, além do valor despendido para manutenção veicular, aquisição de peças ou combustível, há ainda um custo adicional, que é a remuneração da empresa intermediadora. Por isso, a opção pela quarteirização necessita ser justificada pela gestão, mediante estudos técnicos que evidenciem a eficiência, economicidade e adequação, considerando as características da frota da UFSM.

Além disso, quanto às manifestações relativas ao baixo número de oficinas e dificuldades na realização de cotações de preços, a equipe entende que a situação é extremamente prejudicial, pois limita a gestão na escolha mais vantajosa à UFSM, especialmente pela falta de competitividade entre os prestadores de serviço, inviabilizando a realização de ampla pesquisa de preços na rede credenciada. Essa condição torna-se ainda mais gravosa devido à inexistência de valores referenciais, que orientem os setores na apreciação dos orçamentos. Nesse contexto, o exame da amostra selecionada corrobora a fragilidade dos controles nas manutenções e apontam para a necessidade de implantação de novas rotinas administrativas, sobretudo no aprimoramento das coletas de orçamentos, os quais devem garantir transparência e assegurar à Administração a opção mais vantajosa.

Outrossim, relação aos controles internos relacionados aos abastecimentos, cumpre destacar os valores incompatíveis/inexequíveis encontrados pela Audin nos relatórios analíticos no sistema de gerenciamento contratado. O achado evidenciou, dentre outros fatores, que as falhas na alimentação dos dados pelas empresas credenciadas carecem do fiscal/gestor

do contrato (nº 42/2014) um melhor acompanhamento quanto às discrepâncias apresentadas pelo sistema, apurando e/ou solicitando à contratada as correções necessárias, evitando assim o comprometimento da fidedignidade das informações relativas ao desempenho dos veículos oficiais da UFSM e atendendo ao item 12.4, anexo do contrato nº 42/2014.

Por fim, é importante que as unidades que possuem veículos em sua carga busquem ampliar a pesquisa de preços na rede credenciada sempre que possível, bem como que se abstenham de eleger prestadores dos serviços com base em justificativas de cunho subjetivo, em observância ao Princípio da Impessoalidade nomeado no art. 37 da Constituição Federal.

3. A UFSM não realiza estudos comparativos que demonstrem a vantajosidade econômica na manutenção de frota própria em detrimento de outro(s) modelo(s) de contratação.

Critério

De acordo com o que prevê o Decreto 9.287/2018:

Art. 8º Os órgãos, as autarquias e as fundações da administração pública federal deverão considerar todos os modelos de contratação praticados pela administração pública federal para prestação de serviço de transporte de material e de pessoal a serviço, de que trata o art. 4º, e adotar aquele que for comprovadamente mais vantajoso em comparação ao modelo vigente.

§ 1º A aquisição de veículos deverá ser adotada somente quando comprovada a sua vantajosidade econômica em relação à adoção de qualquer dos demais modelos de contratação praticados pela administração pública federal.

§ 2º Quando da substituição dos veículos próprios pelos modelos praticados pela administração pública federal, seus órgãos, suas autarquias e suas fundações elaborarão e executarão plano de desmobilização, que será encaminhado para a aprovação pela Secretaria de Gestão do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão.

[...]

Além disso, salienta-se que os serviços de transporte são passíveis de execução indireta, nos termos do que preceitua o Decreto 9.507/2018. Ainda, segundo se depreende da Portaria 443/2018/MPDG, não apenas é facultado ao gestor terceirizá-los, como é preferível que o faça:

Art. 1º No âmbito da administração pública federal direta, autárquica e fundacional, serão preferencialmente objeto de execução indireta, dentre outros, os seguintes serviços:

[...]

XXVIII - transportes;

Contudo, evidentemente que incumbe à gestão eleger a forma de prestação dos serviços que melhor atenda às demandas de transporte oficial na UFSM, devendo a escolha balizar-se sempre pelos princípios que regem a Administração Pública. Nesse ponto, para fins de subsidiar a tomada de decisões, a Unidade de Auditoria ressalta a importância de apurar com acurácia, mediante análise comparativa, os custos, riscos e benefícios dos diversos modelos de contratação disponíveis nessa seara, considerando não apenas as despesas com

combustíveis e manutenção, mas também os aspectos relacionados aos dispêndios com estrutura administrativa e aproveitamento de recursos humanos.

Veja-se que a temática foi abordada pela reforma administrativa instalada pelo Decreto-Lei 200, de 1967, o qual, em dispositivo recepcionado pela Carta de 1988, já enraizava no ordenamento a necessidade de otimização administrativa:

Art. 10 [...]

§ 7º Para melhor desincumbir-se das tarefas de planejamento, coordenação, supervisão e controle e com o objetivo de impedir o crescimento desmesurado da máquina administrativa, a Administração procurará desobrigar-se da realização material de tarefas executivas, recorrendo, sempre que possível, à execução indireta, mediante contrato, desde que exista, na área, iniciativa privada suficientemente desenvolvida e capacitada a desempenhar os encargos de execução.

Portanto, na atual conjuntura, observa-se um movimento que rumo à terceirização das atividades não finalísticas na Administração Pública, de modo que o ordenamento jurídico sinaliza, inclusive, preferência pela execução indireta em certos casos.

O TCU já abordou a necessidade de manter atualizados estudos comparativos que subsidiem o gestor na tomada de decisão sobre o modelo que ofereça maior vantagem:

ACÓRDÃO 120/2018 – TCU - PLENÁRIO

9.3.3. atualizar o comparativo da vantagem entre aquisição e locação de veículos operacionais para os Correios, levando em conta os dados mais recentes das contratações em curso, com o fito de auxiliar na decisão sobre o tipo de solução a contratar;

Outrossim, a elaboração de estudos comparativos para eleger a melhor forma de contratação perpassa pela necessidade de monitorar o custo operacional da frota. Nesse diapasão, assim determina a IN 03/2008/MPOG:

CAPÍTULO V - CUSTO OPERACIONAL

Art. 24. Os órgãos e entidades farão apuração do custo operacional dos veículos visando a identificar os passíveis de reparos (recuperáveis) e os antieconômicos ou irreparáveis (sucatas), comprovadamente alienáveis.

§ 1º Para os fins do caput deste artigo, o órgão ou entidade manterá o Mapa de Controle do Desempenho e Manutenção do Veículo Oficial de cada veículo (Anexo II) atualizado mensalmente.

§ 2º A apuração prevista no caput deste artigo deverá se basear em critérios econômicos e técnicos, inclusive os relativos à proteção do meio ambiente.

Para tanto, de acordo com o que apregoa a citada norma, o monitoramento dos custos deve ocorrer de maneira individual, sobre cada veículo, mediante “Mapa de Controle do Desempenho e Manutenção do Veículo Oficial”, cujo modelo é também proposto pela já citada instrução normativa.

Ademais, esse controle é instrumento que permite à Administração avaliar a vantagem de manter determinada viatura na frota, considerando as despesas com consumo e

manutenções, em função do valor de mercado do bem, fator esse que também deve ser criteriosamente acompanhado pela gestão.

Sobre o assunto, já se manifestou a Corte de Contas:

ACÓRDÃO 6466/2010 – TCU- SEGUNDA CÂMARA

[...]

9.3.3. na administração de seus veículos proceda estritamente em obediência à legislação pertinente, especialmente quanto à apuração do custo operacional, em observância ao limite regulamentar para gastos com recuperação e conservação de veículos, em cumprimento ao inscrito na IN/SLTI/MPOG nº 03/2008;

9.3.4. faça constar nos Mapas de Controle Anual de Veículos Oficiais as anotações referentes a despesas de manutenção e conservação dos veículos, consoante em estrito cumprimento à IN/SLTI/MPOG nº 03/2008;
(grifamos)

A Controladoria Geral da União - CGU também já enfrentou o tema:

Os gastos com manutenção estão intrinsecamente relacionados à apuração do custo operacional dos veículos que, de acordo com o art. 24 da IN SLTI/MP nº 03/2008, visa identificar os passíveis de reparos (recuperáveis) e os antieconômicos ou irre recuperáveis (sucatas), comprovadamente alienáveis. Acrescenta, ainda, que o órgão ou entidade deverá manter o Mapa de Controle do Desempenho e Manutenção do Veículo Oficial de cada veículo atualizado mensalmente.

Nesse cenário, é possível afirmar também que a obrigação de controlar o desempenho e o custo operacional da frota é corolário dos deveres de eficiência e economicidade, insculpidos no art. 37, caput e art. 70, da Constituição Federal.

Condição

Considerando que a UFSM não detém frota de veículos terceirizada (manifestação Núcleo de Transporte à S.A. 2019.005/03), buscou-se junto aos relatórios de gestão (2016 a 2018) justificativa quanto à vantajosidade de a Instituição adquirir/manter frota própria em detrimento à outras formas de contratação. Obtiveram-se assim as seguintes informações sobre o tópico em comento:

RELATÓRIO DE GESTÃO 2016

h) Razões de escolha da aquisição em detrimento da locação

A Universidade Federal de Santa Maria não loca veículos de passeio (carros). Somente a Universidade Aberta do Brasil (UAB), do NTE, utiliza locação de veículos de passeio. Na Universidade Federal de Santa Maria, as unidades de ensino (centros de ensino) fazem o seu próprio registro de preço para locação de viagens de ônibus e van, ou utilizam o registro de preço do DEMAPA. A PROINFRA utiliza o registro de preço do DEMAPA para locação viagem de ônibus e Van, a qual é realizada pelas empresas Argenta e Wiamart.

[...]

RELATÓRIO DE GESTÃO 2017

h) Razões de escolha da aquisição em detrimento da locação

A Universidade Federal de Santa Maria não loca veículos de passeio (carros). Somente a Universidade Aberta do Brasil (UAB), do NTE, utiliza locação de veículos

de passeio. Na Universidade Federal de Santa Maria, as unidades de ensino (centros de ensino) fazem o seu próprio registro de preço para locação de viagens de ônibus e van, ou utilizam o registro de preço do DEMAPA. A PROINFRA utiliza o registro de preço do DEMAPA para locação viagem de ônibus e Van, a qual é realizada pelas empresas Argenta e Wiamart.

[...]

RELATÓRIO DE GESTÃO 2018

Razões de escolha da aquisição em detrimento da locação

Conforme dispõe o artigo 8º, § 1º do Decreto n. 9.287, a aquisição de veículos será adotada somente quando comprovada a sua vantajosidade econômica em relação à adoção de qualquer dos demais modelos de contratação praticados pela administração pública federal.

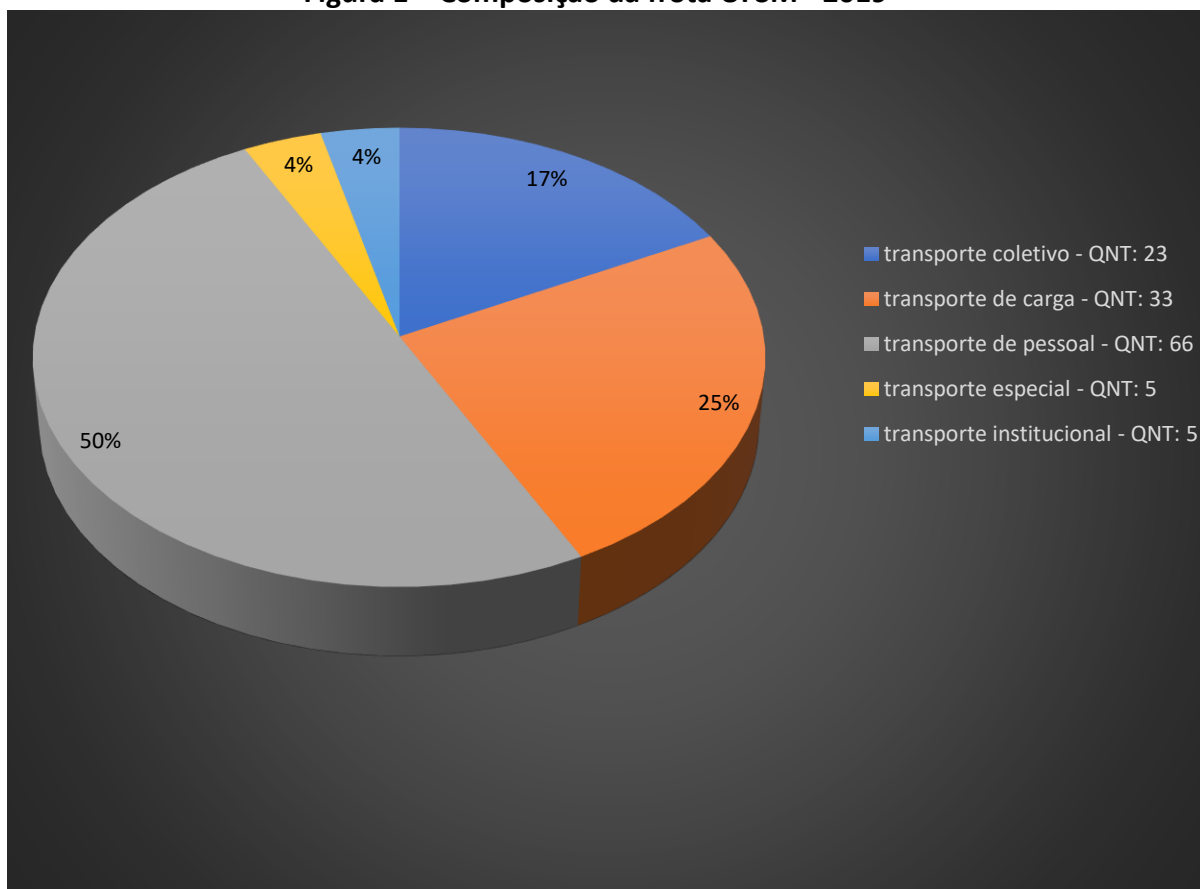
Em razão das justificativas apresentadas nos relatórios de gestão terem se revelado sucintas e pouco esclarecedoras, questionou-se a Coordenadoria de Serviços Gerais – CSG por meio da S.A. 2019.005/03. Conforme manifestação, verificou-se que a UFSM não realiza estudos comparativos de viabilidade econômico-financeira para aferir qual a forma mais vantajosa de execução dos serviços de transporte de material e pessoal:

*Não temos conhecimento se a UFSM em algum momento realizou estudos com este propósito. Entretanto, desde que assumimos a CSG em setembro de 2018, **estamos buscando formas de apurar o custo real de manutenção da frota própria**. A partir da estruturação do Núcleo do Transportes com uma equipe de servidores comprometidos e qualificados estamos conseguindo desenvolver uma metodologia de trabalho capaz de nos fornecer os subsídios necessários para confirmar algo que tínhamos suposição: **com o envelhecimento da frota, está se tornando muito caro manter os veículos da instituição**. Estes relatórios estão sendo analisados e trabalhados com o objetivo de demonstrar esta conclusão aos gestores. Já estamos em contato com cooperativas de taxistas e aplicativos de transporte para buscar formas alternativas de disponibilizar meios de transporte à instituição, **mantendo-se em atividade somente aqueles veículos da frota oficial que apresentarem-se economicamente viáveis**.*

Tendo em vista à resposta da CSG, a AUDIN, com o objetivo de verificar se a atual frota de veículos oficiais da UFSM atende de maneira satisfatória às necessidades institucionais, coletou informações junto ao Núcleo de Transporte e aos sistemas internos da Universidade (SIE e Portal do Patrimônio). Dentre as variáveis analisadas, destacam-se tipo e número de viaturas existentes, despesas com combustível e manutenção, além de quantidade de quilômetros rodados. A partir disso, construiu-se as seguintes conclusões.

Primeiramente, conforme o setor de Transportes (S.A. 2019.005/03) a UFSM possui, no exercício em vigência, 132 veículos automotores “**em condições de uso**”. Sendo, portanto, com base neste quantitativo a elaboração pela AUDIN da figura 1:

Figura 1 – Composição da frota UFSM - 2019



Fonte: Núcleo de Transportes. Elaborado pela equipe de auditoria.

Pontos a destacar:

- Algumas das categorias ainda adotadas pela UFSM foram extintas pelo Decreto Nº 9.287/2018. Atualmente, segundo o normativo, as entidades públicas da administração indireta possuem somente duas classificações: veículos de serviços **comuns e especiais**;
- Carece-se de padronização das informações, isto é, o quantitativo de automóveis existentes no sistema interno da UFSM (SIE) diverge da relação apresentada pelo Núcleo de Transporte. O primeiro registra **157 viaturas**. Enquanto o segundo informa **171 veículos** (132 em condições de uso; 14 para dar baixa junto ao DETRAN; 04 parados no setor de transportes; e 21 veículos em outras situações - *não constam no sistema good card, estão à disposição em outras unidades, ou desativados*).

Outro ponto averiguado pela AUDIN, diz respeito à idade média das 132 viaturas consideradas **“em condições de uso”**. O quadro 4 demonstra quais dessas classificações concentram o número mais expressivo de veículos antigos.

Quadro 04 – Idade média da frota oficial por categoria - 2019

IDADE	TRANSPORTE COLETIVO	TRANSPORTE DE CARGA	TRANSPORTE DE PESSOAL	TRANSPORTE INSTITUCIONAL	TRANSPORTE ESPECIAL	TOTAL	PERCENTUAL
DE 0 A 5 anos	1	2	6	4	1	14	11%
DE 6 A 10 anos	7	10	35	1	1	54	41%
DE 11 A 20 anos	4	12	18	0	3	37	28%
DE 21 A 49 anos	11	9	7	0	0	27	20%
TOTAL	23	33	66	5	5	132	100%
MÉDIA	17,96	15,73	11,11	3,4	10,2	13,13	

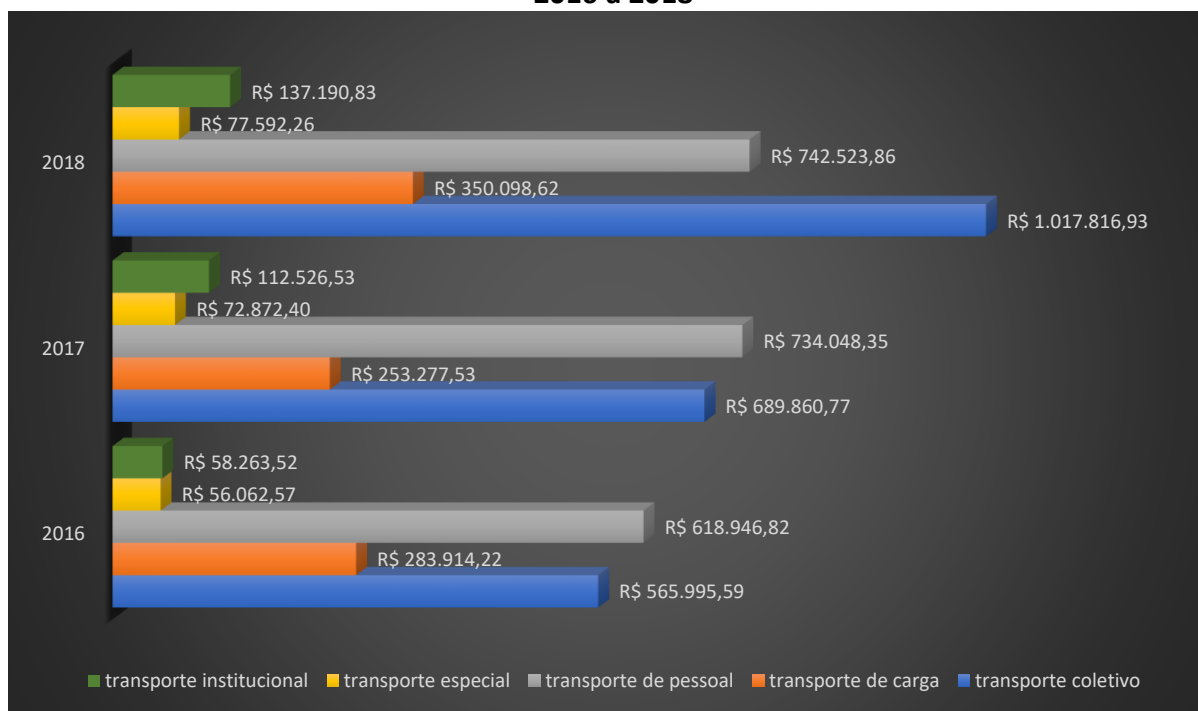
Fonte: Núcleo de Transportes. Elaborado pela equipe de auditoria.

Pontos a destacar:

- A média geral de idade da frota é de 13,13 anos;
- **64** dos 132 veículos da UFSM já ultrapassaram os 10 anos de uso, esse quantitativo representa 48% dos que ainda estão em condições mecânicas de trafegar;
- Dentre as categorias que apresentam maior desgaste estão a de transporte coletivo e de carga, cuja idade média chega a 17,96 e 15,73 anos respectivamente;
- 11 das 27 viaturas com mais de 20 anos de uso são compostas por ônibus e micro-ônibus, as quais inclusive são financeiramente as mais onerosas para a UFSM, tal como será visto na sequência deste relatório.

Tendo vista a informação de que aproximadamente 48% da frota possui mais de 10 anos de uso, a AUDIN, tomando por base os exercícios 2016 a 2018, buscou aferir quais dentre os tipos de transporte existentes na Universidade representam em valores globais as maiores despesas (abastecimentos e manutenções), tal como apresentado na figura 2.

Figura 2 – Despesa total com abastecimento e manutenção dos veículos oficiais da UFSM - 2016 a 2018



Fonte: Núcleo de Transportes. Elaborado pela equipe de auditoria.

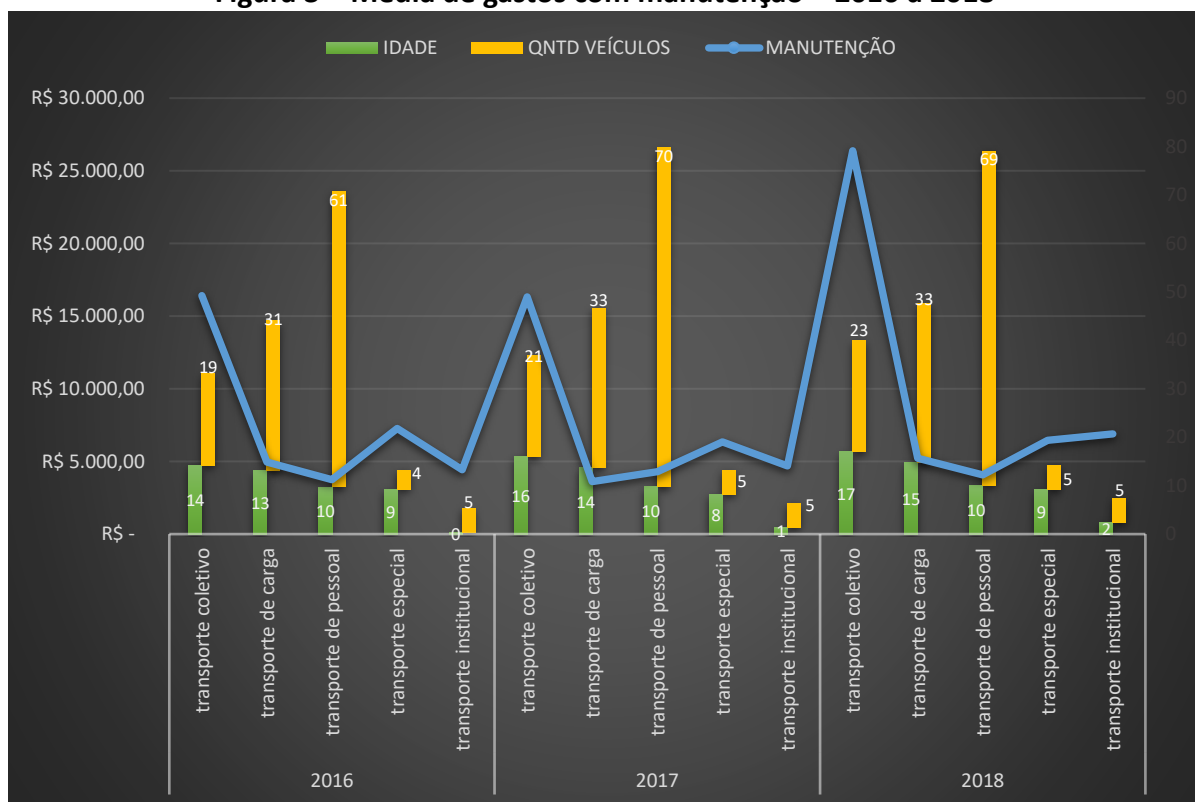
Pontos a destacar:

- Os veículos classificados como transporte coletivo (ônibus e micro-ônibus) além de representarem a parcela mais antiga da frota oficial, estão na segunda colocação dentre os mais dispendiosos para a UFSM. Destaca-se o ano de 2018, cujos gastos com combustível e manutenção foram os maiores em relação às demais categorias, chegando a **R\$ 1.017.816,93**, isto é, a evolução das despesas é compatível com o envelhecimento de tais viaturas;
- A categoria transporte de pessoal, apesar de comporem o maior quantitativo de veículos da frota (vide figura 3), igualmente aos ônibus e micro-ônibus, constituem uma proeminente parcela das despesas com combustível e manutenção. Além disso, conforme quadro 4, dezoito deles, no quesito idade, estão dentro da faixa de 11 a 20 anos de uso.
- No tocante ao total de gastos dispendidos com abastecimento e manutenção da frota oficial da UFSM em cada um dos anos analisados, têm-se os seguintes valores: **R\$ 1.583.182,72** (2016); **R\$ 1.862.585,58** (2017); e **R\$ 2.325.222,50** (2018).

Na mesma esteira, a AUDIN buscou averiguar quais os tipos de transporte da UFSM realizaram com maior frequência reparos mecânicos, e quanto em média essas manutenções

impactaram financeiramente a Instituição. Para fins desta análise, considerou-se a idade e quantidade de veículos por categoria, tal como se segue:

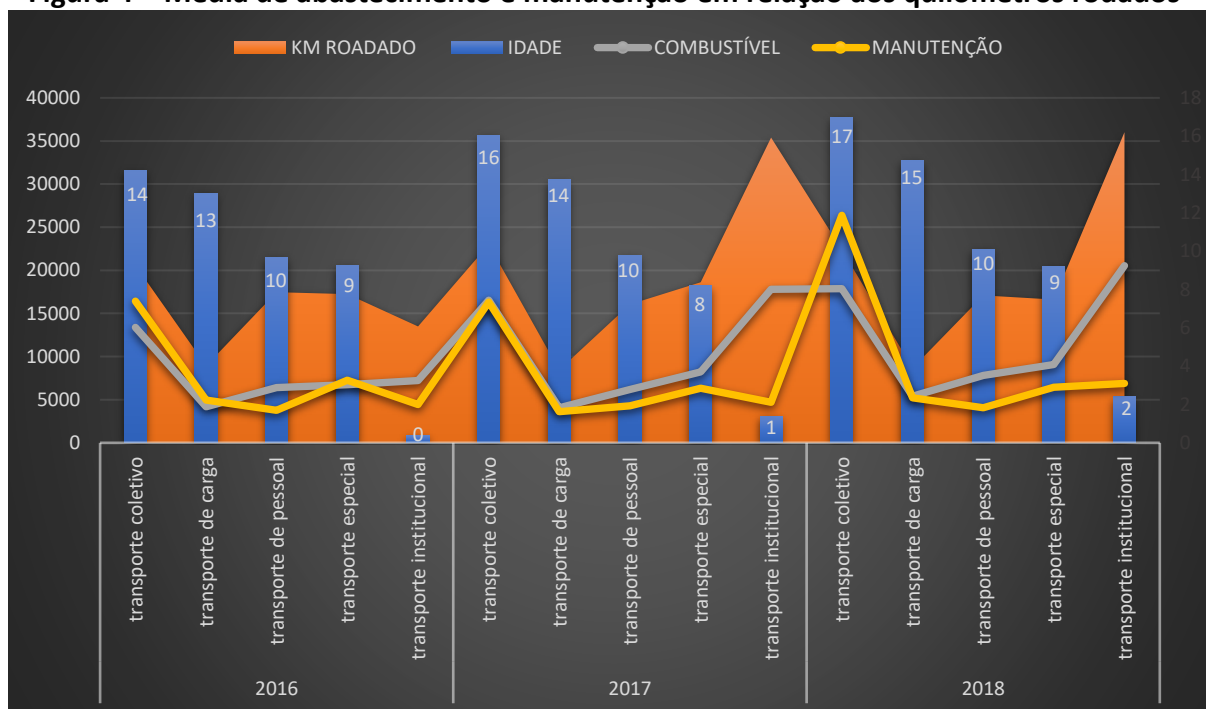
Figura 3 – Média de gastos com manutenção – 2016 a 2018



Fonte: Núcleo de Transportes

Por meio da figura 3, foi possível a AUDIN evidenciar que a categoria transportes coletivos (ônibus e micro-ônibus) é também a que concentra os gastos mais elevados com manutenção. No quesito idade, conforme já mencionado, tais viaturas correspondem a parcela mais antiga da frota oficial, fato esse que torna previsível o aumento da demanda por consertos. Todavia, cabe ressaltar, que cada uma das classificações guarda suas especificidades, os veículos de transporte de carga, por exemplo, apesar de ocuparem a segunda colocação em número de viaturas e desgaste decorrente à idade, possuem uma das menores despesas com manutenção, visto que a distância percorrida por tais viaturas, no período analisado, é historicamente menor se comparado com os demais tipos de transporte. Complementarmente, em relação aos custos médios, a equipe de auditoria traçou um comparativo entre a evolução das despesas com abastecimento e manutenção incorridas pela UFSM, associando tais variáveis à idade e à quantidade de quilômetros rodados pela frota. O resumo das análises está contido na figura 4:

Figura 4 – Média de abastecimento e manutenção em relação aos quilômetros rodados



Fonte: Núcleo de Transportes

A despeito de os veículos de transporte coletivo (ônibus e micro-ônibus) terem rodado em média 20 mil quilômetros em cada um dos períodos analisados, demonstram ser os mais onerosos em relação ao restante da frota. 2018, período em que essas viaturas sinalizaram maior envelhecimento, média de 17 anos, as despesas com combustível e manutenção também se acentuaram, cujos custos médios chegaram à R\$17.870,69 e R\$26.382,22 respectivamente (figura 4).

De forma a corroborar os comparativos realizados pela AUDIN nesta constatação, faz-se oportuno mencionar o Memorando N. 124/2019 - CSG/PROINFRA, justificativa para confecção do Termo Aditivo ao Contrato 42/2014, OBJETO - serviços especializados para fornecimento de combustível e manutenção preventiva e corretiva dos veículos UFSM. No referido documento, o coordenador da CSG, servidor SIAPE:1548782, dentre outras questões, destaca o aumento das despesas com a manutenção da frota UFSM, dado seu notório envelhecimento:

[...] 2. As despesas de manutenção de veículos elevaram-se ao longo da execução do contrato, principalmente em decorrência dos seguintes fatores:

[...] 2.2. **Envelhecimento da frota**, tendo em vista que a última renovação expressiva ocorreu em 2012 com a aquisição de 14 veículos, os quais em geral **após cerca de 5 anos de uso, começam a apresentar gastos elevados de manutenção;**
 2.3. **Aumento das despesas de manutenção dos veículos pesados e, portanto, de maior custo**, tendo em vista que o veículo mais novo da frota é de 2012 e **a média de idade dos demais veículos pesados é de mais de 20 anos, o que também gera necessidade de manutenção constante;**

2.4. Recebimento de alguns veículos em doação sem as condições mínimas de utilização, gerando a necessidade de reformas, consertos e adaptações para colocar os veículos em condições de rodagem;

3. Aumento dos valores cobrados a título de mão de obra e peças de reposição ao longo de cinco anos de contrato, provocados por reajustes de preços nas oficinas mecânicas conforme as variações de mercado.

A AUDIN, como último tópico de análise, buscou averiguar a existência de controles internos para monitoramento do custo operacional de cada veículo que compõe a frota oficial. Em atendimento à SA 2019.005-03, o Núcleo de Transporte asseverou que mantém “Mapa de Controle do Desempenho e Manutenção de Veículo Oficial”. Questionado de que forma e com que periodicidade o setor realiza avaliação dos veículos oficiais a fim de verificar, com base no seu valor de mercado, quais se tornaram ociosos, antieconômicos ou irre recuperáveis (sucatas), por ocasião da SA 2019.005-13, o Núcleo de Transporte asseverou:

Foi encaminhado apenas o modelo no Mapa, por isso o mesmo não estava preenchido. O valor de mercado do veículo depende da depreciação do mesmo. Este valor é registrado no Sistema Patrimonial do SIAFI pelo Departamento de Contabilidade e Finanças da UFSM. Atualmente não temos acesso a este sistema. No entanto, quando houve a troca de chefia surgiu esta preocupação em relação aos veículos que necessitavam de conserto e o custo-benefício para tal, sendo feita uma análise destes veículos em relação à quilometragem rodada – manutenção/combustível pagos para então verificar se é antieconômico ou não. Nesse caso, normalmente se utiliza o valor da Tabela FIPE, referência no país para determinação do valor de veículos usados. Além disso, atentamos que a Instituição não possui liberação para aquisição de novos veículos, o que acaba por influenciar a decisão de tornar um veículo irre recuperável. Em relação às outras gestões não temos conhecimento, pois não há registros.

Subsidiariamente à resposta do Núcleo de Transporte, a equipe de auditoria efetuou consultas junto aos sistemas internos da UFSM (SIE e Portal do Patrimônio) com o fito de verificar se os valores das viaturas neles registrados estavam compatíveis aos preços praticados no mercado. Para fins de análise, foi selecionada uma amostra não estatística contendo 8 veículos, cujas constatações estão resumidas no quadro 5.

Quadro 5 – Desatualização do valor de mercado da frota oficial da UFSM

Nº REGISTRO	DESCRIÇÃO	ANO	VALOR	UNIDADE
101181	AUTOMOVEI KOMPI, VOLKSVAGEN, MOD. 1989 PLACAS IIF1767	1989	R\$ 0,01	DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
161247	CAMINHÃO ANO 1992 DIESEL COR VERMELHA	1992	R\$ 169,45	DIREÇÃO DO CESNORS - FW
108599	ONIBUS MERCEDES BENZ, MOD. 1998, PLACAS IHF 8930.	1998	R\$ 115.480,00	NÚCLEO DE TRANSPORTE
64853	CAMINHÃO, MARCA MERCEDES-BENS, IKM 5718, MOD. 712 C-37,	2002	R\$ 63.500,00	DIVISÃO DE PATRIMÔNIO
116170	PICK-UP BLAZER 2.8 4X4 TURBO DIESEL PLACA INB 6765, COR PRATA	2006	R\$ 116.876,70	GABINETE DO VICE-REITOR

160700	MICROONIBUS, MARCA AGRALE, CHA 9BYC22Y1U9C004637, PLACA IPJ8865	2008	R\$ 206.300,00	DIREÇÃO DO CENTRO CIÊNCIAS RURAIS
212514	VEÍCULO SPIN CHEVROLET PLACA: ITY3337	2012	R\$ 47.700,00	NÚCLEO DE TRANSPORTE
265347	VEÍCULO SPIN CHEVROLET PLACA: IXZ5275	2017	R\$ 61.278,00	NÚCLEO DE TRANSPORTE

Fonte: SIE e Portal do patrimônio. Acesso em: 29/10/2019

Pontos a destacar:

- Viaturas registradas com valores irrisórios, R\$ 0,01, caso da Kombi placa: IIF1767;
- Veículos com defasagem nos preços superior a 20 anos, exemplo: ônibus Mercedes Benz, placa: IHF 8930, R\$ 115.480,00;
- Carência de padronização/atualização de informações constantes nos sistemas internos da Universidade e controles internos existentes no Núcleo de Transporte (Mapa de Controle do Desempenho e Manutenção de Veículo Oficial).

Por fim, ressalta-se, em relação às questões abordadas pela AUDIN neste tópico, que a CSG reconhece essa fraqueza e está buscando desenvolver metodologias para viabilizar a realização de estudos comparativos e, então, apresentar os resultados à gestão.

Causa

- Falta de metodologia para traçar objetivamente as vantagens e desvantagens de diferentes formas de prestação dos serviços de transporte.

Consequência/efeito

- Restrição no diagnóstico de soluções mais benéficas aos serviços de transporte da UFSM;
- Falta de subsídios para auxiliar o gestor na tomada de decisão.

Conclusão

No tocante à necessidade de controlar o custo operacional da frota, apurou-se que a legislação obriga a Administração a acompanhar mensalmente o gasto individual das viaturas, monitorando seu valor de mercado. Essa medida visa evitar que sejam mantidos veículos antieconômicos, caracterizando-se como um importante instrumento na tomada de decisões. Nesse aspecto, a Unidade de Auditoria observou que as manutenções e abastecimentos encontram-se registrados no sistema de gestão “Ticket Log”, bem como que a UFSM mantém “Mapa de Controle do Desempenho e Manutenção do Veículo Oficial” de cada veículo. Contudo, o valor de mercado dos automóveis não é registrado nesse controle, afrontando o disposto na IN 03/2008/MPOG.

Outrossim, a equipe constatou que ainda são incipientes os estudos para comparar os gastos da frota própria com os custos que a UFSM teria com a adoção de outros modelos de contratação. Nesse sentido, importa referir que essa avaliação deve ser priorizada pela

gestão, sobretudo em função do envelhecimento da frota, fator que, inevitavelmente, gerará cada vez mais despesas com manutenções.

Desse modo, verificou-se a necessidade de parâmetros objetivos que propiciem ao gestor subsídios à escolha da melhor forma de manter os serviços de transporte.

4. Acúmulo de veículos inservíveis na frota oficial da UFSM.

Critério

Para que o veículo seja considerado inservível, assim define o Decreto 9.373/2018:

Art. 3º Para que seja considerado inservível, o bem será classificado como:

I - ocioso - bem móvel que se encontra em perfeitas condições de uso, mas não é aproveitado;

II - recuperável - bem móvel que não se encontra em condições de uso e cujo custo da recuperação seja de até cinquenta por cento do seu valor de mercado ou cuja análise de custo e benefício demonstre ser justificável a sua recuperação;

III - antieconômico - bem móvel cuja manutenção seja onerosa ou cujo rendimento seja precário, em virtude de uso prolongado, desgaste prematuro ou obsolescência; ou

IV - irrecuperável - bem móvel que não pode ser utilizado para o fim a que se destina devido à perda de suas características ou em razão de ser o seu custo de recuperação mais de cinquenta por cento do seu valor de mercado ou de a análise do seu custo e benefício demonstrar ser injustificável a sua recuperação.

Art. 6º Os bens móveis inservíveis ociosos e os recuperáveis poderão ser reaproveitados, mediante transferência interna ou externa.

Art. 7º Os bens móveis inservíveis cujo reaproveitamento seja considerado inconveniente ou inoportuno serão alienados em conformidade com a legislação aplicável às licitações e aos contratos no âmbito da administração pública federal direta, autárquica e fundacional, indispensável a avaliação prévia.

Parágrafo único. Verificada a impossibilidade ou a inconveniência da alienação do bem classificado como irrecuperável, a autoridade competente determinará sua destinação ou disposição final ambientalmente adequada, nos termos da Lei nº 12.305, de 2010.

(grifamos)

Ainda, segundo consta do Relatório de Gestão da UFSM do exercício de 2018⁷:

A política de destinação de veículos inservíveis ou fora de uso está baseada no princípio da economicidade, ou seja, quando a manutenção do veículo se tornar onerosa a ponto de inviabilizar economicamente o conserto, encaminha-se o referido veículo para baixa. Há um processo em andamento para realizar a baixa de alguns veículos que foram recebidos da Receita Federal e não tem condições de uso, mas o mesmo ainda não foi concluído.

No ano de 2018 não foi realizada a baixa, doação ou leilão de nenhum veículo da frota da UFSM.

Por seu turno, o Tribunal de Contas da União asseverou:

ACÓRDÃO 6466/2010 – TCU- SEGUNDA CÂMARA

⁷ Disponível em: < https://www.ufsm.br/pro-reitorias/proplan/wp-content/uploads/sites/344/2019/08/RELAT%C3%93RIO_Gestao2018.pdf >

9.3.2. implemente as medidas administrativas necessárias à alienação dos veículos automotores encontrados em estado de inservíveis, antieconômicos ou irrecuperáveis, em obediência à IN/SLTI/MPOG nº 03/2008;

Condição

Em inspeção física realizada no Núcleo de Transporte, constatou-se a existência de veículos inservíveis depositados na garagem oficial da UFSM, como se vê em registro fotográfico:



Veículos inservíveis

Local: Garagem oficial – Núcleo de Transporte

Data: 16/08/2019

Ademais, a condição aferida pela equipe de auditoria é corroborada pelo Núcleo de Transporte, o qual enviou à Audin relação de viaturas inservíveis, cujos registros ainda não foram baixados no órgão estadual de trânsito:

Quadro 06 – Veículos para solicitar baixa ao Detran/RS

Veículos para dar baixa junto ao DETRAN					
PLACA	VEÍCULO	ANO VEÍCULO	RENAVAM	CENTRO	PATRIMÔNIO
ITZ 4541	SPIN	2012	506854710	CARRO PARADO	212519
ITX 1242	SPIN	2012	502739258	CARRO PARADO	212521
IIW 0699	PARATI	1999	716862301	CARRO PARADO	58079 - Baixado
IED 4701	PARATI	1995	645236608	CARRO PARADO	106092 - Carga IFF, aguardar retorno da UFSM
IEH 3098	SAVEIRO	1995	646592394	CARRO PARADO	67704 - Baixado em 2016
IIS 7891	PARATI	1992		CARRO PARADO	108402 - Baixado em 2016
ILT 1581	MAREA	2004	824823400	CARRO PARADO	
IU6612	KOMBI	1988	574016139	CARRO PARADO	108500
IIM 8192	KOMBI	1993	574100970	CARRO PARADO	16904
ICU 3358	MICRO	1994	632245867	CARRO PARADO	
IKI 5335	TOYOTA BANDEIRANTES	1964	573902615	CARRO PARADO	
ILA 6818	MERCEDES - BENZ	2002		CARRO PARADO	104999 - baixado
ICO 6840	KOMBI	1995	629178712	CARRO PARADO	58073
IMM 1811	PARATI	2005	854979522	CARRO PARADO	

Fonte: Núcleo de Transporte (resposta à SA 2019.005-03)

Da análise das informações, verifica-se, inclusive, a existência de veículos que já foram excluídos do acervo patrimonial da Instituição (baixados), mas que permanecem fisicamente nas dependências da UFSM, bem como automóveis sinistrados (irrecuperáveis) que ainda se encontram ativos perante o Detran/RS (ITX 1242; IIW 0699 e IMM 1811).

Igualmente, outra situação que merece destaque neste trabalho diz respeito à constatação de diversos veículos em situação de abandono, depositados a céu aberto, em área próxima à Coordenadoria de Serviços Gerais, como se observa a seguir:



Data: 16/08/2019

Questionado por meio da SA 2019.005-13, o Núcleo de Transporte relatou o seguinte:

Todos os 12 veículos foram doados pela Receita Federal no ano de 2011 e desde então vários servidores já tentaram realizar a transferência dos mesmos para a Universidade Federal de Santa Maria, porém não houve sucesso, conforme Processo NUP 23081003632/2015-62. Este ano o Núcleo de Transporte tentou novamente resolver o problema de transferência, porém não obteve êxito. Como estes veículos não estão no nome da Universidade Federal de Santa Maria não podemos nos desfazer deles.

Causa

- Falta de priorização nas demandas relacionadas ao desfazimento dos veículos inservíveis.
- Aceite de veículos em doação sem analisar previamente as condições dos bens e as necessidades da UFSM.

Consequência/efeito

- Mau aproveitamento do espaço público.
- A situação constatada ocasiona impacto negativo à imagem da UFSM.

Conclusão

A Audin verificou a existência de vários veículos inservíveis na frota da UFSM, além de terem sido constatados diversos automóveis doados à UFSM pela Receita Federal, que se encontram em situação de abandono, aglomerados no pátio da Instituição. Nesse sentido, a condição constatada, além de ocasionar mau aproveitamento de espaço público, impacta negativamente a imagem da UFSM, devendo a Administração priorizar o desfazimento e destinação adequada desse patrimônio.

5. Alguns veículos permanecem em locais inapropriados.

Critério

Com vistas a preservar o patrimônio público, quando não estejam em uso, os veículos oficiais devem ser recolhidos a locais seguros, que proporcionem proteção suficiente contra furto, avarias e intempéries.

Nesse sentido é o que estabelece o art.10 da IN 3/2008:

Art. 10. Os veículos oficiais devem ser recolhidos em garagem ou estacionamento apropriados e resguardados de furtos ou roubos, assim como dos perigos mecânicos e das ameaças climáticas.

Nesse aspecto, no âmbito da UFSM, a Resolução 19/08 assim prevê:

Art. 6º Todos os veículos oficiais, no encerramento do expediente diário, deverão ser recolhidos à garagem ou locais de estacionamento oficial, sendo proibida a guarda destes em locais não-determinados; ressalvado o item 12.4. da Instrução Normativa n. 09/94, do MARE.

Condição

Por meio de inspeção *in loco*, a equipe de auditoria averiguou que a garagem oficial dos veículos de responsabilidade do Núcleo de Transporte é coberta, possui sistema de alarme e

serviço de ronda noturna. Assim sendo, a Audin concluiu que, aparentemente, o local oferece segurança razoável à frota, conforme se observa em registro fotográfico:



Local: Garagem oficial – Núcleo de Transporte
Data: 16/08/2019

Entretanto, na ocasião, a Audin constatou que alguns veículos são mantidos em ambiente externo, desprovidos de proteção:



Local: pátio, em frente à garagem oficial – Núcleo de Transporte
Data: 16/08/2019

Observou-se, inclusive, um ônibus pertencente ao Centro de Ciências Rurais (IGZ8308), o qual foi encontrado pela Audin em dias diferentes estacionado em área externa adjacente à

garagem oficial, tendo sido relatado pelo Núcleo de Transporte que é recorrente a prática de outras unidades depositarem seus veículos no local.

A equipe buscou também averiguar como ocorre a guarda dos veículos nas seguintes unidades: Colégio Politécnico, Centro de Ciências Rurais, Hospital Universitário e *campi* de Cachoeira do Sul, Frederico Westphalen e Palmeira das Missões, tendo constatado o seguinte panorama:

- **Campus Cachoeira do Sul:** Não há local de guarda adequado. De acordo com o informado (Memo. 090/2019/CADCS), os veículos permanecem no pátio de um prédio locado pela UFSM.
- **Campus Palmeira das Missões:** Relatou a Secretaria Administrativa (Memo. 76/2019) que o campus possui garagem para 4 veículos. Todavia, a Audin constatou que há 5 veículos sob os cuidados da unidade.
- **Campus Frederico Westphalen:** Relatou o Setor de Infraestrutura e Transporte (Memo. 038/2019) que o Campus possui garagem para todos os veículos.
- **Colégio Politécnico:** Informou o Departamento de Administração (Memo. 076/2019) que a unidade realiza a guarda das viaturas em galpão ou estacionamento coberto.
- **Centro de Ciências Rurais:** Relatou a Direção (Memo. 080/2019) que o CCR não possui local adequado para guarda dos veículos. Com isso, utilizam a garagem do Núcleo de Transporte para guarda dos veículos IGZ 8308, IPJ 8865 E ICL 0523, sendo que o veículo IRY 7804 permanece no Centro. O Departamento de Zootecnia informou que seus veículos são recolhidos ao Núcleo de Transporte. O Departamento de Ciência Rurais e Departamento de Engenharia Rural comunicaram que as viaturas são guardadas em garagens.
- **Hospital Universitário:** Relatou que dispõe de garagem para guarda dos veículos.

Causa

- Espaço físico insuficiente na garagem do Núcleo de Transporte e nas demais unidades examinadas.

Consequência/efeito

- A falta de local apropriado à guarda dos veículos potencializa riscos de danos patrimoniais.
- Descumprimento da legislação.
- Prejuízos à imagem da UFSM.

Conclusão

Em inspeção física ao Núcleo de Transporte, a Audin constatou que há veículos depositados em área descoberta, expostos a avarias e deterioração, situação que contraria as normativas que tratam da matéria. Destaca-se que mesmo aqueles veículos que, porventura, não estejam sendo utilizados, devem ser resguardados de furtos, roubos, ameaças climáticas e outros incidentes, uma vez que a inservibilidade do bem não deve ser motivo para negligência patrimonial.

Outrossim, a equipe constatou que outras unidades não possuem local adequado para a guarda de seus veículos, como é o caso dos *campi* de Cachoeira do Sul e Palmeira das Missões

e Direção do CCR. Além disso, percebeu-se que há setores que utilizam a garagem do Núcleo de Transporte (Direção do CCR, Departamento de Zootecnia). Sendo assim, conclui-se que a UFSM está em desconformidade com a legislação em relação às viaturas que permanecem em ambiente desprovido de proteção.

6. Fragilidade no processo de reposição ao erário em virtude de multas de trânsito.

Com vistas a avaliar os controles internos adotados quando da ocorrência de infrações de trânsito, especialmente as medidas praticadas para indicação dos condutores infratores aos órgãos de trânsito, pagamentos e ressarcimento ao erário, a equipe apurou as infrações de trânsito cometidas com os veículos oficiais no ano de 2016 até o exercício em curso.⁸

Critério

Segundo estabelece o art.257, § 8º, do Código de Trânsito Brasileiro, a pessoa jurídica proprietária de veículo automotor deve providenciar a identificação do condutor infrator ao órgão de trânsito, sob pena de ser-lhe aplicada nova autuação:

Art. 257

[...]

§ 8º Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa multiplicada pelo número de infrações iguais cometidas no período de doze meses.

Nessa linha, vislumbra-se que a necessidade de assegurar a identificação dos condutores já foi objeto de análise pelo Tribunal de Contas da União, como se vê no julgado abaixo:

Acórdão 2194/2017-Primeira Câmara

9.4. com fundamento no art. 45 da Lei 8.443/92, determinar ao Conselho Regional de Administração do Paraná (CRA/PR) que adote, no prazo trinta dias, contados a partir da ciência, as medidas necessárias para assegurar que os condutores dos veículos do CRA/PR sejam identificados junto à autoridade de trânsito em caso de recebimento de multas, conforme o art. 257, § 8º, do Código Brasileiro de Trânsito, encaminhando a esta Corte, no mesmo prazo, a documentação comprobatória acerca das providências adotadas;

Ainda, na impossibilidade de colher a assinatura do responsável pelo cometimento da infração de trânsito, deve-se adotar procedimento previsto na Resolução 619/2016/CONTRAN:

Art. 5º [...]

§ 1º Na impossibilidade da coleta da assinatura do condutor infrator, além dos documentos previstos nos incisos deste artigo, deverá ser anexado ao Formulário de Identificação do Condutor Infrator:

⁸ A apuração das infrações de trânsito encerrou-se no dia 20 de agosto de 2019.

I - ofício do representante legal do Órgão ou Entidade identificando o condutor infrator, acompanhado de cópia de documento que comprove a condução do veículo no momento do cometimento da infração, para veículo registrado em nome dos Órgãos ou Entidades da Administração Pública direta ou indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios; ou

[...]

Acerca das responsabilidades pelas infrações de trânsito, assim apregoa o Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 257. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código.

§ 1º Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código toda vez que houver responsabilidade solidária em infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de per si pela falta em comum que lhes for atribuída.

§ 2º Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar.

§ 3º Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.

Destaca-se que, apesar disso, o dever de recolhimento da multa de trânsito sempre recairá sobre o proprietário do veículo, como apregoam a Código de Trânsito Brasileiro e a Resolução do Contran 108/1999:

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Art. 282

[...]

§ 3º Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, à exceção daquela de que trata o § 1º do art. 259, a notificação será encaminhada ao proprietário do veículo, responsável pelo seu pagamento.

RESOLUÇÃO 108/1999 - CONTRAN

Art. 1º Fica estabelecido que o proprietário do veículo será sempre responsável pelo pagamento da penalidade de multa, independente da infração cometida, até mesmo quando o condutor for indicado como condutor-infrator nos termos da lei, não devendo ser registrado ou licenciado o veículo sem que o seu proprietário efetue o pagamento do débito de multas, excetuando-se as infrações resultantes de excesso de peso que obedecem ao determinado no art. 257 e parágrafos do Código de Trânsito Brasileiro.

Por fim, em virtude do ônus suportado, cabe à Administração Pública providenciar as medidas necessárias ao respectivo ressarcimento ao erário, nos termos do previsto no art. 37, § 6º da Constituição Federal, e também conforme já assinalado pelo Tribunal de Contas da União:

9.5.6. adote, de imediato, as providências necessárias para identificação dos responsáveis pelas multas de trânsito impostas ao veículo [...] e o respectivo ressarcimento ao erário;

Condição

Instado a se manifestar sobre os procedimentos adotados na ocorrência de infrações de trânsito cometidas com veículos oficiais, em atenção à SA 2019.005-03, o Núcleo de Transporte relatou o que segue:

Nas ocorrências de infrações de trânsito, o controle é realizado da seguinte forma (fluxograma – Anexo 7):

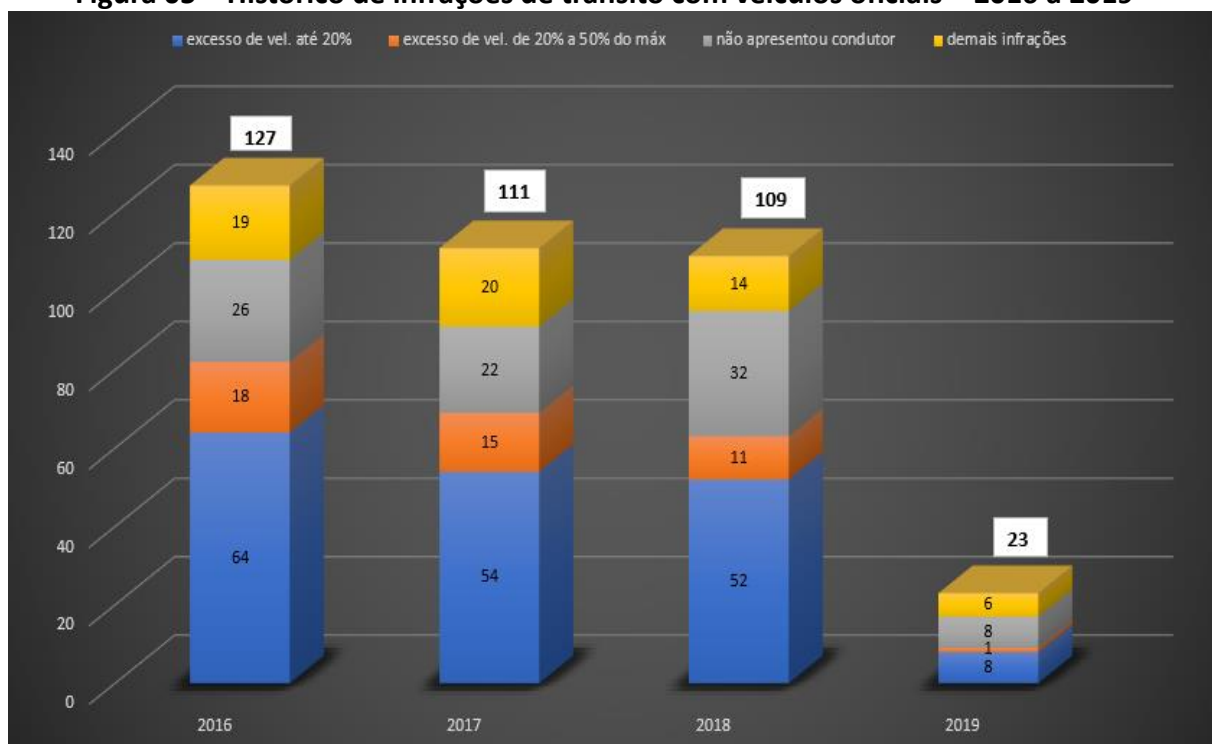
- 1) Recebimento da infração de trânsito (com formulário de identificação do condutor) no Núcleo de Transporte e registro dos dados da mesma em planilha eletrônica;
- 2) Pelas informações do documento (placa, modelo do veículo, data da infração) é identificado o campus ou a Unidade responsável;
- 3) Informamos ao campus ou à Unidade, via e-mail, sobre a ocorrência/dados da infração, solicitando que seja retirado neste Núcleo o formulário original para identificação do condutor, para que seja verificada a Ordem de Trânsito correspondente ao deslocamento/condutor;
- 4) Se o motorista que conduzia o veículo for terceirizado, a Unidade deve entrar em contato com o Supervisor do contrato vigente, encaminhando via ofício o formulário original para identificação. Este deverá ser preenchido e devolvido ao Núcleo, com cópia da CNH, para que sejam anexados os documentos de representação da UFSM. O envio ao órgão de trânsito é realizado via protocolo.
- 5) Se o motorista for servidor do quadro da UFSM, é necessário que ele preencha os dados do formulário e o devolva diretamente no Núcleo de Transporte, com cópia da CNH. Este deverá ser preenchido e devolvido ao Núcleo, com cópia da CNH, para que sejam anexados os documentos de representação da UFSM. O envio ao órgão de trânsito é realizado via protocolo.
- 6) O prazo estipulado para o recebimento do formulário preenchido no Núcleo de Transporte é de 03 dias úteis;
- 7) É definido que, independentemente de o motorista optar por apresentar ou não recurso quanto à infração, o formulário de identificação deverá retornar devidamente preenchido no prazo estipulado;
- 8) Ao recebermos no Núcleo de Transporte a Guia de Arrecadação do órgão de trânsito, já com o nome do condutor identificado, a mesma é quitada via empenho pela UFSM (proprietária do veículo). O ressarcimento é encaminhado via GRU à Unidade em questão, para que seja destinada ao servidor da UFSM ou à empresa contratada, conforme o caso. É solicitado que seja entregue ao Núcleo de Transporte uma cópia do comprovante de pagamento da GRU.

Além disso, o setor demonstrou que o fluxo do processo para indicação do condutor infrator, pagamento de multas e ressarcimento ao erário encontra-se mapeado.

A fim de avaliar a eficiência dos controles nas indicações dos condutores infratores perante o órgão de trânsito competente, a equipe de auditoria examinou as infrações de trânsito cometidas com os veículos oficiais⁹ nos exercícios de 2016 a 2019, tendo observado a seguinte situação:

⁹ Segundo relação de veículos encaminhadas pelo núcleo de transporte à Audin.

Figura 05 – Histórico de infrações de trânsito com veículos oficiais – 2016 a 2019



Fonte: Elaborado pela equipe da Audin.

Do exame do gráfico acima, vê-se que a infração por não apresentação de condutor figura como a segunda mais recorrente na frota da UFSM no período analisado, atrás apenas da infração por excesso de velocidade até 20% do limite permitido. De outra banda, percebe-se um decréscimo na incidência desse tipo de transgressão no exercício de 2019, observando-se a não ocorrência desde o mês de fevereiro. Tal situação evidencia aprimoramento dos controles internos relativos às infrações de trânsito, especialmente no tocante ao processo de indicação dos condutores infratores.

Instado a se manifestar sobre a quitação das multas de trânsito (AS 2019.005/03), o Núcleo de Transporte informou:

Ao recebermos no Núcleo de Transporte a Guia de Arrecadação do órgão de trânsito, já com o nome do condutor identificado, a mesma é quitada via empenho pela UFSM (proprietária do veículo). O ressarcimento é encaminhado via GRU à Unidade em questão, para que seja destinada ao servidor da UFSM ou à empresa contratada, conforme o caso. É solicitado que seja entregue ao Núcleo de Transporte uma cópia do comprovante de pagamento da GRU.

Apesar disso, o setor sinalizou dificuldades em gerenciar os pagamentos em função da falta de encaminhamento dos comprovantes de recolhimento, e também pelos casos de não quitação das GRU's.

Causa

Falta de definição de medidas com vistas a buscar reposição ao erário no valor correspondente às multas de trânsito pagas pela UFSM.

Consequência/efeito

Dano ao erário.

Conclusão

Considerando o caráter educativo do Código de Trânsito, não poderia o legislador incentivar a não apresentação do infrator. Por isso, lançou mão de penalizar duplamente a pessoa jurídica que não o fizer em tempo hábil. E mais, em análise à legislação, verifica-se que o valor da multa por não indicar o condutor é elevado proporcionalmente ao número de reincidências, visando justamente inibir essa prática.

Nessa perspectiva, não há que se falar em discricionariedade por parte da Administração Pública, pois, do contrário, estaria a UFSM na contramão da árdua missão do Estado de educar para o trânsito.

A equipe de auditoria apurou que a Instituição deixou de identificar o motorista por 88 vezes no período analisado (exercício de 2016 até 20 de agosto de 2019). Por outro lado, observou-se também importante declínio dessa ocorrência no exercício em curso, não tendo sido constatada a situação desde o mês de fevereiro. Isso evidencia que os controles internos no acompanhamento e indicações dos motoristas aos órgãos de trânsito foram aprimorados na Instituição, corroborando o mencionado pelo Núcleo de Transporte.

Ressalva a ser feita, porém, diz respeito à necessidade de traçar estratégia para os casos em que o servidor não efetue o pagamento da GRU. Nessas situações, a Unidade de Auditoria orienta que a Administração instaure expediente administrativo para ver-se ressarcida.

7. Insuficiência de normatização interna no controle da frota.

Tendo em vista questão de auditoria formulada no planejamento deste trabalho, a equipe buscou aferir a existência de normas internas, fluxogramas e mapeamento de processos atinentes à administração dos serviços de transportes na UFSM.

Critério

Em auditorias de avaliações de controles internos, os critérios são essencialmente baseados em bom senso e boas práticas administrativas, segundo jurisprudência do Tribunal de Contas da União.¹⁰

Por se tratar de processos complexos, que envolvem várias etapas de controle, as regras na administração da frota de veículos oficiais devem ser dispostas de maneira clara aos agentes envolvidos (usuários e setor responsável pela execução dos serviços), em regulamento que defina os conceitos, competências e controles.

No atinente à importância de constituir regimento interno ao setor de transportes, destaca-se que a regulamentação dos procedimentos é capaz de contribuir significativamente para o fortalecimento dos controles da unidade. Além disso, é uma ferramenta relevante na apuração de responsabilidades e também na atuação dos órgãos de controle.

No mais, quanto ao mapeamento dos processos da gestão dos serviços de transporte, a Audin considera a técnica como facilitadora da rotina administrativa, especialmente porque possibilita a identificação de riscos aos quais as operações estejam expostas. Trata-se, portanto, de importante componente da modernização da Administração Pública, sobretudo das políticas de governança.

¹⁰ Acórdão 1162/2013 – Plenário

Condição

Primeiramente, viu-se que alguns processos administrativos referentes ao gerenciamento da frota oficial estão mapeados.¹¹

Em entrevista realizada no dia 16/08/2019, a AUDIN averiguou que o setor de transporte não dispõe de regimento interno que oriente suas rotinas e divisões de competências. Além disso, não há manual de procedimentos relativos à utilização e controle da frota, tendo a equipe constatado que instruções procedimentais relacionadas à logística dos serviços são eventualmente expedidas por meio de memorandos circulares.

Acerca dos normativos internos, observou-se que a Resolução 019/08 é o regimento principal da administração dos serviços de transporte na UFSM. Contudo, em que pese sua vigência, a norma está defasada em diversos aspectos, necessitando ser reformulada, para que se adéque à Instrução Normativa nº 3/2008 e Decreto 9.287/2018.

Um ponto a ser destacado em relação à defasagem da Resolução UFSM 019/08, refere-se ao seu artigo 8º. Verificou-se que o mencionado dispositivo não atende às atuais necessidades da Instituição, visto que uma série de unidades acadêmicas e/ou administrativas não contempladas, à época, no rol de exceções, dispõem de viaturas oficiais para a consecução de suas atividades¹². O quadro 7, a seguir, apresenta um resumo no que concerne à evidenciação do achado.

Quadro 7 – Unidades em desconformidade com a Resolução N. 019/2008

UNIDADE	CENTRO	QND (CON-FORME REL. SIE)	OBS
DIREÇÃO DO CAMPUS UFSM-CS	CAMPUS CACHOEIRA	2	AMBOS VEÍCULOS AINDA ESTÃO NA CARGA PATRIMONIAL DO NÚCLEO DE TRANSPORTES. PLACAS: ITX1237 E IXN0396
DIREÇÃO DO CAMPUS UFSM-FW	CAMPUS FREDERICO	5	7 VEÍCULOS FORAM INFORMADOS PELA UNIDADE. TODAVIA, 2 AINDA ESTÃO NA CARGA PATRIMONIAL DO NÚCLEO DE TRANSPORTES: PARATI IPQ7488 ; RANGER IXN0698
DIREÇÃO DO CAMPUS UFSM-PM	CAMPUS PALMEIRA	5	DIVERGÊNCIA NAS INFORMAÇÕES: - AUTOMÓVEL PARATI IPQ7501 , NÃO INFORMADO PELA UNIDADE, ENTANTO, CONSTAM NOS RELATÓRIOS SIE E N.TRANSPORTE - ÔNIBUS ADK9225 , NÃO INFORMADO PELA UNIDADE; CONSTA NO RELATÓRIO N.TRANSPORTE; NÃO LOCALIZADO NO SIE - 5 VEÍCULOS FORAM INFORMADOS PELA UNIDADE. DESTES ITX-1233 AINDA ESTÁ NA CARGA PATRIMONIAL DO N.TRANSPORTE);
JARDIM BOTÂNICO	CCNE	1	PARATI; PLACA: IFX 9977

¹¹Processos mapeados: Agendamento de transporte para fora do Município; Agendamento de transporte local; Solicitação de transporte coletivo; Disponível em: <<http://processos.ufsm.br/dataset?tags=DIPAT&q=Patrim%C3%B4nio>>.

¹² Relatório SIE - “Relação de bens do grupo contábil”.

DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS		1	GOL PLACA: IPJ5734. EQUIPAMENTOS COMPRADOS VIA PROJETO CNPQ - PROCESSO CNPQ 484712/2007-1 - TERMO DE DEPÓSITO Nº 009069/2011 - EQUIPAMENTOS COM O PROFESSOR WATERLOO PEREIRA FILHO.
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS FLORESTAIS	CCR	1	KOMBI PLACA: ITV 8772
ENGENHARIA RURAL		1	CAMIONETA TOYOTA PLACA: IJE0077
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA	CCSH	1	KOMBI, PLACA: IIF1767. ATUALMENTE NO SETOR DE MANUTENÇÕES/PROINFRA, TODAVIA, CARGA PATRIMONIAL AINDA NÃO FOI TRANSFERIDA
ENG. MECÂNICA	CT	2	- KOMBI PLACA: IIF1767, ENCONTRA-SE NO SETOR DE MANUTENÇÃO, CONFORME REL.N.TRANSPORTE; - MAREA WEEKEND PLACA: IVT 1581, AGUARDANDO BAIXA NO N.TRANSPORTE
CTISM	CTISM	5	- S10 (REGISTRO: 162500); - SPIN PLACA:ITZ-4351; - MOTOCICLETA (REGISTRO: 273996)MATERIAIS E EQUIPAMENTOS CIENTÍFICOS LTDA; - RENAULT CLIO (REGISTRO: 226380, PREMIAÇÃO); - CAMIONETE RENAULT PLACA: IZK3J76 (PROJETO)
CESNORS	DIREÇÃO CESNORS - FW	2	- REGISTRO: 161247; CAMINHÃO ANO 1992 DIESEL COR VERMELHA (CONFORME SIE, ENCONTRA-SE NO C.PALMEIRA, NÃO FOI INFORMADO PELA UNIDADE); - SPIN PLACA: ITX-1233 (ENCONTRA-SE NO C. PALMEIRA, NÃO FOI TRANSFERIDO)
DEPARTAMENTO DE MATERIAL E PATRIMÔNIO	PRA	1	FORD RANGER PLACA: IVU6766
DIVISÃO DE PATRIMÔNIO		1	CAMINHÃO M. BENZ PLACA: IKM 5718. EM RELATÓRIO DO N.TRANSPORTE, TODAVIA, A INFORMAÇÃO É DE QUE ESTÁ MO ALMOX.CENTRAL
COORDENADORIA DE MANUTENÇÃO	PROINFRA	1	RELATÓRIO DO N.TRANSPORTE INFORMA SEREM 14 VEÍCULOS LOCADOS NA REFERIDA UNIDADE
COORDENADORIA DE SERVIÇOS GERAIS		2	RELATÓRIO DO N.TRANSPORTE: - SAVEIRO PLACA: IFY 3266 (OFICINA N. TRANSP); - MICRO-ÔNIBUS PLACA: ITW7010 (N.TRANSPORTE)
NÚCLEO DE VIGILÂNCIA		2	RELATÓRIO DO N.TRANSPORTE INFORMA EXISTIREM 3 VEÍCULOS. DIVERGÊNCIA, PALIO PLACA: IKU 2357 (N.TRANSPORTE)
PRÓ-REITORIA DE INFRAESTRUTURA		5	PLACAS: - IIM 8192; - IFX 2221; - IQE 1104; - IXC 0507; - IXO-4263
SETOR DE ELETROMECAÂNICA		4	RELATÓRIO DO N.TRANSPORTE INFORMA SOMENTE 1 VEÍCULO PLACA: IMV3114
SETOR DE URBANISMO E PAISAGISMO		2	RELATÓRIO DO N.TRANSPORTE INFORMA SOMENTE 1 VEÍCULO PLACA: IWX0174
CENTRO DE PROCESSAMENTO DE DADOS	REITORIA	2	- KOMBI PLACA: ISL-9390; - SPRINTER PLACA: ITY-3314

GABINETE DO VICE-REITOR		1	BLAZER, PLACA: INB6765. ENCONTRA-SE NO NÚCLEO DE TRANSPORTE; NÃO FOI REALIZADA A TRANSFERÊNCIA PATRIMONIAL
CENTRO DE CIÊNCIAS AGRÁRIAS DE ITAQUI - UNIPAMPA	UNIPAMPA	1	PARATI 2007 PLACA: INY 1301
CENTRO DE TECNOLOGIA DE ALEGRETE - UNIPAMPA		1	PARATI 2007 PLACA: INY 1300

Fonte: SIE, Núcleo de Transporte, Portal do Patrimônio, Manifestações das Unidades às S.As

Pontos a destacar:

- Todas as unidades contidas no quadro 7, não estão abrangidas pelo art. 8º da Resolução N. 019/2008;
- **Transferência patrimonial defasada, tendo em vista que a maioria dos veículos foram distribuídos somente fisicamente entre as unidades analisadas;**
- Unidades já extintas, mas ainda detentoras de carga patrimonial. Cita-se o caso do CESNORS, que hoje corresponde aos *campi* de Frederico Westphalen e Palmeira das Missões;
- Existência de veículos sob à tutela do Centro de Ciências Agrárias de Itaqui e Centro de Tecnologia de Alegrete, ambos da UNIPAMPA. Não foi apresentado à AUDIN documento formal sobre situação de tais veículos;
- Apesar da evidente necessidade, não é possível inferir a partir da redação dada pela Resolução UFSM 019/08 que os outros setores da PROINFRA, além do Núcleo de transportes e da oficina, podem dispor de viaturas oficiais. Situação essa que reforça a **necessidade de atualização de tal documento.**

Causas

- A Administração não prioriza a revisão periódica de seus normativos e a regulação interna das atividades funcionais das unidades.

Efeitos/consequências

- A desatualização da Resolução 019/08 e ausência de manual de orientações e procedimentos prejudicam a padronização dos controles na gestão da frota;

- A ausência de regimento interno no setor de transporte vulnerabiliza os processos e atividades funcionais de competência da unidade.

Conclusão

A Audin concluiu que, apesar de existirem regras gerais para o controle dos serviços de transporte na UFSM, dispostas na Resolução 019/08, o regulamento necessita ser revisado, com vistas a atualizar os conceitos, competências e procedimentos administrativos ora praticados e, sobretudo, para ajustá-lo à Instrução Normativa nº 03/2008 e ao Decreto 9.287/2018.

Sobre a Resolução UFSM 019/08, ressalta-se, também, o quadro 7 no qual foi possível verificar a existência de veículos oficiais sob a tutela de diversos setores da Universidade não contemplados pelo normativo em comento. Além disso, observou-se a situação de viaturas na carga patrimonial de unidades já extintas, como é o caso do CESNORS, que atualmente atende pelos *campi* de Frederico Westphalen e Palmeira das Missões.

Isto posto, a atualização da Resolução 019/08 demonstra ser uma medida necessária, de modo que o normativo interno melhor atenda os objetivos institucionais da UFSM e esteja em conformidade com a legislação ora vigente.

Ademais, a fim de fortalecer os controles, é importante a elaboração de regimento interno que oriente a equipe e discipline as atividades desempenhadas no Núcleo de Transporte, bem como que se expeça manual de orientações sobre os serviços de transporte institucional, proporcionando maior agilidade no fluxo dos processos.

Por fim, como constatação positiva, a equipe apurou que alguns processos relativos ao uso e controle da frota estão mapeados em fluxogramas.

8. Existência de veículos oficiais com carga patrimonial desatualizada.

Neste item, a AUDIN buscou verificar a conformidade da carga patrimonial dos veículos pertencentes aos Campi de Cachoeira do Sul, Frederico Westphalen e Palmeira das Missões; além das unidades abrangidas pela Resolução UFSM N. 19/2008, que disciplina o uso de veículos automotores da Universidade.

Critério

Referente à localização e redistribuição dos ativos permanentes existentes nas Instituições públicas, destaca-se o que estabelece a Instrução Normativa SEDAP 205/1988:

7.13.3. Em caso de redistribuição de equipamento ou material permanente, o termo de responsabilidade deverá ser atualizado fazendo-se dele constar a nova localização, e seu estado de conservação e a assinatura do novo consignatário.
(Grifo nosso)

Já em relação à movimentação interna de bens patrimoniais, no âmbito da UFSM, ressalta-se que, anteriormente a 2017, a transferência de responsabilidade dos detentores de carga era realizada mediante documentação física, conforme o disposto pela Resolução UFSM Nº 016/1996, que trata sobre os procedimentos administrativo relativos ao controle patrimonial dos bens móveis, imóveis e semoventes da Universidade, tal como se segue:

Art. 21 Ao Centro de Responsabilidade cedente caberá a emissão do documento de transferência, com base nos dados existentes em seu arquivo.

Art. 22 O documento de transferência será emitido em três vias, com a seguinte destinação:

1ª via – Órgão Central;

2ª via - Centro de Responsabilidade cessionário;

3ª via – Centro de Responsabilidade cedente.

Entretanto, a partir de 2017, com o desenvolvimento do ambiente web denominado Portal do Patrimônio, todas as tramitações afetas às transferências patrimoniais da Instituição podem ser realizadas eletronicamente pelos respectivos Chefes Patrimoniais da Unidade Cedente e da Unidade Recebedora (Vide Manual do Usuário do Portal Patrimônio UFSM, item 7, fls. 54 a 61).

Condição

Complementarmente ao achado nº 7, a AUDIN, visando verificar de forma mais detalhada a situação patrimonial dos veículos da UFSM, traçou um comparativo entre os dados extraídos

do SIE, relatório encaminhado pelo Núcleo de Transporte (resposta à S.A. nº 2019.005/03) e manifestações das unidades que informaram ter a sua disposição viaturas oficiais. A partir da análise destes documentos, chegou-se ao quadro resumo apresentado a seguir:

Quadro 8 – Discrepância de informações quanto à localização dos veículos oficiais

UNIDADE	PLACA/REGISTRO DO VEÍCULO	LOCALIZAÇÃO DOS VEÍCULOS		OBSERVAÇÕES
		RELATÓRIO - NÚCLEO DE TRANSPORTES	RELATÓRIO - SIE	
C. PALMEIRA	ITX1233	DIRECAO CESNORS PM	DIREÇÃO DO CESNORS - FW	ESTÁ NA UNIDADE, MAS NÃO FOI TRANSFERIDO VIA TERMO DE TRANSFERÊNCIA
	IPQ7501	CESNORS/UFSM CAMPUS - PM	DIREÇÃO DO CAMPUS DE PALMEIRA DAS MISSÕES	NÃO INFORMADO PELA UNIDADE
	ITY3323	N. TRANSPORTES	N. TRANSPORTES	ESTÁ NA UNIDADE, MAS NÃO FOI TRANSFERIDO
	ADK9225	PALMEIRA - CESNORS	DESCRIÇÃO INSUFICIENTE DO BEM PARA LOCALIZAÇÃO NO SIE OU PORTAL DO PATRIMÔNIO	ENCONTRA-SE NA UNIDADE, TODAVIA, NÃO FOI INFORMADO EM MANIFESTAÇÃO
C. FREDERICO	Nº DE REGISTRO: 161247	NÃO ENCONTRADO NO RELATÓRIO	DIREÇÃO DO CESNORS - FW	DESCRIÇÃO PORTAL DO PATRIMÔNIO: CAMINHÃO ANO 1992 DIESEL COR VERMELHA. NÃO CONSTA NA RELAÇÃO DA UNIDADE. DOAÇÃO QUE DEVERIA ESTAR NO CAMPUS PALMEIRA, TODAVIA, TBM NÃO CONSTA DENTRE OS VEÍCULOS DA MENCIONADA UNIDADE.
	IPQ7488	DIRECAO CESNORS FW	N. TRANSPORTES	ESTÁ NA UNIDADE, MAS NÃO FOI TRANSFERIDO VIA TERMO DE TRANSFERÊNCIA
	IXN0698	DIRECAO CESNORS FW	N. TRANSPORTES	ESTÁ NA UNIDADE, MAS NÃO FOI TRANSFERIDO VIA TERMO DE TRANSFERÊNCIA
	IMM1779	DIREÇÃO DO CAMPUS UFSM-FW	N. TRANSPORTES, CUJO Nº DE REGISTRO: 110409. FISICAMENTE, ENCONTRA-SE NA DIREÇÃO DO CAMPUS UFSM-FW, Nº DE REGISTRO: 110405.	HÁ DOIS REGISTROS PATRIMONIAIS PARA A MESMA DESCRIÇÃO DO VEÍCULO. PROVAVEL CADASTRO EM DUPLICIDADE.
C. CACHOEIRA	ITX1237	DIRECAO CAMPUS - CS	N. TRANSPORTES	ESTÁ NA UNIDADE, MAS NÃO FOI TRANSFERIDO VIA TERMO DE TRANSFERÊNCIA
	IXN0396	DIRECAO CAMPUS - CS	N. TRANSPORTES	ESTÁ NA UNIDADE, MAS NÃO FOI TRANSFERIDO VIA TERMO DE TRANSFERÊNCIA
CCR	IRY7804	CCR	N. TRANSPORTES	CONSTA SOB A GUARDA DA DIREÇÃO DO CCR, MAS NÃO FOI TRANSFERIDO
	IJE0077	NEMA/CCR	DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA RURAL	ENCONTRA-SE NO DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA RURAL. PLACA CADASTRADA ERRADA "IJE0077"
HUSM	IRN0168	NÃO ENCONTRADO NO RELATÓRIO	HUSM	VEÍCULO CONSTA EM MANIFESTAÇÃO DO HUSM

	JJU1797	N.TRANSPORTES	DESCRIÇÃO INSUFICIENTE DO BEM PARA LOCALIZAÇÃO NO SIE OU PORTAL DO PATRIMÔNIO	CAMINHÃO VW 24.250E WORKER
POLITÉCNICO	IXC0507	POLITÉCNICO	PROINFRA	ESTÁ NA UNIDADE, MAS NÃO FOI TRANSFERIDO VIA TERMO DE TRANSFERÊNCIA
	OGT1845	POLITÉCNICO	POLITÉCNICO	DESCRIÇÃO INCORRETA DO BEM. ERRO NO Nº DA PLACA
	IRU3255	POLITÉCNICO	DESCRIÇÃO INSUFICIENTE DO BEM PARA LOCALIZAÇÃO NO SIE OU PORTAL DO PATRIMÔNIO	VEÍCULO CONSTA EM MANIFESTAÇÃO DO POLITÉCNICO
	IVV5909	POLITÉCNICO	POLITÉCNICO	CADASTRO EM DUPLICAÇÃO. EM 05/08/2014 Nº 232300; E 01/09/2017 Nº 266122
	APK3576	POLITÉCNICO	DESCRIÇÃO INSUFICIENTE DO BEM PARA LOCALIZAÇÃO NO SIE OU PORTAL DO PATRIMÔNIO	VEÍCULO CONSTA EM MANIFESTAÇÃO DO POLITÉCNICO
N.TRANSPORTES	IFM7703	NÃO ENCONTRADO NO RELATÓRIO	N.TRANSPORTES	VEÍCULOS NÃO LOCALIZADOS NO INVENTÁRIO DO NÚCLEO DE TRANSPORTE. ÔNIBUS PLACAS IFM 7703, Nº REGISTRO:58086

Fonte: SIE, Núcleo de Transporte, Portal do Patrimônio, Manifestações das Unidades às S.As

Destaca-se, por meio do quadro resumo, que a divergência das informações apresentadas nas manifestações e sistema SIE dificultaram sobremaneira a aferição, pela AUDIN, da real localização e quantidade de automóveis sob a guarda dos setores ora auditados. A situação identificada como de maior ocorrência, trata-se de veículos fisicamente redistribuídos para outras unidades acadêmicas ou administrativas, sem, no entanto, a devida transferência das cargas patrimoniais aos atuais responsáveis.

Causa

- 1 – Desconhecimento ou não priorização pelas unidades cedente e recebedora da transferência patrimonial do veículo;
- 2 – Carência de treinamentos ou baixa adesão pelos agentes responsáveis pela guarda dos veículos oficiais da UFSM de capacitações voltadas a procedimentos patrimoniais;
- 3 – Ausência de manuais/instruções internas, que orientem sobre os procedimentos a serem adotados quando da necessidade de movimentação interna das cargas patrimoniais dos veículos oficiais da UFSM;

Efeitos

- 1 – Inconsistências nos inventários da UFSM;
- 2 – Alto índice de bens não localizados nos inventários anuais;
- 3 – Responsabilização do gestor detentor da carga patrimonial não transferida (roubo, dano, etc).

Conclusão

A AUDIN pôde concluir que há um número elevado de veículos que transitam somente de forma física entre as unidades administrativas e acadêmicas da UFSM. Em grande parte dos casos, não há transferência formal de tais viaturas, isto é, realização de termo de transferên-

cia. Situação essa que reflete na defasagem dos dados constantes no SIE e Portal do Patrimônio, e sinaliza, dentre outros, necessidade de melhoria nos controles de redistribuição interna das viaturas oficiais, bem como na comunicação entre as unidades cedentes e receptoras de tais bens.

Por fim, uma maior atenção com a atualização da carga patrimonial da Universidade, contribui não somente para a qualidade e transparência das informações prestadas aos mais variados agentes solicitantes, mas também repercute na efetividade dos inventários patrimoniais, além de servir como ferramental para a tomada de decisão por parte dos gestores quanto à vantagem em manter ou não uma frota própria de veículos.

9. A UFSM não promove capacitação continuada à equipe de motoristas do quadro e pesquisas de satisfação para avaliar a qualidade dos serviços de transporte.

Critério

Sob o enfoque da administração pública do tipo gerencial, o gestor público deve buscar o aprimoramento constante das políticas e serviços públicos, especialmente no que se refere aos aspectos da qualidade e eficiência com foco nos resultados.

Nesse cenário, promover o desenvolvimento dos servidores públicos nas competências necessárias à consecução da excelência na atuação dos órgãos e entidades públicas é medida que se faz necessária, nos termos do que prevê a Política Nacional de Desenvolvimento de Pessoas, regulamentada pelo Decreto 9.991/2019.

Ademais, outro ponto crucial é o fortalecimento dos canais de ouvidoria e pesquisas de satisfação. Desse modo, o Decreto 9.094/2017 assim prevê:

Art. 20

[...]

§ 1º Os canais de ouvidoria e as pesquisas de satisfação objetivam assegurar a efetiva participação dos usuários dos serviços públicos na avaliação e **identificar lacunas e deficiências na prestação dos serviços.**

(grifamos)

Condição

Da análise do gráfico acima (figura 05), é possível observar que foram praticadas 223 infrações por excesso de velocidade com veículo oficial no período compreendido entre 2016 até 20 de agosto de 2019.

De conhecimento desses dados, a Audin indagou o Núcleo de Transporte sobre a promoção de cursos de capacitação, treinamentos e reciclagem à equipe de motoristas (SA 2019.005-03), tendo sido comunicado o seguinte:

Na troca de gestão, em maio deste ano, foram realizadas reuniões onde foram passadas informações a respeito dos procedimentos e regras para utilização da frota adotados pelo Núcleo de Transporte. E, sempre que há alguma mudança/alteração necessária, a informação é repassada a todos os motoristas e funcionários lotados no Núcleo de Transporte. Com relação às capacitações, foi verificado junto à PROGEP a possibilidade de ministrar um curso de direção

defensiva para os motoristas do quadro. Porém, foi respondido ao Núcleo de Transporte que o planejamento e estruturação do curso deveria partir desta Unidade. Como o Núcleo de Transporte não possui pessoal capacitado nessas áreas, ficamos impossibilitados de fornecer este curso. Para os motoristas terceirizados, a obrigação de fornecer cursos de capacitação aos funcionários fica a cargo da contratada.

Além do mais, a fim de avaliar o grau de satisfação dos usuários dos serviços de transporte da UFSM, a Unidade de Auditoria buscou com a Ouvidoria-Geral eventuais manifestações recebidas no período acima mencionado. Para evitar tautologia e pela pertinência do conteúdo, citam-se os relatos encontrados:

“Já vi em várias ocasiões os carros da UFSM sendo conduzidos de forma inapropriada. Quando digo de forma inapropriada é a não observação das regras de trânsito, tais como: excesso de velocidade, ultrapassagem pela direita, ultrapassagem em frente a unidade Ipê Amarelo, não dar preferência a pedestre/ciclista em locais que deveriam ser dada preferência, etc. Os carros da UFSM não são os únicos que fazem isso, mas se algo acontecer será a UFSM que arcará com as consequências tais como: perda de veículo por acidente, pagamento de multas, longos processos na justiça, etc. Assim, penso que um curso de segurança no trânsito para os motoristas ajudaria a resolver esse problema.”

“Nos dias 28/09 e 18/10 o Campus de Cachoeira do Sul realizou visitas técnicas. Nas duas ocasiões, o transporte foi disponibilizado pela UFSM. Durante as viagens, o motorista foi imprudente. Em vários trechos das viagens, foi verificado (através do aplicativo Waze) que o ônibus trafegava com velocidade muito elevada, entre 100 e 120 km/h.”

“Boa tarde sr. XXX. Conforme já informado por telefone na manhã de hoje segue o relato dos acontecimentos referente ao motorista que dirigia o veículo kombi placa ipn7459 no dia 06/02/2017 as 10hs da manhã: vinha eu transitando pela br158 quando chegando no trevo do castelinho tive a frente cortada pelo veículo oficial da ufsm kombi placa ipn7459, que ainda entrou na área das obras separada por cones e assim passar pela direita outros veículos que aguardavam no trevo, mostrando um completo desrespeito com os demais e falta de preparo para a função que exerce. Já não bastasse o ocorrido, quando adentrei na rs509 o mesmo se encontrava no acostamento tentando adentrar a via, pois o trajeto escolhido em obras tinha degrau para retornar e nada adiantou a façanha do "profissional do volante" podendo até danificar o veículo. Foi quando falei para ele ter atenção e dar o sinal de pisca da próxima vez e minha surpresa foi a reação do mesmo que ergueu o dedo com sinal obsceno e me mandou a merda, indignado devolvi com - "vai você mal educado, sem vergonha " e ele me encheu de palavras e devolvi novamente os insultos. Então com tamanha indignação pela atitude de um servidor público que a lei diz "quando não pode ser ofendido, desrespeitado e desacatado no cumprimento de suas funções" pergunto qual a punição para quando o faz? Tendo certeza do trabalho e compromisso deste canal aguardo retorno.”

“No dias 19 e 20 de Outubro o curso de gestão ambiental do colégio politécnico fomos para o VII Fórum Internacional de Gestão Ambiental para a cidade de Porto Alegre, a principio foi repassado que iria só um motorista em virtude de ser 4 horas de viagem de ida e na volta 4 horas de viagem, não necessitaria ir dois motorista conforme a lei vigente. Para nossa surpresa quando pegamos ônibus em um dos ponto de origem que seria a Catedral o Sr. XXX estaria no ônibus para ser um dos motorista que preocupou-me ,pois, em uma viagem imprudentemente ele passou

por um quebra-mola acima da velocidade e inclusive alguns colegas que estavam no último banco de trás bateram a cabeça no teto do ônibus. No dia 19 a viagem ocorreu tudo bem, o problema ocorreu na volta da viagem dia 20 de Outubro até perto da cidade de Santa Cruz o outro motorista dirigiu com todo cuidado necessário e respeitou as leis de trânsito prezando pela segurança dos estudantes e docente que nos acompanhava. Quando o Senhor XXX assumiu o volante veio a preocupação com nossa segurança, pois, ele é uma pessoa imprudente e não respeita as leis de trânsito quando está dirigindo. Primeiramente começou a fazer ultrapassagem proibidas em faixa amarela continua, depois forçou um motoqueiro a dar espaço para ele ultrapassar, quase encostava na moto até que o mesmo foi para o acostamento, dirigindo e tomando chimarrão ao mesmo tempo e atendendo o celular enquanto dirigia. Nesse sentido, apesar dele ter cometido todas essas infrações contra a lei, o ponto alto da infração de trânsito foi quando o mesmo resolveu ultrapassar em uma ponte a qual na pista da direita em que estávamos havia duas carretas em nossa frente e na pista contrária vinha um carro próximo que o Senhor XXX resolveu fazer a ultrapassagem apesar de todos esses riscos, ele só não completou a ultrapassagem porque os alunos desesperaram e começaram a gritar e graças á Deus que as carretas reduziram a velocidade para que ele ficasse entre o meio. No entanto gostaria de providências em relação ao Senhor XXX, pois, o mesmo trafega com uma velocidade considerável sendo imprudente e não respeitando as leis de trânsito e colocando em risco a segurança da vida de pessoas. Ele não tem a mínima noção de direção defensiva e não tem cordialidade com os alunos como um bom dia, boa tarde e dentre outros fatores como se estivesse fazendo um favor em nos carregar. A intenção da denúncia é evitar uma tragédia futura, pois, se o mesmo continuar com o desvio de conduta no trânsito colocará em risco a vida de pessoas, melhor prevenir.”

“Estou entrando em contato para demonstrar minha indignação quanto a forma como motoristas da instituição estão guiando os carros oficiais. Várias vezes já presenciei carros oficiais bem a cima do limite de velocidade dentro do Campus/Camobi, trazendo riscos aos estudantes, servidores e à população em geral que usufrui dos nossos serviços. No entanto, o que me fez vir a esse canal foi o seguinte caso específico. No dia 02/02/2017, as 17 horas, quando eu estava dirigindo na Avenida Roraima, no sentido Fx Nova - Campus, próximo ao pórtico de acesso, um ônibus da instituição passou por mim em velocidade muito a cima do limite da razoabilidade. Embora estivesse em uma região que não demandasse velocidade, tendo inclusive um limite estabelecido para o trecho. Soma-se ao fato do excesso de velocidade em um trecho bastante movimentado, o fato de se tratar de um ônibus antigo (ONIBUS DA INSTITUIÇÃO) que deve pesar várias toneladas. Na ocasião, o mesmo estacionou na frente do colégio ao lado do Colégio Politécnico, num ato de indignação cheguei a estacionar ao lado do carro e ter dito ao motorista que o mesmo estava correndo. Enfim, estou registrando esse relato não como DENUNCIA. Mas, sim, como uma queixa ao serviço em geral. Pois, sei que essa é uma situação recorrente dentro da nossa instituição. Sem mais, me despeço, agradeço a oportunidade de ser ouvido pela comunidade ao qual também pertença.”

“Durante uma viagem acontecida nos dias 19/10 e 20/10 para a cidade de Porto Alegre, o Sr. XXX dirigiu em alguns pontos. No trajeto até a cidade de Restinga Seca, o mesmo, teve atitudes inadequadas ao volante, como ultrapassagens em locais proibidos (faixas amarelas contínuas), ultrapassagem sobre ponte, forçou um motociclista a ir para o acostamento para que ele pudesse passar para frente do motociclista, entrou na pista contrária para uma ultrapassagem em que todos que estavam dentro do ônibus viram que não se tinha condições de ultrapassar, pois na pista da direita havia dois caminhões, e na pista contrária um carro vindo muito

perto. O mesmo só diminuiu a velocidade, pois os alunos em desespero pediram que o motorista reduzisse a velocidade do ônibus. Falou ao telefone celular enquanto dirigia. Dentre outras questões a falta de cordialidade para com os alunos, agia como se não gostasse de estar carregando alunos, pois não era nada educado com questões como bom dia, boa tarde e afins. Nota-se também que o motorista por várias vezes não tem cuidado adequado com o veículo em que dirige, passando por quebra molas em velocidade inadequada para tal ato, passando em buracos sem cuidado algum e velocidade inadequada com a condição de algumas vias. OBS.: A reclamação feita, se refere SOMENTE ao Sr. XXX. Tendo em vista que tínhamos mais um motorista, que em momento algum teve atos inadequados.”

Diante das manifestações expostas, constatam-se denúncias e reclamações preocupantes, com relação ao comportamento de alguns motoristas na condução de veículos oficiais, situações que expõem a Instituição a riscos.

Nesse contexto, a Audin buscou também averiguar se o Núcleo de Transporte e demais unidades consultadas (Colégio Politécnico, Hospital Universitário, Centro de Ciências Rurais e os *campi* de Cachoeira do Sul, Frederico Westphalen e Palmeira das Missões) possuem algum canal de comunicação ou ferramenta interna específica para incentivar a avaliação e medir a satisfação dos usuários dos serviços de transporte, não tendo sido constatada a existência desses controles.

Causa

- 1 – A formação continuada da equipe de motoristas não é priorizada.
- 2 – Dificuldades em localizar instrutores para treinamentos e cursos de reciclagem na área de trânsito.
- 3 – Pesquisas de satisfação ou canais de participação não são ações priorizadas.

Consequência/efeito

- 1 – Prejuízo à imagem institucional.
- 2 – Servidores desmotivados e desatualizados.
- 2 – Dificuldades do setor em identificar as principais deficiências na prestação dos serviços de transporte.

Conclusão

A Unidade de Auditoria constatou elevado número de infrações de trânsito por excesso de velocidade cometidas com veículos oficiais no período de 2016 a 2019. Outrossim, em análise aos relatos registrados na Ouvidoria, foi possível observar situações relacionadas ao comportamento de alguns motoristas na condução dos veículos da UFSM que demandam atenção da gestão. Não obstante as melhorias promovidas na Instituição, quanto à identificação dos infratores aos órgãos de trânsito, a Audin não vislumbrou a adoção de outras ações institucionais contínuas que visem atuar preventivamente. Destarte, como rotina administrativa, a Unidade de Auditoria compreende ser pertinente o desenvolvimento de programa de capacitação continuada à equipe de motoristas, como forma de atualizar e ampliar o conhecimento dos servidores. Outra medida auxiliar no processo de melhoria na área é incentivar a participação dos usuários na avaliação dos serviços de transporte oficial com vistas a facilitar a detecção dos pontos que mais demandam aprimoramento e, ao mesmo tempo, fortalecer o ambiente de controle.

10. Descarte irregular dos resíduos provenientes da manutenção da frota.

Critério

As atividades relacionadas à manutenção veicular demandam uma gestão ambiental conforme legislação especial. Nesse aspecto, a Lei 12.305/2010, que institui a política nacional de resíduos sólidos, determinou a sistemática da logística reversa para alguns materiais específicos, dentre os quais se destacam:

Art. 33. São obrigados a estruturar e implementar sistemas de logística reversa, mediante retorno dos produtos após o uso pelo consumidor, de forma independente do serviço público de limpeza urbana e de manejo dos resíduos sólidos, os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes de: (Regulamento)

[...]

III - pneus;

IV - óleos lubrificantes, seus resíduos e embalagens;

[...]

Além disso, no descarte de resíduos produzidos em oficinas automotivas, devem ser observadas as Resoluções do CONAMA 416/2009, na destinação final de pneumáticos, a resolução CONAMA 362/2005 de óleos lubrificantes, bem como a Resolução CONAMA 401/2008, para o descarte de baterias.

Outrossim, o manejo inadequado dos resíduos contaminantes e perigosos é tratado pela Lei 9.605/1998, popularmente conhecida como Lei de Crimes Ambientais, que dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente.

Condição

Além dos serviços realizados na rede credenciada, a UFSM possui oficina automotiva própria, onde se realizam consertos e reparos de pequena monta, cujos serviços são desempenhados por servidores do quadro ou colaboradores terceirizados.

Sendo assim, a Audin objetivou examinar se os descartes dos resíduos provenientes dessa atividade estão ocorrendo de maneira adequada, bem como aferir se há dispositivos contratuais dando conta das responsabilidades ambientais das empresas prestadoras dos serviços de manutenção automotiva.

Nesse diapasão, em resposta à SA 2019.005-03, o Núcleo de Transporte relatou a seguinte situação:

Nas manutenções realizadas na oficina da UFSM, o descarte não está sendo realizado por falta de orientação adequada ao setor, sobre como descartar estes materiais. Para os pneumáticos, é adotado um sistema de logística reversa.

Todavia, em que pese o mencionado pelo NT sobre a adoção da política de logística reversa na destinação dos pneumáticos, em diligência realizada, a equipe constatou a existência de

vários pneus usados e/ou inservíveis depositados na garagem oficial, como se vê em registro fotográfico:



Local: Garagem oficial – Núcleo de Transporte
Data: 16/08/2019

No mais, em exame ao Contrato 042/2014, não se vislumbram dispositivos tratando das responsabilidades ambientais das empresas credenciadas na prestação dos serviços de manutenção da frota da UFSM.

Causa

- Falta de prioridade em adotar na rotina administrativa da Instituição o descarte adequado dos resíduos provenientes da manutenção da frota.
- Dificuldades operacionais.
- Falta de Plano de Gerenciamento de Resíduos na Instituição.

Consequência/efeito

- A UFSM está irregular perante as normas ambientais.
- Poluição ambiental e riscos à saúde pública.

Conclusão

Observa-se que a manutenção veicular é uma atividade que produz resíduos (líquidos e sólidos) altamente poluentes, cujo manejo irregular impacta sobremaneira o equilíbrio ambiental e sanitário. Assim sendo, a legislação vigente é rígida quanto à necessidade de destinação adequada desses rejeitos. Contudo, evidenciou-se que a UFSM encontra-se

irregular perante as normas ambientais no que tange ao descarte correto dos resíduos provenientes da utilização e conservação da frota oficial.

Por fim, a Audin compreende que a otimização de práticas sustentáveis deve pautar as ações institucionais, sobretudo no âmbito da Administração Pública e mais ainda nas instituições de ensino superior.

11. Não há veículos adaptados para o transporte de pessoas com deficiência.

A Audin buscou averiguar se a UFSM cumpre as políticas nacionais de acessibilidade, no que diz respeito aos serviços de transporte da Instituição.

Critério

A Lei 13.146/2015, que “Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), busca promover condições de igualdade às pessoas com deficiência, visando à cidadania no exercício de direitos fundamentais.

No que diz respeito ao direito ao transporte e à mobilidade, assim preconiza o Estatuto:

Art. 46. O direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso.

Ressalta-se, por derradeiro, que o Plano de Gestão 2018-2021 prevê a falta de adaptação da frota como fraqueza a ser superada no desafio institucional da inclusão social (desafio 3). Em virtude disso, foi traçado como objetivo estratégico a incrementação de ações para reduzir barreiras de acessibilidade.

Condição

De acordo com o relatado pelo Núcleo de Transporte (resposta à AS 2019.005-03), a UFSM não dispõe de veículos adaptados:

Atualmente a UFSM não possui nenhum veículo com acessibilidade, porém esta questão já está sendo verificada junto aos engenheiros da PROINFRA para que um carro seja adaptado e passe a ter.

A fim de avaliar esse aspecto, a equipe buscou verificar também a dimensão dessa demanda na Instituição. Sendo assim, foram solicitados ao Núcleo de Acessibilidade/CAED (SA 2019.005-04) dados relativos às políticas de acessibilidade concernentes aos serviços de transporte oficial, quantidade de usuários que necessitam de condições especiais, além das necessidades relacionadas a transporte e mobilidade detectadas pelo setor. Quanto a servidores, o Núcleo esclareceu que há, pelo menos, um docente e um técnico administrativo com deficiência. Já em relação aos discentes em situação “regular”, a CAED relatou que há atualmente 204 estudantes potenciais usuários dos serviços de transporte.

Ademais, na ocasião, a Audin interrogou se, na perspectiva do Setor, o serviço de transporte ofertado pela UFSM atende às demandas dos usuários, no que se refere às políticas de acessibilidade, tendo a CAED relatado o seguinte:

Entendemos que o Núcleo de Transporte vem atendendo todas as nossas solicitações. Entretanto, no que se refere às políticas de acessibilidade, inclusive no que está disposto em nosso PDI (Diretrizes da política de acessibilidade – item transportes e mobilidade urbana), para que o setor consiga prestar um serviço mais adequado, há a necessidade de frota adaptada, contemplando carro de passeio para o transporte individual, ônibus para viagens de estudo e micro-ônibus para o transporte interno no Campus Santa Maria.

Causa

1 – Não há prioridade na adaptação de veículos oficiais.

Efeito/consequência

1 – Serviço de transporte da UFSM não está alinhado às políticas nacionais de inclusão das pessoas com deficiência.

Conclusão

Nos últimos anos, o Brasil tem vivenciado importantes avanços na elaboração de políticas públicas para efetivação de direitos fundamentais às pessoas com deficiência. O marco importante nesse processo se deu com a promulgação do Estatuto da Pessoa com Deficiência – Lei 13.146/2015. No âmbito da UFSM, o tema também tem sido objeto das diretrizes pautadas pela Instituição, como bem se observa no PDI e Plano de Gestão, instrumentos que anunciam a necessidade de melhorias na seara ora debatida.

Todavia, a Audin aferiu que não há na UFSM veículos adaptados ao transporte de pessoas que necessitem de condições especiais. A despeito disso, identificou-se que os usuários vêm sendo atendidos pelo serviço prestado na Instituição. Contudo, no entendimento da Unidade de Auditoria, adaptações improvisadas não são soluções ideais, uma vez que, além de oportunizar a locomoção, há de se considerar a qualidade do serviço, de modo que se proporcione conforto e segurança aos usuários.

As instituições públicas de ensino superior não podem permanecer às margens das mudanças sociais, sobretudo a UFSM, que se destaca no cenário mundial pelas ações de inclusão e diversidade. Por isso, com vistas a cumprir a legislação nacional e as próprias diretrizes desta entidade, é fundamental que se busque efetivar mecanismos que promovam igualdade de condições nos serviços de transporte a pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

12. O cadastro individual dos veículos não atende à legislação.

Critério

Segundo estabelece a IN 03/2008/MPOG, a Administração deve manter cadastro individual e atualizado dos veículos que compõem a frota oficial:

Art. 23. Os órgãos e entidades manterão cadastro de veículos atualizado contendo, no mínimo, as informações constantes da Ficha Cadastro de Veículos Oficiais (Anexo III).

Parágrafo único. O cadastro a que se refere o caput será atualizado mensalmente ou sempre que ocorrer transferência, cessão, alienação, doação ou permuta.


Nos ditames da Instrução Normativa, o cadastro deve conter os seguintes dados:

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO
DA FICHA CADASTRO DE VEÍCULO OFICIAL - ANEXO III
Instrução Normativa nº 3, de 15 de maio de 2008



01. - Nome do órgão/entidade proprietário.
02. - Indicar: espécie (Ex: carga, passageiro etc.), marca (fabricante do veículo), modelo (Ex: Vectra, Corsa, Gol, Uno etc) e as especificações adicionais, quando for o caso.
03. - Cor predominante.
04. - Ano de fabricação / ano do modelo do veículo.
05. - Indicar o grupo do veículo (Ex: representação, serviços comuns etc).
06. - Indicar o(s) tipo(s) de combustível.
07. - Número do registro patrimonial.
08. - Código alfanumérico da placa anterior, quando for o caso.
09. - Sigla da Unidade da Federação da placa anterior, quando for o caso.
10. - Nome do município onde estava localizado o veículo.
11. - Sigla da Unidade da Federação na qual estava localizado o veículo.
12. - Código alfanumérico da placa atual, quando for o caso.
13. - Sigla da Unidade da Federação da placa atual, quando for o caso.
14. - Nome do Município onde está localizado o veículo.
15. - Sigla da Unidade da Federação onde está localizado o veículo.
16. - Número do Chassi do Veículo.
17. - Potência em CV.
18. - Código do RENAVAM.
19. - Nome da empresa, do órgão ou entidade onde foi adquirido o veículo.
20. - Dia, mês e ano de aquisição.
21. - Modalidade da aquisição: compra, cessão, doação, etc.
22. - Valor de aquisição.
23. - Observações relevantes.
24. - Nome por extenso do responsável pelo preenchimento, cargo, local, data, assinatura e carimbo.

Condição

Em consulta ao SIE, a Audin verificou que o cadastro de veículos utilizado na UFSM não contém os elementos exigidos pela IN 3/2008. Outrossim, em resposta à Solicitação de Auditoria 2019.005/03, o Núcleo de Transporte afirmou que o cadastro é mantido por meio do sistema “Ticket Log”. Todavia, no entendimento da Audin, o instrumento igualmente não atende ao anexo III da normativa em comento:


Número do Cartão: 6035740344282696		Situação: CARTAO ATIVO
Cartão: NORMAL		Consultar entrega 

1. Informações Obrigatórias


Placa:	ITY3329	País:	BRASIL
Controle de desempenho:	<input checked="" type="radio"/> Hodômetro <input type="radio"/> Horímetro		
Veículo:	CHEVROLET SPIN LT 		
Ano Modelo:	2012		
SETOR:	NUCLEO DE TRANSPORTE ▼		
CENTRO DE CUSTO:	PROINFRA ▼		
Gestor Responsável:	UFSM		[Pesquisar Responsável]
Combustível:	ALCOOL / GNV ▼		
Capacidade do Tanque (exceto GNV):	<div> Restritivo</div> 53		

2. Restrições

3. Informações Complementares

Chassis:	9BGJB75Z0DB220100		
Renavam:	504874365		
UF/Município:	RIO GRANDE DO SUL ▼	SILVEIRA MARTINS	
Cor:	BRANCA		
Motorização:	1.8		
Tipo Frota:	VEICULO ▼		
Nr. Frota:	212516		
Dígitos Hodômetro:			
Quilometragem Inicial:	0		
Família:	LEVE ▼		
Tipo de Operação:	Normal ▼		
Tipo Óleo:	OLEO ▼		
Capacidade do Tanque Óleo:	0		
Segmento:			
Classificação:			
Ano Fabricação:			
Razão Social:			
CNPJ:			

Cadastro de veículo utilizado pelo Núcleo de Transporte



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA - UFSM
5.3.3.11 Cadastro de Veículos

Data: 29/08/2019
Hora: 09:17

Placa	Descrição Veículo	Ano Fabricação/ Modelo	Combustível	Obrigações			
				IPVA	Seguro	Seguro Opcional	Licenciamento
ICP0963	CAMIONETA	1994 / 1995	Gasolina	30/04/2019	30/04/2019		30/04/2019

Página: 1

Cadastro de veículo disponível no SIE

Causa

- O setor não prioriza ou desconhece a exigência quanto aos itens que deve compor o cadastro da frota.

Efeito

- Descumprimento dos normativos atinentes à gestão da frota.
- Dificuldades em localizar as informações sobre as características dos veículos.

Conclusão

Em análise à documentação expedida pelo Núcleo de Transporte e em consulta ao SIE, a Audin observou que a UFSM não mantém cadastro completo dos veículos, nos moldes do que preceitua a IN 03/2008/MPOG.

Isso posto, é necessário que a Instituição se adéque à legislação que rege a matéria.

13. Os controles no licenciamento anual dos veículos são suficientes.

Critério

Nos termos do que determina o Código de Trânsito Brasileiro, o CRLV é o documento de registro e identificação, de porte obrigatório, ao passo que a renovação do licenciamento é uma obrigação anual do proprietário, como estabelecem o art. 130 e 133:

Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.

Art. 133. É obrigatório o porte do Certificado de Licenciamento Anual.

Ainda, providenciar tempestivamente o licenciamento anual e quitação do seguro obrigatório consiste em encargo da UFSM, nos termos do que ordena a IN 3/2008:

Art. 36. Os órgãos e entidades integrantes do SISG devem providenciar a renovação do licenciamento anual de veículos automotores em tempo hábil, obedecendo ao calendário estabelecido pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, bem como a quitação do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres.

Condição

A fim de verificar a regularidade da frota da UFSM perante o órgão de trânsito, a equipe consultou no sítio eletrônico do Detran/RS¹³ a situação da documentação de cada veículo constante da relação encaminhada pelo Núcleo de Transporte. De modo geral, os veículos em circulação estão com a documentação regular perante o órgão de trânsito. Contudo, em relação aos seguintes veículos, a Audin constatou que se encontram com CRLV vencido:

ICO 6840, veículo camioneta, Volkswagen, mod.1995, tipo Kombi Standart, sob responsabilidade do Núcleo de Transporte. Segundo informado pelo Setor, o carro não é utilizado e terá sua baixa solicitada ao Detran/RS;

IIT 2801, veículo caminhão Mercedes-Benz, mod.1998, tipo furgão curto Sprinter. O bem se encontra em disponibilidade junto ao Núcleo de Transporte, segundo informações constantes do Portal do Patrimônio;

IIS 7891, veículo baixado do patrimônio da UFSM; encontra-se na seleção do NT para solicitar baixa no Detran/RS;

IEH 3098, veículo baixado do patrimônio da UFSM; encontra-se na seleção do NT para solicitar baixa no Detran/RS;

Ainda que não estejam em uso, salienta-se que, para efetivar a baixa das viaturas perante o Detran/RS, será necessário quitar eventuais débitos dos veículos.

¹³ Disponível em: <<https://www.portaldetransito.rs.gov.br/dtw2/app/servico/vei/consulta-veiculo-form.xhtml>>

Conclusão

Ante o exposto, a Audin pôde concluir que os controles para o tempestivo licenciamento anual da frota em uso são suficientes.

RECOMENDAÇÕES

Achado 1

1 - Adequar a classificação e utilização dos veículos aos moldes do Decreto 9.287/2018.

2 - Buscar soluções de TI para otimizar e padronizar os procedimentos na utilização dos serviços de transporte oficial, em especial as solicitações e agendamentos.

Achado 2

3 – Realizar estudos técnicos para avaliar a relação custo x benefício na contratação de empresa para gestão dos veículos da UFSM, verificando se as características da frota demandam o emprego da quarteirização, e justificar, com base nessa análise, sua eventual adoção nos próximos certames licitatórios.

4 – Caso a quarteirização continue sendo adotada, a fim de nortear a aprovação dos orçamentos apresentados pela rede credenciada, **que a Gestão faça constar dos próximos certames licitatórios tabela de preços referenciais, auferidos mediante pesquisa de mercado, das manutenções veiculares e peças/insumos mais recorrentes.**

Também, para as demandas que não puderem ser pré-estabelecidas, que seja previsto no edital e contrato dispositivo que garanta à Administração verificar se os orçamentos oferecidos são compatíveis com valores praticados no mercado, devendo a Gestão estabelecer metodologia para esse fim.

5 – Tendo em conta os postos de combustíveis credenciados e localizados nas proximidades do Campus sede e demais *Campi* da UFSM, e tendo por objetivo um melhor planejamento das viagens que tenham como ponto de partida as unidades anteriormente mencionadas, recomenda-se: **Que o gestor/fiscal do contrato nº 42/2014, realize, no mínimo quinzenalmente, pesquisa de preços na rede credenciada de postos de combustível, de modo a abastecer a frota UFSM naqueles que apresentarem o menor preço unitário praticado no momento da consulta quinzenal.**

6 - Estimular a competitividade entre as empresas credenciadas, realizando cotações de preços com o maior número de estabelecimentos, assegurando que os orçamentos sejam tramitados conforme o previsto nas cláusulas avençadas no contrato vigente, e nas contratações futuras.

7 - Buscar com a empresa gerenciadora expandir o número de oficinas credenciadas, adequando-se às necessidades da UFSM.

8 – Designar fiscal (titular e substituto) para o contrato nº 42/2014, atinente aos serviços de abastecimento e manutenção da frota de veículos da UFSM, e atentar para que a formalização de tal agente esteja presente nas contratações futuras.

Achado 3

9 - Realizar estudos comparativos entre os gastos da frota própria e os custos de outros modelos de contratação de serviço de transporte de material e de pessoal e adotar o que for manifestamente mais vantajoso e que melhor atenda às necessidades da UFSM.

10 - Que, a partir do próximo Relatório de Gestão a ser elaborado pela UFSM, o item ***“razões de escolha da aquisição de veículos em detrimento da locação”*** seja justificado de forma clara e objetiva, tendo em vista os recentes apontamentos feitos pela CGU no *Relatório de Avaliação por Área de Gestão Nº 6 - Serviço de Transporte de Servidores dos Órgãos Integrantes do Sistema de Serviços Gerais*.

11 - Que o Núcleo de Transporte e demais unidades que possuem viaturas façam constar do “Mapa de Controle do Desempenho e Manutenção do Veículo Oficial” o **valor de mercado** do veículo, como determina a Instrução Normativa Nº 3/2008/SLTI/MPOG, anexo II.

Achado 4

12 - Providenciar as medidas necessárias ao desfazimento dos veículos doados pela Receita Federal que se encontram em situação de abandono, buscando, se necessário, soluções com o próprio órgão doador.

13 – Proceder os encaminhamentos necessários para o desfazimento dos veículos inservíveis constantes do levantamento realizado pelo Núcleo de Transporte, nos termos da legislação aplicável.

Achado 5

14 – Buscar alternativas de locais ociosos e/ou subutilizados, no âmbito da UFSM, para a guarda adequada dos veículos oficiais que atualmente estão desabrigados.

Achado 6

Não há recomendações.

Achado 7

15 - Proceder à atualização da Resolução 019/08/UFSM.

16 - Elaborar regimento interno ao Núcleo de Transporte e manual de procedimentos que oriente e padronize as rotinas e atividades correlatas aos serviços de transporte oficial prestados no âmbito da UFSM.

Achado 8

17 - Efetuar a regularização patrimonial dos veículos oficiais, constantes no quadro 7 deste relatório, providenciando a transferência da carga à unidade administrativa ou acadêmica que atualmente está responsável pela sua guarda.

18 - Verificar situação patrimonial das demais viaturas da UFSM, e em caso de desconformidade, proceder transferência patrimonial.

Achado 9

19 – Promover periodicamente cursos de capacitação e formação continuada à equipe de motoristas do quadro.

20 - Promover periodicamente pesquisa de satisfação com os usuários dos serviços de transporte, bem como adotar medidas para incentivá-los a registrar manifestações sobre os serviços utilizados (elogio, denúncia, solicitação, reclamação ou sugestão).

Achado 10

21 - Buscar soluções ambientalmente adequadas à destinação dos resíduos provenientes das manutenções veiculares realizadas na UFSM, solicitando, se necessário, apoio técnico do Setor de Planejamento Ambiental vinculado à PROINFRA.

22 - Prever, nos próximos instrumentos contratuais, disposições dando conta da obrigação das prestadoras de serviços automotivos de proceder segundo a legislação ambiental no descarte dos resíduos provenientes da manutenção da frota da UFSM.

Achado 11

23 - Adaptar quantidade suficiente de veículos da frota para atender usuários que necessitam de transporte em condições especiais.

Achado 12

24 – Buscar com o DEMAPA/DIPAT a inclusão dos componentes necessários ao cadastro da frota, exigidos pela IN/SLTI/MPOG 03/2008 (anexo III), no registro patrimonial dos veículos da UFSM.

Achado 13

Não há recomendações.

CONCLUSÃO

A presente auditoria teve por escopo avaliar a gestão da frota da UFSM, relativamente aos processos, controles e aderência aos regulamentos. A fim de atingir os objetivos dessa atividade, a abordagem adotada pela equipe buscou responder às questões de auditoria pautadas na fase do planejamento dos trabalhos. Desse modo, como resultados dos exames, constatou-se que as situações apontadas neste Relatório podem comprometer a boa administração dos serviços de transporte oficial:

- Inconsistências no uso da frota e falta de informatização dos processos;
- Controles insuficientes sobre as manutenções e abastecimentos;

- A UFSM não realiza estudos comparativos que demonstre a vantajosidade econômica na manutenção de frota própria em detrimento de outro(s) modelo(s) de contratação;
- Acúmulo de veículos inservíveis;
- Alguns veículos permanecem em locais inapropriados;
- Fragilidade no processo de reposição ao erário em virtude de multas de trânsito;
- Insuficiência de normatização interna no controle da frota;
- A UFSM não promove cursos e capacitação continuada à equipe de motoristas do quadro e pesquisas de satisfação para avaliar a qualidade dos serviços de transporte;
- Descarte irregular dos resíduos provenientes da manutenção da frota;
- Não há veículos adaptados para o transporte de pessoas com deficiência;
- O cadastro individual dos veículos não atende à legislação;
- Existência de veículos, nas Unidades acadêmicas e administrativas, sem a devida transferência da carga patrimonial.

Como constatações positivas, a equipe apurou que os controles no licenciamento anual dos veículos são suficientes, além de ter verificado melhorias no processo de identificação dos condutores infratores aos órgãos de trânsito.

Por fim, conclui-se que as inconsistências detectadas na administração da frota são relevantes, de modo que é necessária a implantação de ações saneadoras. Nesse diapasão, ressalta-se que as recomendações expedidas visam aprimorar a gestão dos serviços de transporte da UFSM e, conseqüentemente, agregar valor à organização para melhor atender aos anseios da sociedade.

ENCAMINHAMENTOS

Relatados os achados preliminares de auditoria, itens 01 ao 20, encaminha-se o presente relatório:

- À PROINFRA (Pró-Reitoria de Infraestrutura) para ciência e manifestação quanto às recomendações;
- À Coordenadoria de Serviços Gerais – CSG - para ciência e manifestação quanto às recomendações;
- Ao Núcleo de Transporte para ciência e manifestação quanto às recomendações;
- Ao Colégio Politécnico para ciência e manifestação quanto às recomendações 05, 06 e 11;
- Ao Centro de Ciências Rurais para ciência e manifestação quanto às recomendações 05, 06, 11 e 14;
- Ao Campus de Frederico Westphalen para ciência e manifestação quanto às recomendações 05, 06, 11 e 14;
- Ao Campus de Palmeira das Missões para ciência e manifestação quanto às recomendações 05, 06, 11 e 14;
- Ao Campus de Cachoeira do Sul para ciência e manifestação quanto às recomendações 05, 06, 11 e 14;

Santa Maria – RS, 10 de fevereiro de 2020..

CAMILA DA SILVA XAVIER
Auditora – SIAPE 3085643

GISLAINE BORGES
Auditora – SIAPE 1180882

De acordo,

IVAN HENRIQUE VEY
Auditor-Chefe – SIAPE 2166747
Portaria 96.715/2019

RETIFICAÇÃO E COMPLEMENTO DE INFORMAÇÕES

Retificação: “Encaminhamentos” (pág. 72)

Onde lê-se: “Relatados os achados preliminares de auditoria, itens 01 ao 20, encaminha-se o presente relatório:”

Leia-se: “Relatados os achados preliminares de auditoria, **itens 01 ao 13**, encaminha-se o presente relatório:”

Complemento de informações: “Encaminhamentos” (pág. 72)

Onde lê-se:

- “- À PROINFRA (Pró-Reitoria de Infraestrutura) para ciência e manifestação quanto às recomendações;
- À Coordenadoria de Serviços Gerais – CSG - para ciência e manifestação quanto às recomendações;
- Ao Núcleo de Transporte para ciência e manifestação quanto às recomendações;
- Ao Colégio Politécnico para ciência e manifestação quanto às recomendações 05, 06 e 11;
- Ao Centro de Ciências Rurais para ciência e manifestação quanto às recomendações 05, 06, 11 e 14;
- Ao Campus de Frederico Westphalen para ciência e manifestação quanto às recomendações 05, 06, 11 e 14;
- Ao Campus de Palmeira das Missões para ciência e manifestação quanto às recomendações 05, 06, 11 e 14;
- Ao Campus de Cachoeira do Sul para ciência e manifestação quanto às recomendações 05, 06, 11 e 14;”

Leia-se:

- “- Ao **Gabinete da Reitoria** para Ciência;
- À **PROINFRA** (Pró-Reitoria de Infraestrutura), bem como as unidades a ela vinculadas, **Coordenadoria de Serviços Gerais (CSG)** e **Núcleo de Transporte** para ciência e manifestação quanto às recomendações **01 a 24**;
- Ao **Colégio Politécnico** para ciência e manifestação quanto às recomendações **05, 06 e 11**;
- Ao **Centro de Ciências Rurais (CCR)** para ciência e manifestação quanto às recomendações **05, 06, 11 e 14**;
- Ao **Campus de Frederico Westphalen** para ciência e manifestação quanto às recomendações **05, 06, 11 e 14**;
- Ao **Campus de Palmeira das Missões** para ciência e manifestação quanto às recomendações **05, 06, 11 e 14**;
- Ao **Campus de Cachoeira do Sul** para ciência e manifestação quanto às recomendações **05, 06, 11 e 14**.”

ANEXOS

I – MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE EXAMINADA E ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA

Considerando o Relatório Preliminar nº 2019.005 – Gestão Patrimonial, contendo as constatações e recomendações da auditoria interna, a Coordenadoria de Serviços Gerais – CSG/PROINFRA, encaminhou Memorando de resposta nº 368/2019, por meio do qual se manifestou nos seguintes termos:

Achado nº 1 – Recomendações 1, 2 e 3.

Manifestação da Unidade Auditada

“1. A classificação foi adequada ao Decreto 9.287/2018 no texto da nova resolução que está em tramitação para análise e posterior remessa ao Conselho Universitário;
2. A ficha de controle do veículo contempla as informações de utilização do veículo por data. As informações detalhadas por deslocamento são registradas por meio das ordens de trânsito que contêm dados para identificação do veículo, do condutor, do usuário, origem e destino, horário de saída e chegada, registro de quilometragem e abastecimento, sempre com a ciência do(a) Chefe do NT. Entendemos que estas informações não necessitam estar na ficha do veículo;
3. Tendo em vista que os deslocamentos envolvem autorização de despesas pelo Diretor de Centro ou de Departamento, no cenário atual, não há possibilidade do NT abrir mão de documentação. Havendo por parte da UFSM a criação e tramitação de documentos em meio eletrônico, com autenticação digital, será possível adotar agendamento por meio de sistema. Outra solução que está em desenvolvimento, é o fornecimento pela empresa contratada de um software de gestão de rotas e jornada de trabalho, disponibilizando relatórios on-line e eliminando assim uma série de documentos físicos;”

Análise da Auditoria

1. Diante da manifestação da Unidade Auditada, vislumbra-se, primeiramente, que o setor está empenhado em ajustar a classificação dos veículos ao que dispõe o Decreto 9.287/2018, tendo, inclusive, remetido à Audin minuta do texto de resolução que está em tramitação, onde é possível verificar o emprego da nova classificação. Em face disso, mantém-se a Recomendação nº 1 até a efetiva atualização normativa.
2. Em exame às ordens de trânsito, verificam-se todas as informações aludidas na Recomendação nº 2, razão pela qual a Audin resolve suprimir o recomendado.
3. Preliminarmente, a Audin esclarece que não intenciona que a unidade abdique de documentação, mesmo porque os formulários são instrumentos importantes no controle da frota. O propósito da medida recomendada é otimizar o processo, substituindo a tramitação física desses documentos pela eletrônica, informatizando e padronizando as etapas de utilização dos serviços de transporte em todas as unidades que dispõem de viaturas. Outrossim, quanto ao *software* citado pela Unidade, a implantação desse sistema é obrigação acessória no Contrato 017/2019, cujo objeto principal é a prestação de serviços de motorista. Por isso, como esse encargo está vinculado ao objeto contratual, no entendimento

da Audin, restam dúvidas sobre a aplicação do sistema para os serviços de transporte que não sejam operados pela empresa contratada. De todo modo, caso o dispositivo atenda às necessidades constatadas durante a auditoria, certamente a recomendação será catalogada como atendida.

Ante o exposto, o manifestado pela Auditada não trouxe elementos novos capazes de afastar o achado de auditoria. Contudo, com o fito de melhor elucidar a recomendação nº 3, a Unidade de Auditoria resolve reformulá-la.

Achado nº 2 – Recomendações nº 4, 5, 6, 7, 8 e 9.

Manifestação da Unidade Auditada

“4. A UFSM não possui quadro de servidores efetivos para manutenção da frota. Sendo assim, não há outra opção que não a contratação de empresa para o gerenciamento das manutenções. Obviamente, que o atual contrato cujo vencimento expira em 04/2020 pode e deve ser aperfeiçoado. Convém destacar que a equipe do NT e CSG é reduzida e não possui expertise na área de manutenção de frotas, estando sujeita, portanto, a uma margem de risco no planejamento da nova contratação.

5. Convém destacar que, na última renovação do contrato foi adotado o critério de desconto no valor da fatura e não mais a menor taxa de administração. Entretanto, criar outros critérios de julgamentos é temeroso, sob o risco de se adotar critério que não seja objetivo. A realidade atual é que o prestador fornece o serviço imediatamente e recebe o pagamento em média sessenta dias depois, tendo ainda descontado a taxa de credenciamento. Ou seja, para que a UFSM possa operacionalizar a sua frota com a agilidade necessária, praticamente obtém prestação de serviços no ato, mas realiza pagamento a prazo, o que acabe embutindo custos que não incidiriam se houvesse outra alternativa legal, como pagamento imediato em espécie;

6. Devido ao quadro reduzido de servidores lotados no NT e às variações dos preços que ocorrem praticamente a cada semana, é inviável realizar ampla pesquisa de preços, sob pena de termos de contratar um profissional somente para realizar esta atividade. Buscar descontos junto as redes de postos também nos parece improvável, tendo em vista que o estabelecimento fornece combustível no ato ao preço da bomba para recebimento do pagamento sessenta dias depois;

7. Este procedimento tem sido feito, porém as empresas não retornam o orçamento via sistema. Os orçamentos são encaminhados pelas credenciadas via e-mail ou WhatsApp que, no nosso entender, também é um meio oficial de comunicação. As negociações são feitas em cada caso, mas raramente as credenciadas estão dispostas a conceder descontos, pelas razões já expostas no que se refere aos prazos de pagamento;

8. Esta medida será proposta no Termo de Referência do novo contrato. Ressaltamos que esta rede credenciada não presta serviços somente à UFSM, e está sujeita, portanto, às limitações impostas pelos órgãos reguladores.

9. Na realidade este já é um mecanismo do sistema para mitigar os riscos, pois nestes casos (normalmente erros de digitação) no momento de abastecimento, o sistema registra a informação e bloqueia o cartão, fazendo com que o usuário seja obrigado a entrar em contato imediatamente com o gerenciador do sistema, o qual toma conhecimento da situação e pode avaliar a ocorrência registrada.”

Análise da Auditoria

4. A Audin compreende as dificuldades operacionais relatadas pelo Setor, especialmente quanto à limitação de pessoal para manutenção da frota. Todavia, o que se pretende com a medida recomendada é que a gestão justifique e demonstre, por meio de estudos técnicos, aspectos como adequação, eficiência e vantajosidade sempre que optar pela quarterização ao invés de licitar diretamente os serviços de manutenção veicular e aquisição de combustível. Isso porque, se por um lado esse modelo se mostra uma opção atrativa, devido à proatividade e agilidade proporcionadas, por outro, implica em maior custo, referente aos serviços prestados pela empresa intermediadora, o qual não se teria caso a Administração contratasse diretamente com os terceiros. Destarte, em função de maior onerosidade envolvida, o TCU vem se posicionando pela necessidade de justificar a quarterização nos certames licitatórios, mediante análise criteriosa dos custos e benefícios, considerando também se as características da frota demandam o emprego desse modelo.

Quanto à falta de *expertise* aduzida pela Unidade, uma medida válida capaz de auxiliar a gestão é buscar com outros órgãos ou entidades, através de *benchmarking*, boas práticas relacionadas ao modelo de contratação em foco.

Assim sendo, diante da manifestação, não há elementos novos capazes de afastar o achado de auditoria, cabendo, no entendimento da Audin, que a Unidade realize os estudos referidos na recomendação, justificando a quarterização nos próximos certames licitatórios. Portanto, mantém-se a recomendação nº 4, com algumas modificações para melhor entendimento.

5. A Unidade relatou que, em sede de alteração contratual, restou pactuado que a empresa Ticket Soluções HDFGT S.A não mais cobraria taxa de administração da UFSM e ainda concederia 0,30% de desconto no valor final dos itens contratados, o que de fato se verifica no Oitavo Termo Aditivo ao Contrato 042/2014.

Contudo, salienta-se que a menor taxa de gerenciamento ou mesmo o maior desconto não implica, necessariamente, em benefício econômico à Administração Pública, se for deixado em aberto o valor a ser pago pelos serviços de manutenção e peças automotivas. Indicativo disso extrai-se da própria afirmação da CSG/Núcleo de Transporte, de que, na prática, as empresas acrescentam custos extras aos produtos e serviços prestados, em razão da delonga nos pagamentos e também em função do recolhimento da taxa de credenciamento que lhes é exigida pela empresa credenciadora.

Por outro lado, a Audin concorda com o posicionamento do Núcleo de Transporte sobre a necessidade de que o critério de julgamento do certame licitatório seja objetivo. Esse é, inclusive, um dos princípios que rege as licitações públicas. Desse modo, considerando também a inviabilidade operacional de antever todas as possíveis manutenções e peças automotivas para fins de julgamento da licitação, é possível que a escolha do vencedor se dê por outra forma que não relacione os valores unitários dos bens e serviços. Todavia, entendemos ser possível estabelecer metodologia para definir no edital e contrato tabela referencial de preços das demandas mais frequentes, a fim de subsidiar a aprovação dos orçamentos apresentados pelas credenciadas no decorrer da execução contratual, reduzindo, assim, riscos de contratações antieconômicas. Essa definição pode ocorrer, por exemplo, mediante levantamento histórico dos reparos mais recorrentes e pesquisa atualizada de preços desses itens.

Destaca-se aqui que o referencial de preços necessita ser baseado em pesquisa de mercado, de modo que a Audin não recomenda o emprego de tabelas dos fabricantes ou o uso de sistemas referenciais de orçamentação (Cilia, Audatex, etc.).

Outrossim, a existência de valores referenciais não substitui a necessidade de estimular a competitividade entre as empresas da rede credenciada, a fim de assegurar maior economicidade e garantir imparcialidade na escolha do prestador de serviço.

Pelo exposto, reformula-se a recomendação nº 5.

6 – Conforme manifestação do CSG e do Núcleo de Transporte (Memorando nº 368/2019/CSG/PROINFRA), é inviável realizar ampla pesquisa de preços, dentre os postos de combustível credenciados, para a obtenção de menores valores nos abastecimentos. Ainda segundo os setores auditados, buscar descontos junto a rede credenciada parece improvável, devido ao fato de o estabelecimento fornecer combustível no ato ao preço da bomba e receber o pagamento somente sessenta dias depois.

Primeiramente, em relação à impossibilidade de realização de cotação de preços, conforme invocado pelos auditados, cumpre ressaltar que buscar uma opção mais viável e menos onerosa que atenda a contento as necessidades da Instituição, bem como respeitem, dentre outros, os princípios da economicidade, da eficiência e da motivação são mandamentos, os quais o gestor público está estritamente vinculado.

Ademais, a implementação de critérios objetivos para o abastecimento dos veículos oficiais, contribuem não só para o fortalecimento dos controles internos relativos a um planejamento das viagens realizadas pela frota da UFSM, mas também sinalizam acuidade do fiscal do contrato nº 42/2014 na condução dos seus trabalhos. Situação essa já enfatizada pela Audin quando da citação dos Acórdãos do TCU acerca do tema nº 150/2019 - Plenário e Acórdão nº 1456/2014 – TCU – Plenário. Desse modo, considerando que o local de partida das viagens atendidas pela frota de veículos oficiais se dá no Campus sede ou demais unidades da UFSM que detêm viaturas a sua disposição, a Audin entende ser razoável que o fiscal do contrato, ora em comento, efetue, no mínimo quinzenalmente, cotação de preços, nas empresas da rede credenciada, a fim de dar preferência aos postos que apresentarem o menor preço unitário praticado, tendo como base a consulta semanal/quinzenal realizada. Outrossim, no que tange ao atraso nos pagamentos a contratada, a Administração Pública só é considerada inadimplente após decorridos mais de 90 dias, conforme apregoa o art. 78, inciso XV, da lei 8666/93:

Art. 78. Constituem motivo para rescisão do contrato:

[...] XV - o atraso superior a 90 (noventa) dias dos pagamentos devidos pela Administração decorrentes de obras, serviços ou fornecimento, ou parcelas destes, já recebidos ou executados, salvo em caso de calamidade pública, grave perturbação da ordem interna ou guerra, assegurado ao contratado o direito de optar pela suspensão do cumprimento de suas obrigações até que seja normalizada a situação;

Diante do exposto, mantém-se a constatação tendo sido realizada algumas alterações, bem como se reformula o teor da recomendação.

7 – O manifestado pelo Núcleo de Transporte não contém novas informações capazes de alterar o achado de auditoria. Salienta-se que garantir que as credenciadas enviem os orçamentos via sistema é obrigação da contratada, de modo que, verificadas irregularidades

nesse sentido, deve a UFSM buscar providências com a empresa para saneamento. Contudo, havendo interesse da Gestão em alterar a forma de solicitação/envio dos orçamentos, cabe à Unidade Auditada rever esse ponto para as próximas licitações, contanto que seja garantida transparência e formalidade nas cotações.

Outrossim, durante a execução da auditoria, a equipe constatou fragilidades nos controles para coleta e aprovação de orçamentos, mormente à falta de critérios objetivos na escolha das credenciadas e ausência de estímulo à competitividade entre os estabelecimentos. Quanto a isso, a Unidade não se pronunciou.

Pelo exposto, mantém-se a constatação, sendo que, para melhor esclarecimento, reformula-se a recomendação.

8 – Quanto à manifestação da Unidade, não houve informações que pudessem alterar o achado de auditoria. A recomendação nº 8 foi expedida em virtude de declarações de diversas unidades, inclusive do Núcleo de Transporte, que relataram dificuldades atinentes à insuficiência de estabelecimentos credenciados. A situação constatada gera dependência de fornecimento e limita a pesquisa de preços. Assim sendo, mantém-se o recomendado.

9 – Sobre o item 9 do Memorando nº 368/2019 – CSG/PROINFRA, a Audin discorda do entendimento da CSG e Núcleo de Transporte, por considerarem já ser o bloqueio do cartão de abastecimento, pelo sistema de gerenciamento, um mecanismo mitigador de riscos. A existência do sistema por si só não garante que os controles nele existentes sejam suficientes para o fiel cumprimento do contrato. Haja vista que a mitigação dos riscos se dá em grande parte pelo gestor e fiscal do contrato no acompanhamento diário dos serviços pactuados. Além disso, no tocante ao contrato nº 42/2014, a Audin constatou, após verificação do processo nº 23081.005036/2014-36¹⁴ e indagação aos setores auditados que, apesar do objeto pactuado estar diretamente relacionado às solicitações de serviço de transporte, não há, além do gestor, um servidor formalmente designado para sua fiscalização.

Dito isso, a ausência do fiscal de contrato para o melhor acompanhar da execução dos serviços pactuados se fez sentir no caso em tela, seja pelas falhas no acompanhamento nos relatórios analíticos¹⁵ do sistema contratado, seja pelo grau de imprecisão das informações apresentadas pelo Núcleo de Transporte sobre às falhas na alimentação do sistema pelas empresas credenciadas (resposta à S.A. 2019.005-14):

(...) Possivelmente o frentista no momento de digitar a quilometragem na máquina de passar o cartão digitou a quilometragem de **744.576 km**, sendo que o correto seria de **764.576 km**.

Por consequência no abastecimento do dia **03/06/2019** o cálculo dos km rodados ficou em 765.154 km – 744.576 km = **20.578 km**. (Grifo nosso)

¹⁴ Processo que instruiu solicitação dos serviços de fornecimento de combustíveis e manutenção – Contrato nº 42/2014.

¹⁵ Item 12.4, anexo do contrato da UFSM nº 042/2014: “É de responsabilidade da CONTRATANTE, garantir que as informações digitadas no momento da transação na rede credenciada de estabelecimentos sejam verídicas. Caso haja enganos ou distorções a CONTRATADA deverá disponibilizar relatórios que possibilitem a identificação das anomalias em tempo hábil de correção”.

Diante do exposto, a Audin decide reformular a recomendação nº 09 e efetuar alguns ajustes no texto original achado.

Achado nº 3 – Recomendações nº 10, 11 e 12.

Manifestação da Unidade Auditada

“10. Não encontramos registros no NT ou na CSG de que tenha sido feito anteriormente qualquer tipo de estudo com esse foco. Entretanto, desde que assumimos estes setores, temos esta preocupação, inicialmente com a criação de relatórios e acompanhamento permanente das informações da frota.

11. Temos de admitir que o Relatório de Gestão de 2018, foi elaborado às pressas e com insuficiência de informações, nos moldes do documento padrão que era utilizado na CSG. O Relatório de Gestão da UFSM 2019 será elaborado com informações precisas e detalhadas sobre a frota, tendo em vista que, somente neste ano é que a equipe designada para assumir a gestão da frota teve a preocupação e responsabilidade e fazer este acompanhamento, tendo registros tempestivos e fidedignos que permitem levantar estas informações.

12. Entendemos que, para atendimento a esta recomendação, primeiramente a Instituição deve definir qual o critério a ser utilizado (tabela FIPE, depreciação contábil, etc.) e o período de atuação ressaltando, novamente, que a equipe atual do NT não tem condições de fazer atualização mensal dos valores. Quanto ao mapa dos veículos, os valores dos custos operacionais estão atualizados, restando atualizar o valor do veículo o qual depende da definição dos critérios.”

Análise da Auditoria

10 - As informações aportadas da auditada corroboram o achado de auditoria, no que se refere à ausência de estudos comparativos com o fito de avaliar os diferentes modelos para prestação dos serviços de transporte na UFSM. Conforme já demonstrado neste relatório, essa análise é uma exigência do Decreto 9.287/2018. Assim sendo, apesar do setor mostrar-se empenhado em sanar essa fragilidade, mantém-se a recomendação, com pequenas alterações no texto, até a efetivação dos estudos.

11 – Tendo em vista que a CSG e o Núcleo de Transporte reconhecem as falhas apontadas pela Audin e se comprometem, a partir do próximo Relatório de Gestão a ser elaborado pela UFSM, a melhor detalhar e justificar o item **“razões de escolha da aquisição de veículos em detrimento da locação”**, mantém-se, feitas algumas alterações, a recomendação nº 10 em sede de monitoramento até que de fato sejam implementadas as melhorias prolatadas, bem como a redação original do achado em comento.

12 – A atualização mensal do “Mapa de Controle do Desempenho e Manutenção do Veículo Oficial” é comando previsto na IN/SLTI/MPOG 03/2008. Durante a execução dos trabalhos de auditoria, a equipe de auditora evidenciou que o documento é mantido para cada veículo. Contudo, constatou-se que o valor do automóvel não é atualizado, o que é corroborado pela Unidade em sua manifestação supracitada.

A despeito das deficiências da Instituição, no que tange ao processo de reavaliação e/ou redução ao valor recuperável dos ativos permanentes, o NT e demais unidades que gerenciam serviços de transporte necessitam acompanhar o preço de mercado da frota oficial. Ressalta-se que esse monitoramento eficiente é de suma importância para subsidiar as decisões relativas à avaliação do custo X benefício de determinada viatura.

Em análise mais acurada ao modelo do documento de controle trazido pela IN/SLTI/MPOG 03/2008 (anexo II), percebe-se que o Mapa é um instrumento anual, no qual se consignam, mês a mês, informações relativas às manutenções, abastecimentos e quilometragem percorrida. Destarte, em virtude disso, a Audin compreende que, para fins de preenchimento do documento, é suficiente que o registro do valor de mercado do veículo seja relativo ao ano de referência do controle, não sendo necessário apuração mensal.

Assim sendo, reformula-se a recomendação expedida, para que o Núcleo de Transporte e demais unidades que possuem veículos façam constar do “Mapa de Controle do Desempenho e Manutenção do Veículo Oficial” o valor de mercado do veículo relativo ao ano do monitoramento.

Achado nº 4 – Recomendações nº 13, 14 e 15

Manifestação da Unidade Auditada

“13. Até a presente data, três veículos foram baixados e retirados das dependências da UFSM. Oito veículos estão aguardando avaliação do DETRAN para posterior baixa e desfazimento. Outros doze veículos estão em processo de baixa (retirada de placas e recorte do chassi), seguindo as determinações dos Pró-Reitores de Administração e Infraestrutura, reduzindo assim o passivo de veículos inservíveis, restando ainda dois veículos a serem liberados de pendência junto a instituições financeiras e um ônibus recentemente incorporado ao patrimônio da UFSM e que será leilado.

14. Este levantamento já foi realizado. O processo tramitou para a DIPAT que retornou ao NT com algumas considerações. Após a vistoria do órgão de trânsito, o processo será remetido novamente à DIPAT com o parecer.

15. O NT comunicou formalmente o Pró-Reitor de Infraestrutura para que, qualquer solicitação ou oferta de doação de veículo seja precedida de análise realizada pelo Técnico em Mecânica lotado no NT, para avaliação das condições do veículo e sua conveniência e utilidade para a UFSM”

Análise da Auditoria

13 – Em análise à manifestação das unidades, bem como ao Memorando 216/2019-PRA, nota-se que a Gestão está envidando esforços para solucionar a situação constada pela equipe de auditoria. Contudo, como não houve demonstração de que os veículos objeto da recomendação tenham sido recolhidos das dependências da UFSM, mantém-se a recomendação expedida até o efetivo desfazimento dos bens.

14 – Nota-se que a gestão está empenhada em realizar o desfazimento das viaturas em estado de inservibilidade, já tendo, inclusive, realizado o levantamento desses bens, conforme informou. Assim sendo, com vistas a sanear a situação verificada, reformula-se a recomendação, para que o Núcleo de Transporte providencie as ações necessárias ao efetivo desfazimento dos veículos constantes do levantamento realizado.

15 – Considerando os esclarecimentos prestados pela CSG e Núcleo de Transporte durante a apresentação do relatório preliminar, bem como a informação dos referidos setores de que, por consequência deste relatório de auditoria, foi encaminhado documento formal à PROINFRA solicitando que nas futuras doações advindas de outros órgãos, as quais envolvam o recebimento de veículos, seja realizada previa avaliação, de modo a aferir se tais viaturas possuem condições de uso e se são economicamente viáveis para a UFSM. Posto isso,

mantém-se a redação original do achado e decide-se suprimir recomendação correlata, por entender que sua proposta orientadora e pedagógica foi alcançada.

Achado nº 5 – Recomendação nº 16

Manifestação da Unidade Auditada

16. Com a retirada de alguns veículos inservíveis foi gerado espaço para a guarda de mais alguns veículos. Entretanto, o pavilhão do NT não comporta as dimensões de alguns veículos. Esta solução extrapola a competência do NT, uma vez que depende de investimentos na construção de um novo pavilhão, situação impraticável no atual cenário orçamentário da UFSM.

Análise da Auditoria

16 – Conforme relatado pelos setores auditados em manifestação ao relatório preliminar, houve a retirada de alguns veículos inservíveis, fato esse que abriu espaço no Núcleo de Transporte para a guarda de algumas viaturas desabrigadas. Por outro lado, os auditados alegam que o restante das viaturas expostas às intempéries demanda à construção de um novo pavilhão, o que além de extrapolar as competências do NT é impraticável diante do cenário orçamentários da UFSM.

Sabe-se que a conjuntura econômica do país tem impacto direto sobre o montante de recursos repassados às Instituições Públicas, e com a UFSM não é diferente. Nesse sentido, a Audin entende que, até que se viabilize construção de um novo pavilhão, um caminho alternativo a ser buscado pela CSG, NT e Administração da UFSM é a verificação quanto à existência de espaços ociosos e/ou subutilizados na Universidade onde poderia ser alocado o restante da frota oficial exposta às más condições do tempo.

Diante do exposto, mantém-se a redação original constatação, e reformula-se o teor da recomendação.

Achado nº 6 – Recomendação nº 17

Manifestação da Unidade Auditada

“17. Este processo está devidamente estruturado, com acompanhamento permanente e as situações em que não houve o ressarcimento via GRU, foram encaminhadas à Pró-Reitoria de Administração para abertura de processo administrativo de cobrança.”

Análise da Auditoria

17 – É oportuno destacar que a recomendação objeto deste achado originou-se do relato dos auditados quanto a dificuldade em se obter, de alguns dos motoristas infratores, o comprovante de pagamento das infrações de trânsito cometidas quando da condução dos veículos da UFSM. Segue excerto das manifestações:

S.A. 20019.005/03

29. Quais as dificuldades enfrentadas pelo Setor?

[...] O não recebimento de comprovantes de pagamento e a verificação negativa no SisGRU referente a várias GRU geradas em virtude de infrações de trânsito quitadas pela UFSM;

S.A. 20019.005/13

11. Em complemento à manifestação do setor à S.A nº 2019.005/03, informar se após a quitação pela UFSM das multas de trânsito, cometidas quando da condução de veículos oficiais, o motorista infrator efetua o ressarcimento à Instituição de maneira tempestiva?

[...] **Esta foi uma das dificuldades relatadas na Questão 29 da Solicitação de Auditoria Nº 2019.005/03.**

“O não recebimento de comprovantes de pagamento e a verificação negativa no SisGRU referente a várias GRU geradas em virtude de infrações de trânsito quitadas pela UFSM.”

Deste modo, soa contraditório o Memorando nº CSG/PROINFRA, resposta ao relatório preliminar. Por outro lado, com o encaminhamento à Audin do Memorando nº 350/2019 CSG/PROINFRA referente às tratativas que estão sendo tomadas em relação às infrações de trânsito pendentes de pagamento, demonstra que tanto CSG quanto Núcleo de Transporte estando envidando esforços para a regularização da situação. Nota-se, nesse particular, o envio das inadimplências ao conhecimento Pró-reitor para a adoção das medidas administrativas

Diante do exposto, a Audin decide suprimir a recomendação e manter a redação original do achado em comento.

Achado nº 7 – Recomendações nº 18 e 19.

Manifestação da Unidade Auditada

“18. Está em andamento, conforme documentação anexa.

19. Esta necessidade já havia sido identificada pela chefia do NT deverá ter seu início durante os meses de janeiro e fevereiro do próximo ano.”

Análise da Auditoria

Considerando que os setores auditados não refutaram os apontamentos feitos pela Unidade de Auditoria em relação ao presente achado, além de indicarem estar em concordância e envidando esforços para elaboração e atualização dos normativos internos correlatos à utilização de veículos automotores da UFSM, visto terem apresentado, dentre os documentos da manifestação, minuta da nova resolução que substituirá a 19/2008. Posto isso, mantêm-se em sede de monitoramento as recomendações até efetiva implementação, bem como o texto original achado, tendo sido efetuado alguns ajustes.

Achado nº 8 – Recomendações nº 20 e 21.

Manifestação da Unidade Auditada

“20. A situação dos veículos que estão na carga do NT e em uso por outras unidades será regularizada mediante transferência no Portal do Patrimônio da UFSM.

21. Quanto as viaturas que estão na carga de outras unidades do NT repassará o relatório da AUDIN para que tomem as providências.”

Análise da Auditoria

Considerando que os setores auditados reconhecem as inconsistências apontadas pela Unidade de Auditoria em relação ao presente achado, e demonstram estar dispostos a tomar as

medidas necessárias para a solução do problema, mantêm-se, em sede de monitoramento, as recomendações até efetiva implementação, bem como o texto original achado, tendo sido efetuado alguns ajustes.

Achado nº 9 – Recomendações nº 22 e 23.

Manifestação da Unidade Auditada

“ 22. Este programa era uma ideia do NT, provocado pela CQVS-PROGEP que esbarrou nas limitações técnicas e orçamentárias da UFSM. Com a participação da própria AUDIN, foi possível viabilizar a primeira etapa que será no dia 04/12/19, com o propósito de, a partir deste primeiro passo, dar sequência no próximo ano.

23. A pesquisa de satisfação deverá estar disponível no momento em que software de gestão de rotas estiver em funcionamento. Além disso, o NT já dispõe de canais oficiais de comunicação tais como página web, e-mail e rede social, através dos quais mantém interação com os usuários.”

Análise da Auditoria

22 – A unidade não refutou o constatado pela equipe de auditoria. Outrossim, em que pese a realização da primeira etapa de formação continuada, tendo em vista que a recomendação em voga é de trato continuado, mantêm-se o recomendado até que a prática esteja consolidada na Instituição.

23 – Quanto aos meios de comunicação relatados pela Unidade Auditada, a Audin os considera suficientes, de modo que se suprime esse ponto da recomendação, permanecendo, contudo, o recomendado quanto à realização de pesquisas de satisfação e implantação de medidas para incentivar a participação dos usuários.

Achado nº 10 – Recomendações nº 24 e 25

Manifestação da Unidade Auditada

“24. Quanto os pneus, já ocorreu o desfazimento com a correta destinação por meio do recolhimento de empresa credenciada. Para outros tipos de resíduos apontados no relatório, será encaminhada documentação à SPA para análise e orientação para o descarte adequado.
25. A recomendação será adotada no próximo contrato.”

Análise da Auditoria

24 – A manifestação da Unidade confirma o achado de auditoria. Contudo, tendo em vista o comunicado de que já foi providenciado o desfazimento dos pneus, reformula-se a recomendação, para que a Unidade cuide de buscar orientações com a SPA para o descarte apropriado dos demais resíduos provenientes das manutenções da frota.

25 – Considerando o manifestado, mantêm-se a recomendação até efetiva implementação.

Achado nº 11 – Recomendação nº 26

Manifestação da Unidade Auditada

“26. Esta situação extrapola a competência do NT, pois envolve investimento em aquisição de veículo adaptado ou adaptação de veículo já em uso, tendo em vista que não há junto às locadoras de veículos automóveis que atendam esta necessidade.”

Análise da Auditoria

26 – A situação constatada demanda priorização por parte da Instituição, considerando as necessidades aportadas da CAED. Assim, tendo em vista o manifestado pela Unidade Auditada, direciona-se a Recomendação nº 26 à Pró-Reitoria de Infraestrutura.

Achado nº 12 – Recomendação nº 27

Manifestação da Unidade Auditada

“27. Concordamos com a recomendação, entretanto, entendemos que não há lógica em manter sistemas paralelos com informações de um mesmo bem. Sugerimos que seja encaminhado à DIPAT, uma solicitação para que os campos previstos no modelo de ficha cadastral adotado pela Instrução Normativa nº 3/2008, sejam incorporados ao cadastro do bem no SIE e, conseqüentemente, no Portal do Patrimônio, para que se possa fazer atualização cadastral nos moldes estabelecidos.”

Análise da Auditoria

27 – Corroboramos o entendimento da Unidade, de modo que a Audin entende ser cabível a inserção das informações exigidas pela Instrução Normativa 3/2008 (anexo III) no registro patrimonial dos veículos. Assim sendo, reformula-se a recomendação para que o Núcleo de Transporte busque soluções com o DEMAPA/DIPAT, a fim de regularizar o cadastro dos veículos da frota.