

Universidade Federal de Pernambuco - UFPE

Unidade de Auditoria Interna - AUDINT

Gestão de Frotas de Veículos Oficiais



2021



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
UNIDADE DE AUDITORIA INTERNA - AUDINT**

RELATÓRIO FINAL

ESPÉCIE DA AUDITORIA : **CONFORMIDADE DE GESTÃO E OPERACIONAL (DESEMPENHO)**
CÓDIGO DA UNIDADE : **153409**
UNIDADE GESTORA : **PRÓ-REITORIA DE GESTÃO ADMINISTRATIVA - PROGEST**
NUMERAÇÃO DO RELATÓRIO : **004/2021**

GESTÃO DE FROTAS DE VEÍCULOS OFICIAIS

1. INTRODUÇÃO

Em conformidade com o item 30 do Plano Anual de Auditoria Interna 2021, a Auditoria Interna apresenta neste Relatório o resultado final dos exames realizados pelos Auditores Internos da UFPE.

1.1. Objeto da análise

Os trabalhos tiveram como objeto de análise os controles internos, gerenciamentos de riscos e aspectos de governança atinentes à gestão de frotas dos veículos oficiais da UFPE.

As ações inerentes ao processo de gestão de frotas de veículos oficiais são de suma importância para atingir a missão institucional, tendo em vista que se caracterizam como atividades de apoio acadêmico e administrativo, na maioria das vezes atingindo a efetividade da atividade finalística da Instituição. Nesse sentido, frente ao quantitativo considerável de veículos oficiais que a UFPE tem, se faz necessário que seus controles internos, aspectos relacionados ao seu gerenciamento de riscos e sua conformidade sejam avaliados por meio de auditoria, objetivando verificar sua regularidade, suficiência e efetividade de suas rotinas de trabalho.

1.2. Legislação Aplicável

Os trabalhos foram realizados em estrita observância à Instrução Normativa do Ministério da Transparência e Controladoria Geral da União – Secretaria Federal de Controle Interno

CGU/SFCI nº 09, de 09 de outubro de 2018, bem como ao seguinte conjunto de legislações e boas práticas:

- a) BRASIL. Lei nº 1.081/1950 – Dispõe sobre o uso de carros oficiais.
- b) BRASIL. Lei nº 9.327/1996 – Dispõe sobre a condução de veículo oficial.
- c) BRASIL. Lei nº 9.503/1997 – Institui o Código de Trânsito Brasileiro.
- d) BRASIL. Decreto nº 8.541/2015 – Estabelece, no âmbito da administração pública federal direta, autárquica e fundacional, medidas de racionalização do gasto público no uso de veículos oficiais e nas compras de passagens aéreas para viagens a serviço.
- e) BRASIL. Decreto nº 9.287/2018 – Dispõe sobre a utilização de veículos oficiais pela administração pública federal direta, autárquica e fundacional.
- f) BRASIL. Decreto nº 9.373/2018 - Dispõe sobre a alienação, a cessão, a transferência, a destinação e a disposição final ambientalmente adequadas de bens móveis no âmbito da administração pública federal direta, autárquica e fundacional.
- g) BRASIL. Instrução Normativa SLTI/MP nº 03/2008 - Dispõe sobre a classificação, utilização, especificação, identificação, aquisição e alienação de veículos oficiais e dá outras providências.
- h) BRASIL. Relatório SFCI/CGU/RJ nº 201601536.
- i) BRASIL. Relatório SFCI/CGU/MS nº 201502825.
- j) BRASIL. Relatório SFCI/CGU/MS nº 201503388.

1.2. Objetivos institucionais da unidade auditada

De acordo com sua estrutura regimental a Pró-Reitoria de Gestão Administrativa (PROGEST) tem por finalidade o assessoramento à Administração Central e a todas as unidades no que diz respeito ao planejamento, à aquisição, o acompanhamento e à execução das compras de bens comuns, contratação de serviços e gestão patrimonial dos bens móveis, para prover o funcionamento institucional.

No que se refere a Coordenação de Transportes - CTRANS, a esta cabe a coordenação dos serviços de gerenciamento de frotas de veículos oficiais da UFPE e diversas outras atribuições definidas na estrutura regimental da PROGEST.

2. ESCOPO

Esta Auditoria abrangeu a avaliação do processo de trabalho Gestão de Frotas de Veículos Oficiais da Universidade Federal de Pernambuco - UFPE, gerenciado pela Coordenação

de Transportes – CTRANS, unidade vinculada à Pró-reitoria de Gestão Administrativa – PROGEST da UFPE.

Os trabalhos ocorreram oportunamente no período de março a junho de 2021, tendo em vista se tratar de avaliação que, em virtude da suspensão das atividades administrativas e acadêmicas da UFPE por força da pandemia de COVID-19, proporciona a análise dos controles de forma remota e/ou com visitas in loco pré-agendadas com a coordenação do processo de trabalho (unidade auditada).

A extensão dos trabalhos compreendeu a análise dos controles internos apresentados no processo de trabalho, bem como, amostra de veículos oficiais existentes na UFPE, definida a partir da utilização da tabela Philips, no âmbito dos Campi Recife, CAV e CAA. Para análise dos controles internos, foram analisados dados referentes ao período de janeiro/2020 a janeiro/2021.

A profundidade dos exames versou sobre a adequação, suficiência e regularidade (conformidade) dos controles internos à luz do modelo de gerenciamento de riscos corporativos COSO IC e ERM, bem como sobre aspectos normativos vigentes que versam sobre a gestão de frotas de veículos oficiais nas Instituições Federais brasileiras. Foram observadas, também, questões relacionadas à governança da unidade gestora, visando ao melhor andamento do processo em relação ao âmbito institucional.

3. OBJETIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS

O presente Relatório trata de Auditoria de Conformidade de Gestão e operacional (desempenho), realizada com o objetivo de analisar a adequação, suficiência e a regularidade dos controles internos referentes à gestão de frotas de veículos da UFPE. No que tange aos objetivos específicos dos trabalhos, buscou-se abordar os seguintes pontos:

- a) Avaliar a estrutura de controles internos e gerenciamento de riscos do processo de trabalho, a luz dos elementos constituintes do COSO IC e ERM, identificando os pontos fortes e fracos que influenciam na governança Institucional;
- b) Avaliar os controles internos a luz da regularidade (conformidade) dos atos e fatos realizados pelos responsáveis pelo processo de trabalho;
- c) Avaliar as práticas de governança executadas pela unidade.

4. RESULTADO DOS EXAMES

Por meio de indagação escrita (Solicitação de Auditoria - S.A nº 3/2021 - AUDINT), solicitamos informações, bem como documentos comprobatórios à gestão da Diretoria de Gestão de Bens e Serviços – DGBS/PROGEST, acerca dos mecanismos de controle utilizados no processo de trabalho “Gestão de Frotas de Veículos Oficiais” que se referem a aspectos de avaliação da governança, controles internos, gerenciamento de riscos e integridade nas atividades pertinentes a este processo na UFPE.

De posse das informações e documentos encaminhados pela gestão, a auditoria realizou análise documental dos relatórios do sistema de gerenciamento de frotas da UFPE, bem como a verificação de registros em sistemas corporativos (SIPAC, SIAFI) para responder as questões de pesquisas elencadas no planejamento da referida auditoria.

Nesse sentido, das análises, resultaram as constatações listadas neste Relatório, a saber:

4.1 INFORMAÇÃO

Sobre o tema, as ações de auditoria permitiram a identificação das seguintes informações abaixo descritas, as quais são consideradas boas práticas realizadas pela unidade auditada:

1. INFORMAÇÃO – Identificação de riscos associados ao processo de trabalho gestão de frotas de veículos oficiais.

Em análise às informações encaminhadas pela gestão, verifica-se que a CTRANS consegue identificar riscos inerentes às atividades desenvolvidas no âmbito da gestão de frotas de veículos da UFPE (a exemplo do não pagamento de multas, desvio de peças e de combustível), apresentando alguns controles que são utilizados no sentido de mitigar a ocorrência desses riscos, como por exemplo, abertura de processo administrativo para identificar o condutor infrator que realizará o pagamento das infrações e utilização do sistema de gestão de frotas terceirizado que subsidia informações gerenciais necessárias sobre manutenções e abastecimentos realizados.

Sobre o tema, é importante mencionar que o gerenciamento de riscos corporativos da UFPE está a cargo da Diretoria de Controladoria, unidade vinculada ao Gabinete do Reitor e que de acordo com seu regimento, tem as seguintes competências relacionadas ao gerenciamento de riscos da Instituição:

Art. 103. A Diretoria de Controladoria tem por competência:

(...) VI. propor diretrizes, metodologias e mecanismos para aprimorar a gestão de riscos corporativos, em especial àqueles referentes ao planejamento institucional;

VII. identificar, gerenciar e monitorar os riscos estratégicos, propor medidas de respostas aos riscos e acompanhar os resultados de tais medidas;

VIII. prestar apoio metodológico e técnico às demais unidades organizacionais da universidade no que se refere à identificação, análise, monitoramento, resposta e comunicação de riscos. (...)

Salienta-se que de acordo com a estrutura integrada do *COSO – Internal Control*, as organizações enfrentam vários riscos, tanto de origem interna quanto externa. Dessa forma, a avaliação de riscos nas unidades que compõem as organizações se torna imprescindível para a consecução da sua identificação e tratamento, tendo em vista que sua assunção influencia diretamente, de forma negativa, o atingimento dos objetivos organizacionais.

Nesse sentido, considerando que a Diretoria de Controladoria da UFPE se encontra em processo de reformulação do estabelecimento da metodologia que será implementada

para gerenciamento de riscos da Instituição, como forma de se antecipar na identificação dos riscos e possíveis tratamentos para estes, a AUDINT sugere a unidade CTRANS, com apoio de sua Pró-reitoria, que continue a identificar e estabelecer controles que objetivam diminuir a probabilidade da realização desses riscos.

2. INFORMAÇÃO – Utilização de critérios para escolha dos estabelecimentos que realizam as manutenções nos veículos oficiais da UFPE.

Em análise as informações e documentos comprobatórios encaminhados pela gestão, foi possível identificar uma diversidade de estabelecimentos utilizados para realização das manutenções dos veículos oficiais da UFPE. De tal forma que é possível criar o entendimento de que a CTRANS segue critérios técnicos para escolha desses estabelecimentos, alguns destes são com base na observação de estabelecimentos que realizam orçamentos mais assertivos, evitando surpresas no momento da realização dos serviços, escolha daqueles que praticam melhores preços, quando da realização das três cotações, os que possuem maior capacidade de negociação nos valores dos orçamentos e melhores qualidades das peças fornecidas e serviços executados, bem como os que estão mais próximos da UFPE e/ou com prestação do serviço no local do cliente.

4.2 CONSTATAÇÃO

Das análises efetuadas resultaram as constatações listadas neste Relatório, a saber:

1. CONSTATAÇÃO – Ausência de informações da CTRANS na página da PROGEST.

Por meio de análise a Portaria Normativa nº 38, de 20 de outubro de 2020 – GR, publicada no Boletim Oficial nº 111 especial da UFPE, em 26 de outubro de 2020, que aprova a estrutura regimental da Pró-reitoria de Gestão Administrativa - PROGEST e dá outras providências, verifica-se que a unidade gerenciadora do processo de trabalho “Gestão de Frotas” é a Coordenação de Transportes – CTRANS, subordinada a PROGEST/UFPE.

A retromencionada Portaria Normativa, além de definir a estrutura de governança de todas as instancias vinculadas a PROGEST, identifica, em específico, que na CTRANS, consta a Seção de Manutenção Automotiva, estabelecendo ainda, em sua seção V, artigos 38 e 39, as competências regimentais da referida coordenação e sua seção, quais sejam:

Seção V

Da Coordenação de Transportes

Art. 38. Compete à Coordenação de Transportes (CTrans):

I - coordenar os serviços de transportes, programando e controlando a utilização e veículos da Universidade;

II - controlar as portarias para condução de veículos oficiais da UFPE, solicitadas por servidor não ocupante do cargo de motorista;

III - verificar a pontuação dos condutores autorizados no site do Departamento Estadual de Trânsito;

IV - gerir a frota de veículos, abrangendo o controle de viagens, abastecimento, multas e manutenção;

V - gerir o serviço de transporte circular no campus Recife disponibilizado aos discentes e servidores da Universidade que fazem o deslocamento interno no campus;

VI - prestar informações e elementos sobre acidentes e danos ocorridos com veículos da Universidade, encaminhando relatório à autoridade competente;

VII - acompanhar a realização de exames e laudos periciais de acidentes que envolverem veículos, quando solicitado;

VIII - receber as notificações de trânsito, abrir processo notificando e orientando a unidade/órgão, quanto aos procedimentos a serem adotados para identificação do condutor e pagamento da multa;

IX - fornecer elementos e dados para os processos de licenciamento, seguro e emplacamento dos veículos da Universidade;

X - elaborar relatório mensal e anual sobre as atividades desenvolvidas na sua área, compreendendo informações das movimentações dos veículos, materiais de consumo, manutenções e eventuais ocorrências, sobre as peças utilizadas ou em estoque, bem como das ferramentas e máquinas da Oficina.

XI - desempenhar outras atividades de sua área de competência.

Art. 39. Compete à Seção de Manutenção Automotiva providenciar a execução de serviço de manutenção preventiva ou corretiva, bem como os serviços de conservação dos veículos.

Verifica-se então que a unidade que gerencia o processo “Gestão de Frotas” possui estrutura de governança definida em regimento interno, demonstrando as suas respectivas competências e delegações de responsabilidades. Entretanto, ao consultar a página da PROGEST no sítio eletrônico da UFPE, não é possível identificar essas informações.

As informações relacionadas à estrutura organizacional da PROGESST que estão disponibilizadas em sua página na web, inclusive com menção ao organograma da mesma, não contemplam a inserção da CTRANS em sua estrutura, prejudicando a fidedignidade dessa informação e o entendimento da completude das competências que lhe foram atribuídas de forma regimental em um ambiente relevante de controle social e consequente acesso à informação ao cidadão comum.

Ressalta-se a importância das informações referentes à estrutura de governança da PROGEST estarem transparentes à comunidade acadêmica, tendo em vista tanto a fidedignidade da informação, quanto o direcionamento que tais informações podem representar para demandantes dos serviços relacionados a utilização dos transportes da Instituição.

Nesse sentido, solicitamos justificativa acerca da ausência de informações atualizadas na página da PROGEST que contemple a inserção de aspectos da Portaria Normativa nº 38/2020 – GR/UFPE, principalmente no que se refere às informações regimentais de estrutura organizacional e competências da CTRANS.

MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE AUDITADA

A CTRANS/PROGEST assim se manifestou no Relatório de apresentação de fatos:

As informações referentes à coordenação de transportes estavam hospedadas na página da SINFRA, com a mudança no organograma, a diretoria (DGBS) abriu o chamado

#202103250043607 para a STI realizar a mudança para a página da PROGEST. Esta mudança foi realizada e a página <https://www.ufpe.br/progest/transporte> encontra-se ativa e com as informações pertinentes do setor. É possível que a consulta da AUDINT tenha sido realizada no período de transição.

CAUSA

A CTRANS/PROGEST não havia atualizado as informações no seu site, de forma que contemplasse as informações de estrutura organizacional, manuais, fluxos de atividades da CTRANS na página da PROGEST, estando, anteriormente, com informações limitadas à página da Superintendência de Infraestrutura – SINFRA.

ANÁLISE E RECOMENDAÇÃO DA AUDITORIA INTERNA

De fato, à época da consulta realizada pela auditoria no site da UFPE, especificamente na página da Pró-reitoria de Gestão Administrativa – PROGEST, não havia informações da CTRANS como fazendo parte da estrutura organizacional da referida Pró-reitoria, somente na página da Superintendência de Infraestrutura – SINFRA, como se estivesse vinculada a tal unidade, em contraponto ao que está disposto na Portaria Normativa nº 38/2020 – GR/UFPE.

Realizando nova consulta, com base na manifestação da gestão ao relatório de fatos, já é possível identificar sua atualização, de tal forma que as informações de estrutura organizacional da CTRANS, seus fluxos, manuais etc. estão disponíveis na página da PROGEST <https://www.ufpe.br/progest/transporte>. Nesse sentido, essa constatação não ensejará em recomendação, tendo em vista a melhoria do processo quanto a transparência das informações que foi implementado pela gestão no decorrer da ação de auditoria.

2. CONSTATAÇÃO – Ausência de formalização de fluxos das atividades da CTRANS.

Por meio de análise as informações encaminhadas pela CTRANS em resposta a Solicitação de Auditoria nº 3/2021 - AUDINT verificamos que a unidade identifica fluxos de atividades relacionadas ao gerenciamento da frota de veículos da UFPE, entretanto, não foram encaminhadas informações acerca da formalização/validação desses fluxos por meio de instâncias superiores na Instituição, bem como não é possível identifica-los na página da PROGEST, tendo em vista que não constam quaisquer informações da CTRANS nas informações disponibilizadas pela referida Pró-reitoria em sua página no site oficial da Instituição.

Os fluxos identificados dizem respeito à requisição de veículos, portaria de autorização de condução de veículos oficiais, diárias de viagem para servidor, diárias de viagens para motoristas terceirizados, suprimento de fundos, relatório de abastecimento de veículos,

manutenção corretiva, verificação de manutenção, infrações de trânsito, pagamento do gerenciamento de frota e pagamento do contrato de motoristas.

A formalização dos fluxos de atividades nas organizações é uma atividade relacionada ao mapeamento dos processos de trabalho. Assim, se faz necessário sua formalização perante instâncias superiores para que todos os envolvidos em suas atividades, possam atuar com base nos procedimentos já consolidados perante a gestão.

Nesse sentido, solicitamos justificativas acerca da convalidação, por meio de instâncias superiores na Instituição, desses fluxos apresentados e sobre a falta dessas informações perante a comunidade acadêmica, na página da PROGEST.

MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE AUDITADA

A CTRANS/PROGEST assim se manifestou no Relatório de apresentação dos fatos:

Os principais fluxos de atividades da CTRANS foram apresentados à AUDINT e encontram-se na página do setor. Com a constatação pela AUDINT de que faltou a homologação por parte da Controladoria, foi realizado o envio ao setor responsável para esta providência.

CAUSA

Os fluxos de atividades da gestão de frotas de veículos da UFPE, bem como o mapeamento do processo como um todo, ainda não tinham sido encaminhados ao setor responsável para formalização destes.

ANÁLISE E RECOMENDAÇÃO DA AUDITORIA INTERNA

Em análise, a AUDINT constata que houve entendimento recíproco da gestão com relação a importância de se realizar a formalização do mapeamento de processos da gestão de frotas de veículos da UFPE, com o consequente encaminhamento dos respectivos fluxos de atividades à Controladoria.

Em reunião de busca conjunta de soluções, com posterior encaminhamento de novos documentos comprobatórios do que foi discutido, identificou-se que a gestão encaminhou seus mapeamentos de processos e fluxos de atividades à Diretoria de Controladoria da UFPE, em 18/06/2021, atuando no limite de suas instâncias, tendo em vista que a formalização desses documentos está a cargo da citada Diretoria.

Nesse sentido, levando em consideração também que o referido mapeamento dos processos da gestão de frotas da UFPE e seus fluxos de atividades estão transparentes no site da CTRANS/PROGEST e que foi realizado o encaminhamento dessas informações à Diretoria de Controladoria, essa constatação não ensejará em recomendação. Sugere-se, apenas, que os controles aqui referidos, continuem a ser executados, como forma de

melhorar os controles internos da unidade agregar valor à estrutura de governança da Instituição.

3. CONSTATAÇÃO – Ausência de manualização/padronização dos serviços relacionados à gestão de frotas.

Em análise as informações encaminhadas pela gestão, bem como verificação de informações no site oficial da UFPE identificamos que a CTRANS não possui um manual próprio que abarque todas as informações referentes ao processo de gestão de frotas e que possa ser utilizado por toda a Instituição no sentido de orientar os usuários dos veículos oficiais. Utilizando-se para instruí-los, somente, um documento intitulado “Diretrizes Solicitação de Veículo CTrans” e encaminhamento do ofício 44/2021 – PROGEST aos centros acadêmicos do agreste, de vitória e à Superintendência de Tecnologia da Informação – STI, ambos documentos encaminhados a esta Auditoria.

No que se refere a análise realizada no site da Instituição, identifica-se na página <https://www.ufpe.br/sipac/transporte>, tutorial acerca de como solicitar os veículos no sistema SIPAC, perguntas frequentes que versam sobre a utilização do sistema, além de vídeos e informações de suporte. Entretanto, verifica-se que essas informações estão sendo disponibilizadas de forma condicionada apenas à utilização do sistema SIPAC, em uma página no site oficial da UFPE que é destinada ao referido sistema, quando poderia estar disponibilizada, de forma mais transparente e concentrada, em uma possível página da CTRANS. Soma-se a isso, o fato de as informações ainda estarem sendo referenciadas como um serviço realizado pela Superintendência de Infraestrutura – SINFRA e não pela PROGEST.

A manualização de procedimentos é vista como um princípio de controle interno que objetiva servir de guia para os diversos usuários dos serviços, facilitando o entendimento dos atores envolvidos em sua consecução, bem como dos demandantes dos serviços no que se refere a cumprirem as orientações emanadas por tal padronização.

Nesse sentido, solicitamos justificativas acerca da ausência de manualização/padronização dos serviços relacionados à gestão de frotas, bem como, o fato de as informações disponíveis não estarem *lincadas* a uma possível página da CTRANS.

MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE AUDITADA

A CTRANS/PROGEST assim se manifestou no Relatório de apresentação de fatos:

A Diretoria de Gestão de Bens e Serviços promoveu a atualização da página da Coordenação de Transportes - CTRANS, no qual foram disponibilizadas todas as orientações acerca dos procedimentos dos serviços destinados aos seus usuários. Os manuais das principais atividades também encontram-se disponíveis na página institucional da CTRANS (<https://www.ufpe.br/progest/transporte>).

10

CAUSA

Os procedimentos da CTRANS já estavam padronizados, porém, não estavam disponibilizados em formato de manuais em sua página no site da UFPE.

ANÁLISE E RECOMENDAÇÃO DA AUDITORIA INTERNA

Diante da manifestação da gestão e a consequente validação, por parte desta unidade de auditoria interna, da atualização da página da CTRANS, na qual foi possível constatar a inserção de manuais necessários e pertinentes à gestão de frotas de veículos da UFPE, considera-se que houve a manualização dos procedimentos da unidade, oportunizando transparência das atividades e orientando, com maior precisão, os usuários dos serviços disponibilizados a comunidade acadêmica. Nesse sentido, essa constatação não ensejará em recomendação, tendo em vista o benefício já implementado no decorrer desta ação de auditoria.

4. CONSTATAÇÃO – Ausência de política Institucional formalizada que vise às diretrizes de atuação e de utilização da frota de veículos da UFPE.

Em análise as informações encaminhadas pela gestão e buscando verificar se há política institucional formalizada, que vise as diretrizes de atuação e de utilização da frota de veículos na UFPE, identificamos no processo 23076.048756/2020-42, citado pela gestão em sua primeira manifestação, minuta de documento que dispõe sobre a utilização da frota oficial de veículos da Universidade Federal de Pernambuco.

O referido documento foi protocolado em processo eletrônico pela Diretoria Administrativa da SINFRA em 01/09/2020, época em que o processo de gestão de frotas de veículos oficiais era subordinado a referida Superintendência, estando, atualmente (19/04/2021) sob análise do gabinete do reitor desde o dia 02/09/2020.

Salienta-se que a formulação e formalização de políticas e diretrizes sobre determinado tema, enriquecem os mecanismos de controle interno das organizações, tendo em vista que é possível, a partir de então, mitigar riscos associados aos objetivos intrínsecos aos processos de trabalho, possibilitando ainda que a Administração tenha um maior controle na execução sobre o que foi planejado, identificando desvios aos objetivos e tratando-os de maneira mais adequada, além de ser norteador com relação aos procedimentos e decisões em que os agentes públicos estão, constantemente, incumbidos de realizar por conta de suas responsabilidades.

Nesse sentido, buscando consolidar o referido documento como política de utilização dos veículos oficiais da Instituição, e agora tendo como unidade responsável a Pró-reitoria de Gestão Administrativa – PROGEST, solicitamos justificativas acerca das atuais tratativas que estão sendo realizadas para a formulação e formalização da referida política.

MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE AUDITADA

A CTRANS/PROGEST assim se manifestou no Relatório de apresentação de fatos:

A formalização da política institucional efetivou-se mediante a publicação da Portaria Normativa nº 10 de 19 de abril de 2021 que dispõe sobre a utilização da frota oficial da Universidade Federal de Pernambuco e dá outras providências. Desta forma, as diretrizes de atuação podem ser identificadas neste documento disponível na página do setor, não havendo lacunas quanto a esta normatização.

CAUSA

A política institucional ainda não estava aprovada pela alta administração da UFPE.

ANÁLISE E RECOMENDAÇÃO DA AUDITORIA INTERNA

Em análise, é possível validar o conteúdo da Portaria Normativa nº 10, de 19 de abril de 2021, como sendo a política institucionalizada para utilização dos veículos oficiais da UFPE, tendo em vista que a mesma estabelece as regras de utilização dos veículos oficiais, bem como busca fomentar uma gestão voltada para um melhor atendimento, planejamento e orientação da frota, com maior controle, racionalização e garantia de segurança dos usuários dos serviços. Nesse sentido, essa constatação não ensejará em recomendação, tendo em vista o benefício já implementado no decorrer desta ação de auditoria.

5. CONSTATAÇÃO – Ausência de ações voltadas para realização de capacitações, orientações e atualizações periódicas dos atores envolvidos com a gestão de frotas da UFPE.

Em análise ao que foi encaminhado pela gestão sobre ações voltadas para realização de capacitações, orientações e atualizações periódicas dos atores envolvidos com o processo de gestão de frotas da UFPE é possível identificar que há uma preocupação por parte da gestão em proporcioná-las aos servidores envolvidos no processo. Isso se materializa nas cópias de comunicações encaminhadas à Audint que demonstram a tratativa do tema entre a gestão com a alta administração da UFPE. Entretanto, não foram encaminhados documentos comprobatórios que ratificassem um planejamento da gestão com relação a essas ações, a exemplo de um plano de capacitações e qualificações anual para os servidores, nem encaminhamento de documentos que comprovassem a realização de capacitações eventuais realizadas pelos servidores.

A relevância dessas ações está pautada na busca por ambientes de controles organizacionais mais adequados quando se tem equipes de trabalho mais desenvolvidas com habilidades e competências que facilitam o atingimento dos objetivos da organização e, nesse caso, do processo de trabalho gestão de frotas.

Assim, solicitamos justificativas acerca dessa ausência de ações voltadas para essa finalidade.

12

MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE AUDITADA

A CTRANS/PROGEST assim se manifestou no Relatório de apresentação de fatos:

A Coordenação de Transportes está realizando o levantamento acerca das temáticas que, na perspectiva dos servidores lotados no setor, são de relevância para o aprofundamento e conseqüente aprimoramento no desempenho de suas atividades. A partir da conclusão desta etapa será possível direcionar o foco para a identificação dos locais cuja oferta de capacitação contemple as temáticas elencadas. Desta forma, com base nessas informações será elaborado o Plano de Capacitação.

CAUSA

A CTRANS/PROGEST não elaborou plano de desenvolvimento de pessoas para os servidores que atuam com a gestão de frotas de veículos oficiais da UFPE.

ANÁLISE E RECOMENDAÇÃO DA AUDITORIA INTERNA

A manifestação da gestão contempla o entendimento da AUDINT de que não há, até o presente momento, ações da unidade formalizadas e voltadas para realização de capacitações, orientações e atualizações periódicas dos atores envolvidos com a gestão de frotas da UFPE, tendo em vista que não foi identificado plano de capacitação dos agentes, nem foram encaminhadas comprovações sobre possíveis capacitações realizadas.

Salienta-se que a UFPE, por força do decreto nº 9.991 de 28 de agosto de 2019, que dispõe sobre a política nacional de desenvolvimento de pessoas (PNDP), necessita elaborar o seu plano de desenvolvimento de pessoas, com o objetivo de promover o desenvolvimento dos servidores públicos Federais nas competências necessárias à consecução da excelência das ações desenvolvidas. Nesse sentido, compete a CTRANS/PROGEST, formular o seu plano e formalizá-lo perante as unidades competentes na Instituição, ou seja, junto a Pró-reitoria de Gestão de Pessoas – PROGEPE.

Assim, a AUDINT recomenda:

RECOMENDAÇÃO 01: Formalizar plano de desenvolvimento de pessoas junto à PROGEPE, com vistas à capacitação dos servidores e melhor atuação destes para que possam maximizar suas competências na execução dos serviços prestados.

6. CONSTATAÇÃO – Ausência de indicadores de gestão para monitorar a consecução de ações planejadas.

A fim de verificar a utilização, por parte da gestão, de indicadores que identifiquem a instituição e o atingimentos de metas, solicitamos que nos fosse apresentado informações

e documentos sobre o planejamento e mecanismos de monitoramento da execução de ações planejadas, com análise do Planejado x realizado, indicadores etc.

Em resposta, foi-nos encaminhados documentos, sobre os quais foi possível identificar algumas ações estruturais programadas pelo setor competente no que diz respeito a gestão de frotas da UFPE, especificamente a ações que preveem a mudança de área de subordinação, mudança do local da base da CTRANS, mudança no organograma interno do setor e mudança nos contratos de prestação de serviços de gestão de frotas. Abaixo segue uma representação do que foi encaminhado pela gestão e identificado como planejamento pela CTRANS.

AÇÃO	PREVISTO	REALIZADO
Mudança do setor da SINFRA para o organograma da PROGEST (Portaria 38/2020)	SET/2020	SET/2020
Mudança da base da CTRANS para a SUDENE	SET/2020	SET/2020
Licitação de serviços de Ger. de Frotas (23076.045509/2020-23)	JAN/2021	*
Licitação de serviços de Motoristas (23076.021333/2019-11)	FEV/2021	*
Licitação de serviços de táxi (23076.018979/2021-82)	JUL/2021	MAR/2021
Licitação de serviços de locação de veículos (23076.062493/2020-71)	AGO/2021	
Mudança no organograma do setor da CTRANS	AGO/2020	
Desfazimento de sucatas (23076.016241/2019-19)	SET/2021	
Desfazimento frota inativa	OUT/2021	

Fonte: CTRANS/PROGEST

*Contrato emergencial

Com a disposição das informações prestadas, não foi possível identificar se a unidade se utiliza de indicadores para monitorar suas ações gerenciais, nem se essas ações apresentadas fazem parte de um planejamento elaborado com embasamento técnico, contendo objetivos e estratégias adequadas para atingimento destes, ou trata-se, apenas, de um levantamento realizado pelo setor para atender o encaminhamento de informações solicitados pela auditoria.

Cumprе salientar que o processo de planejamento é um fator imprescindível para que as unidades organizacionais consigam atingir os seus objetivos, e a utilização de indicadores de desempenho que confrontem o planejado x realizado se apresenta como uma das principais ferramentas para monitorar a eficácia dessas metas.

Nesse sentido, solicitamos justificativas acerca da não apresentação ou inexistência desses indicadores de gestão que visem monitorar as ações planejadas, o atingimento dos objetivos e das estratégias.

MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE AUDITADA

A CTRANS/PROGEST assim se manifestou no Relatório de apresentação de fatos:

As ações estruturais encaminhadas pela Coordenação de Transportes estão previstas no Plano Orçamentário Anual da UFPE. O Plano é o norteador das ações executadas pela Coordenação de Transportes, enquanto que as deliberações e o monitoramento são realizados mensalmente pelo Gabinete do Reitor e a Diretoria de Gestão de Bens e Serviços, DGBS, com reuniões para o acompanhamento e a análise das ações planejadas em contraponto com as concretizadas. Ao quadro já apresentado à AUDINT, acrescentou-se uma coluna com o percentual de atingimento das metas.

CAUSA

A gestão não contemplou no planejamento anual oficial da CTRANS, todas as ações estratégicas previstas, bem como não definiu indicadores que proporcionassem o monitoramento do planejado x executado.

ANÁLISE E RECOMENDAÇÃO DA AUDITORIA INTERNA

Em face do que foi informado na manifestação ao relatório de fatos e em consulta ao SIGAPLAN, sistema que contempla as ações planejadas da UFPE, referentes ao Plano Orçamentário Anual – POA, constata-se algumas ações que fazem parte do planejamento da gestão de frotas de veículos oficiais, a exemplo das ações relacionadas ao licenciamento dos veículos, contratação do serviço de abastecimento e manutenção da frota de veículos oficiais, contratação do serviço de motoristas, contratação do serviço de Taxigov, renovação de tacógrafo, locação de veículos e controles de multas sobre veículos oficiais.

Embora essas ações estejam definidas e formalizadas, ainda é possível identificar, na comparação com as ações que foram inicialmente informadas pela gestão, algumas outras ações que não estão contempladas no POA, a exemplo das ações referentes ao desfazimento de sucatas e frotas inativas.

Nesse sentido, torna-se necessário que todo o planejamento da CTRANS com relação às atividades da gestão de frotas de veículos oficiais da UFPE esteja contemplado em seu planejamento anual oficial, bem como é necessário que a gestão, buscando monitorar o atingimento dessas ações, formule os indicadores necessários que proporcionem um melhor gerenciamento do planejado x executado.

Assim, a AUDINT recomenda:

RECOMENDAÇÃO 02: Contemplar no Planejamento anual oficial da CTRANS todas as ações estratégicas definidas por esta unidade, formulando os indicadores necessários para maximizar o gerenciamento das ações no que se refere a sua execução.

7. CONSTATAÇÃO – Ausência de mecanismo de controle voltado para realizar diligências com relação a desvios de rotas detectadas.

Em análise as documentações relativas à utilização dos veículos oficiais da UFPE, identifica-se que a unidade CTRANS utiliza como mecanismo de controle para realizar a atividade de solicitação e utilização dos veículos oficiais da Instituição, tanto a requisição (reserva) da viagem por meio do sistema SIPAC, quanto um formulário interno, elaborado pela CTRANS, intitulado “Ordem de saída de veículos”, para inclusão dos dados relativos às viagens solicitadas.

No que tange à solicitação realizada por intermédio do sistema SIPAC, é possível identificar informações como o número/protocolo gerado para a viagem no sistema, seu status, quem a autorizou, tipo de reserva, o beneficiário, servidor requisitante, unidade requisitante, motorista responsável pela viagem, origem e destino do trajeto, finalidade, telefone para contato do requisitante, quantidade de pessoas e carga a ser transportada, dados do veículo como modelo, placa, cor, categoria e um campo de observações adicionais.

No que se refere ao formulário elaborado internamente pela CTRANS, intitulado “Ordem de saída de veículos”, consta para preenchimento as informações de competência da própria CTRANS (Placa do veículo, nome do motorista, data de preenchimento, meio de requisição, departamento requisitante, dados relativos à apresentação no veículo no dia da viagem e descrição do roteiro); informações e preenchimentos relacionados a equipe de vistoria, informações relacionadas ao preenchimento do motorista (Horário de saída e retorno, quilometragem de saída e retorno, ocorrências da viagem com campo para assinatura do motorista confirmando as informações); e por fim, um campo para preenchimento do usuário da viagem, declarando que utilizou e liberou o veículo em determinado horário, com determinada quilometragem, data e assinatura.

A respeito do preenchimento dessas informações, principalmente no formulário interno elaborado pela CTRANS, verifica-se, de forma acentuada, ausência de padronização no completo registro das informações na maioria dos seus campos, em especial, no campo referente ao preenchimento final do usuário da viagem, no qual, este deveria declarar o horário que liberou o veículo, quilometragem, data e assinatura. Adicionalmente, o referido formulário, em seu cabeçalho, faz referência a esta unidade como sendo vinculada à Superintendência de Infraestrutura – SINFRA, quando na verdade está vinculada à Pró-reitoria de Gestão Administrativa – PROGEST.

Somando-se a essa fragilidade, não foram encaminhadas todas as respectivas solicitações realizadas via sistema SIPAC, prejudicando a análise da motivação/finalidade da solicitação das viagens, tendo em vista que essa informação somente está disponível por meio da referida solicitação via sistema e não, no formulário “Ordem de saída de veículos”. Sobre a análise da motivação/finalidade das viagens, no que se pode verificar por meio das solicitações via sistema SIPAC encaminhadas a esta auditoria, não foram

16

identificadas motivações/finalidades diversas ao interesse público, porém, verifica-se uma descrição bastante genérica das finalidades preenchidas nos formulários, inviabilizando uma análise mais criteriosa desse quesito.

Foi possível observar, também, que algumas viagens apresentaram discrepâncias consideráveis no que se refere à diferença entre a sua quilometragem inicial e final registradas no formulário “Ordem de saída de veículos” quando em comparação com o roteiro informado. Na tabela abaixo seguem alguns exemplos dessas incongruências que foram identificadas:

Placa do veículo	Roteiro	Data da solicitação	KM inicial	KM final	Diferença em KM	Razoabilidade em KM
HIG 5856	CTTRANS/PIEDADE/CTTRANS	23/01/2020	108.968	109.917	949	40
HIG 5856	SUDENE/CAMPUS RECIFE	03/12/2020	110.298	110.339	41	<5
KID 6930	SSI/DFCU	13/10/2020	146.500	149.374	2.874	<5
KHY 2590	SUDENE/SSI/UFPE	09/12/2020	114.419	114.510	91	<20
KJD 0451	SUDENE/CAMPUS RECIFE	13/11/2020	2472	2665	193	<5
KJD 0451	CTTRANS/CAMPUS	20/10/2020	70244	70329	85	<5
PFY 7953	CTTRANS/TABIRA/PE	30/03/2020	171420	172329	909	<800
PFY 7953	CTTRANS/CASA FEMININA	19/03/2020	171384	171429	45	<5
PFY 7953	CTTRANS/CASA FEMININA	18/03/2020	171349	171377	28	<5
KKD 5091	CTTRANS/PROGEST/CA C	05/03/2020	104920	104962	42	<5

Fonte: AUDINT

Ressalta-se que de acordo com a IN SLTI nº 03/2018, algumas informações são obrigatórias para registro da utilização dos veículos oficiais, a saber:

- 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.

Além destas informações, a referida IN dispõe em seu artigo 1º que a utilização dos veículos oficiais, se destina ao atendimento de necessidades do serviço público, devendo observar os princípios que regem a Administração Pública, portanto, eventuais desvios de rota, além de proporcionar danos ao erário, tendo em vista que se dispenderá de um maior volume de combustível, incorrendo-se também no risco de danificar peças dos veículos, podem ser considerados como não atendimento da necessidade do serviço público, principalmente porque não há menção nos registros analisados, sobre a causa das elevadas diferenças de quilometragem encontradas no trajeto previamente estabelecido.

Nesse sentido, considerando a complementariedade das informações na solicitação e utilização dos veículos oficiais da UFPE e demais fragilidades apontadas nessa constatação, solicitamos justificativas sobre as falhas de controle e desvios de rota

detectadas, principalmente justificativas sobre quais as diligências realizadas para esse tipo desvio de rota nas viagens.

MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE AUDITADA

A CTRANS/PROGEST assim se manifestou no Relatório de apresentação de fatos:

Neste sentido a CTRANS recomenda cautela quanto a concluir que as eventuais inconsistências observadas nas quilometragens apontadas sejam caracterizadas como desvios de rota, o que obviamente pode ocorrer e trata-se de uma falta grave que deve ser apurada com o máximo rigor, mas antes seria preciso descartar, no mínimo, 03 (três) hipóteses mais prováveis:

1) Que o condutor tenha feito leitura e/ou registro equivocado do hodômetro no momento da transposição dessa informação para a ficha de movimentação do veículo, uma vez que se trata de um registro manual e rudimentar sujeito a erros, já tendo sido observado e corrigido em algumas ocasiões, como por exemplo, confusão entre o hodômetro total e parcial dos veículos, troca de dígitos etc., o que gera bastante diferença de quilometragens;

2) Que o operador do sistema SIPAC tenha realizado lançamentos equivocados dos dados registrados nas fichas de movimentações dos veículos; situações também já observadas em algumas ocasiões quando da verificação de relatórios de movimentações;

3) Que as quilometragens registradas estejam corretas e sejam legítimas e pertinentes às missões demandadas, pois não se pode levar em consideração apenas as distâncias de origem e destino, eventualmente verificadas nos mapas, mas a necessidade que originou a demanda, ou seja, a distância entre a base do setor de transportes, localizada no subsolo do edifício SUDENE, e o Campus Recife, seria um trajeto de aproximadamente 2,5km, tendo sua ida e volta totalizando aproximadamente 5,0km, pelos itinerários mais usuais; entretanto é preciso levar em consideração se a missão contempla deslocamento dentro do campus, ou seja, é possível verificar que a caçamba perfaz aproximadamente 40km por dia recolhendo resíduos dentro da área do campus; da mesma forma os caminhões baús a serviço do almoxarifado ou da coordenação de patrimônio circulam grande parte do dia fazendo as movimentações destes setores na área do campus, o que gera uma alta quilometragem, não diferente dessas, outras demandas têm as mesmas características como os veículos alocados a segurança institucional (SSI) para fiscalização do campus. Também há os casos de viagens seguindo a mesma lógica, ou seja, além das distâncias de origem e destino é preciso levar em consideração os deslocamentos nas proximidades das regiões de destino, pois pode tratar-se de coleta de materiais de pesquisa ou outros roteiros no destino contemplados oficialmente na missão.

Não obstante a isso, cada uma destas etapas de registro são verificadas no setor em vários momentos (retorno do veículo, lançamento e emissão de relatórios) visando

minimizar a possibilidade dessas ocorrências, entretanto se reconhece que as ferramentas disponíveis são ainda bastante vulneráveis aos eventuais erros humanos, o que seria minimizado, por exemplo, com um dispositivo de rastreamento no veículo (GPS), cujos relatórios de trajetória e distâncias percorridas pudessem ser retiradas do sistema. Estudos com relação à frota (ETP) estão em andamento no processo 23076.062493/2020-71 e subsidiarão propostas quanto às melhores soluções para os serviços de transportes da UFPE.

CAUSA

Existência de controles insuficientes sobre o monitoramento da trajetória e distâncias percorridas pelos veículos oficiais da UFPE.

ANÁLISE E RECOMENDAÇÃO DA AUDITORIA INTERNA

Em análise a manifestação da gestão ao relatório de fatos, a AUDINT entende que, de fato, a detecção de possíveis desvios de rota dos veículos oficiais da UFPE, precisa ser analisada caso a caso e com o rigor necessário, com as diligências necessárias para se chegar a tal conclusão, tendo em vista que se trata de uma má conduta, seja do demandante da viagem, seja do motorista designado para esta, que é passível de penalidade administrativa.

Não obstante, a gestão reconhece que a realização de tais diligências quanto à possibilidade dos desvios, esbarra na falta de ferramentas adequadas de controle para rastrear os trajetos que são realizados nas viagens com os veículos oficiais. Nesse sentido, cabe a AUDINT, visando à melhoria do referido controle, recomendar a implementação deste, para que a CTRANS disponha de mecanismos de controles adequados que lhe proporcionem monitorar tais eventos de riscos.

Assim, a AUDINT recomenda:

RECOMENDAÇÃO 03: Aperfeiçoar os mecanismos existentes e implementar mecanismos de controle mais eficazes voltados para monitorar as trajetórias e distâncias percorridas pelos veículos oficiais da UFPE na realização de viagens, evitando a ocorrência de desvios de rota.

8. CONSTATAÇÃO – Fragilidades nos mecanismos de autorização de condução de veículos oficiais por servidores da UFPE.

Em análise às informações e documentos encaminhados pela unidade auditada, verifica-se que 47,6% dos servidores da UFPE que estão sob os registros da CTRANS como possuidores de portaria de autorização para condução de veículos oficiais, estão inaptos para realização de tal condução, tendo em vista que não foram renovadas as respectivas portarias de autorização de condução pelo dirigente máximo da UFPE.

A esse respeito, embora a CTRANS realize trabalho de orientação aos gestores, informando-os da responsabilidade de manter atualizadas as portarias de condução dos veículos oficiais da UFPE, constata-se que esse controle ainda se encontra incipiente.

Vale lembrar que a condução de veículos oficiais por servidores públicos deve seguir o que determina a Lei nº 9.327 de 9 de dezembro de 1996, que em seu artigo primeiro estabelece que estes, deverão ser possuidores da Carteira Nacional de Habilitação e estarem devidamente autorizados pelo dirigente máximo do órgão ou entidade a que pertençam, para realizar tal condução.

Nesse sentido, a Audint solicita justificativas sobre o fato de servidores estarem com suas portarias de designação para condução de veículos oficiais sem renovação, em seu controle de autorizações.

MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE AUDITADA

A CTRANS/PROGEST assim se manifestou no Relatório de apresentação de fatos:

A princípio cabe esclarecer que devido a forma remota como várias atividades têm sido desenvolvidas neste período pandêmico, muitos dos servidores com portaria não enviaram os processos de renovação, ao passo que também não estão utilizando os veículos. Em março/21 foi encaminhado o ofício 44/2021 CTRANS PROGEST aos principais setores que utilizam veículos no sentido de alertar aos gestores para que mantivessem as portarias atualizadas, dentre outras medidas. Foi enviado o ofício 84/2021 CTRANS PROGEST reforçando esta medida. Cabe informar também que várias portarias foram renovadas entre a primeira resposta a AUDINT e esta (pode ser constatado consultando-se os mesmo processos na relação inicialmente apresentada).

CAUSA

Controle insipiente na identificação de servidores condutores de veículos oficiais e ausência de maior rigor na exigência quanto a regularização destes quando suas portarias de condução estiverem vencidas.

ANÁLISE E RECOMENDAÇÃO DA AUDITORIA INTERNA

Em análise a manifestação da gestão e retornando a análise da planilha encaminhada inicialmente, verifica-se que, de fato, alguns processos de renovação foram finalizados no decurso dessa auditoria, validando novas portarias de condução de veículos por servidores da UFPE. Entretanto, o controle utilizado para realizar esse tipo de monitoramento, pelo conteúdo das informações ali postas, ainda deixa dúvidas quanto o real “status” de alguns servidores sobre se estes estão ou não conduzindo os veículos, mesmo com a validade de suas respectivas portarias vencidas.

Nesse sentido, na busca por melhores informações gerenciais que possam subsidiar a adoção de medidas pertinentes para sanear essas pendências quanto a portarias de

condução de veículos oficiais da UFPE vencidas, se faz necessários que a CTRANS consiga identificar todos os condutores que são servidores e suas respectivas unidades de lotação, fazendo-se exigir destas que se regularize tal situação, sob pena de não disponibilização dos veículos para estes servidores que estão irregulares quanto a renovação de suas portarias de condução de veículos oficiais.

Assim, a AUDINT recomenda:

RECOMENDAÇÃO 04: Aperfeiçoar os mecanismos de identificação de servidores condutores de veículos oficiais da UFPE, fazendo-se exigir de suas unidades de lotação, a regularização das suas respectivas portarias de condução de veículos oficiais da Instituição, sob pena de não disponibilização dos veículos.

9. CONSTATAÇÃO – Inexistência de estudos formalizados que balizam o entendimento da classificação antieconômica da frota de veículos.

Em análise às informações e documentos comprobatórios encaminhados pela gestão, verifica-se que a tomada de decisão estratégica quanto a melhoria e aumento da efetividade nas informações referentes aos deslocamentos de veículos oficiais da UFPE são realizadas tomando por base as informações gerenciais produzidas por meio da utilização dos sistemas SIPAC e pelo sistema disponibilizado para execução do contrato com a empresa terceirizada Link Card.

Algumas informações encaminhadas sobre ações que estão em andamento e que versam sobre a vantajosidade da continuidade de utilização dos veículos oficiais da UFPE são a contratação da modalidade TáxiGov (processo 23076.018979/2021-82), bem como a locação de veículos para utilizar nas atividades da Instituição, como forma de diminuir a utilização dos veículos oficiais.

No que diz respeito a essas ações, não visualizamos se as mesmas são fruto da observação de indicadores e estudos formalizados para justificar a vantagem de realizar tais contratações em detrimento da utilização dos veículos oficiais. Essas ações, segundo a gestão, pretendem aumentar a efetividade na utilização dos veículos oficiais da Instituição, tendo em vista que em sua maioria, já estão sendo classificados como antieconômicos.

Sobre a utilização de indicadores para tomada de decisão estratégica, é oportuno frisar sua importância como instrumento de análise da efetividade do serviço público, possibilitando que a gestão possa tomar decisões baseadas em evidências.

Nesse sentido, solicitamos justificativas acerca da inexistência de indicadores e/ou estudos formalizados que justifiquem e consolidem o entendimento de que é mais viável realmente realizar essas contratações em detrimento da utilização racional dos veículos oficiais.

MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE AUDITADA

A CTRANS/PROGEST assim se manifestou no Relatório de apresentação de fatos:

Levando-se em consideração que o veículo mais novo da frota tem mais de 06 (seis) anos de uso, e que outros chegam a ter mais de 12 anos, essa idade elevada dos veículos já é um dado que por si só já denuncia a alta demanda de manutenção bem como de consumo de combustível; esta informação se confirma nos elevados custos de manutenção de mais de R\$1.800.000,00 em 2018 e 2019, e custos de abastecimento de mais de R\$1.390.000,00 em 2018 e 2019, ou seja, média de mais de 1,5 milhões de abastecimento e manutenção anualmente. Esses valores estão presentes nos dados apresentados inicialmente a AUDINT em relatório, que apesar do formato excel, foi retirado do sistema da fornecedora. Estes dados estão sendo tratados no ETP em andamento para o processo de locação de veículos, onde serão apresentados por veículo (com as informações exigidas no anexo II da IN 03/2018 SLTI), confirmando a condição de antieconomicidade da frota, bem como será apresentada a viabilidade da contratação. Também cabe esclarecer que a etapa de desfazimento dos veículos antieconômicos se dará em fase posterior à da contratação da locação, prezando pela não descontinuidade dos serviços de transportes.

CAUSA

O Estudo Técnico Preliminar que subsidiará validar a condição dos veículos antieconômicos, ainda está em elaboração, bem como seus desfazimentos não podem ser realizados, tendo em vista a contratação da locação de veículos ainda não ter sido concluída, sob pena de descontinuidade dos serviços de transportes da UFPE.

ANÁLISE E RECOMENDAÇÃO DA AUDITORIA INTERNA

Em análise a manifestação da gestão ao relatório de fatos, a AUDINT entende, pelos argumentos apresentados, que de fato, as características de obsolescência dos veículos oficiais da UFPE e os elevados gastos com manutenções e abastecimentos, por si só justificam sua antieconomicidade. Entretanto, é necessário que a gestão, até para subsidiar os pleitos de locação de veículos que está sendo pretendido, bem como a continuidade do serviço de Taxigov, formalize o estudo que valide esses argumentos. Nesse sentido, a gestão informa que já está em elaboração o referido estudo, tratando-se do “Estudo Técnico Preliminar – ETP” que subsidiará o processo de locação de veículos. Entende-se também que pela Instituição ainda não dispor de meios que prezem pela continuidade dos serviços, caso houvesse o respectivo desfazimento dos veículos considerados antieconômicos, a consolidação desta fase ainda está sendo viabilizada pela gestão.

Assim, a AUDINT recomenda:

RECOMENDAÇÃO 05: Consolidar a elaboração de estudo técnico que formalize o entendimento da classificação antieconômica da frota de veículos da UFPE, bem como, posteriormente a dispor de meios para dar continuidade aos serviços, realize o desfazimento dos veículos classificados como tal, de acordo com o que preceitua a IN 03/2018 SLTI.

10. CONSTATAÇÃO – Utilização de serviços estranhos ao pactuado em contrato de gerenciamento de frotas e não utilização do mapa de controle do desempenho e manutenção dos veículos.

Em análise às informações e documentos comprobatórios encaminhados pela gestão, verifica-se oficiais que a CTRANS utiliza controles manuais (fichas e planilhas eletrônicas) e o sistema de gerenciamento de frotas da empresa terceirizada LINK CARD ADMINISTRADORA DE BENEFICIOS EIRELI como suporte à gestão para gerenciar as informações relacionadas aos abastecimentos e manutenções da frota de veículos oficiais da UFPE. Quanto ao sistema SIPAC, apesar da gestão informar que também se utiliza do sistema para subsidiar informações importantes para tomada de decisão, a AUDINT realizou testes de obtenção de relatórios, no referido sistema, sobre os gastos anuais com manutenção dos veículos e tal consulta não reportou informação alguma, evidenciando a subutilização do sistema SIPAC para essa funcionalidade. Já com relação à consulta sobre o consumo de combustíveis anual no referido sistema, observa-se uma pequena utilização a partir de novembro de 2020, mas com evidentes ausências de dados para os primeiros quatro meses de 2021.

Nesse sentido, buscando verificar a suficiência dos controles informados, verificamos os registros de abastecimentos encaminhados pela gestão, com base nos relatórios do sistema da empresa terceirizada, realizados no período de janeiro de 2020 a janeiro de 2021, por meio dos quais foi possível evidenciar registros de consumo médio de combustível por quilometro rodado considerados significativos (elevados) para determinados veículos oficiais, conforme demonstrado no quadro abaixo:

Placa do Veículo	Marca/modelo ou código do veículo	Média do Km/litro
HIG6933	1517	2,35
KJE0666	1722	2,87
KHM4676	17260	3,20
JJU1927	24250	2,87
KFZ7059	8500	4,18
OYP4015	AMAROK	4,07
PGL2368	AMAROK	3,66
PGE9265	B	2,38
KHN8907	CAMPIONE	3,12
PFY8753	CAPTIVA	3,61
PFK6681	COMIL	2,20
KHX8881	COROLLA	4,75
KKA9511	COROLLA	3,83
PFF2700	CORSA SEDAN	4,65
KLO9367	DAILY	2,83
PEW9785	DOBLO	4,19

HIG5856	DOBLO CARGO FLEX	4,00
PFY7953	DUCATO	0,15
KLF4884	F815	1,14
PEX0065	FIESTA	2,25
PGK8944	FIESTA	3,88
PEX0045	FIESTA	3,08
PGK9034	FIESTA	4,40
PGK3184	FIESTA	4,29
PGG3793	FIESTA	2,30
PGG3753	FIESTA SEDAN	4,42
KKU8011	FIORINO FURGÃO	0,57
KGP9201	GOL	1,90
KKI8610	HILUX	4,28
KKI8680	HILUX	1,82
PDX7957	MICROONIBUS	4,10
PEP5747	O 500	2,59
KJG4051	PALIO	3,32
KKD5091	PARATI	3,28
PFK2501	S10	2,41
OYL8751	SPIN	3,49
KIA5160	SPIN	2,66
OYU8998	TECTOR	2,55
KGU1505	THUNDER	3,46
TMF2750	TRATOR	0,03
TRT4610	TRATOR	0,08
KLJ6644	UNO	3,91
KGF7867	UNO	0,21
KFM8974	VERSATILE	2,79
KGF8365	VERSATILE	2,93
KLV7692	VOLARE	4,38
KHY1127	VOLARE	3,10

Fonte: AUDINT

No que se refere aos gastos incorridos com as manutenções dos veículos oficiais da UFPE, após análise destes com relação ao mesmo período de análise dos abastecimentos, verifica-se que foram realizados gastos consideráveis de manutenção nos mesmos veículos que foram identificados consumos excessivos de combustível, conforme demonstrado no quadro abaixo:

DATA TRANSACAO	PLACA	MODELO VEÍCULO/CÓDIGO NO SISTEMA	VALOR EMISSAO
08/01/2020 15:16:34	PGE9265	B	R\$ 4.930,00
08/01/2020 15:18:35	PGE9265	B	R\$ 4.900,00
20/01/2020 21:32:16	OYP4015	AMAROK	R\$ 1.208,99
21/01/2020 21:59:45	KKI8680	HILUX	R\$ 2.554,80
22/01/2020 17:14:03	KGF8385	VERSATILE	R\$ 1.413,00
23/01/2020 18:06:10	KLO9367	DAILY	R\$ 2.041,60
31/01/2020 15:31:29	KHY1127	VOLARE	R\$ 2.158,00
06/02/2020 01:05:39	KGF8385	VERSATILE	R\$ 2.100,00
06/02/2020 01:05:50	PGE9265	B	R\$ 2.100,00
03/03/2020 12:26:50	KJE0666	1722	R\$ 1.244,00
12/03/2020 21:27:21	PGE9265	B	R\$ 1.770,00
17/03/2020 17:33:39	KGP9201	GOL	R\$ 1.610,00

18/03/2020 15:38:06	KLF4884	F 815	R\$ 1.258,00
27/03/2020 10:14:42	KJE0666	1722	R\$ 2.902,00
20/04/2020 13:37:54	TMF2750	TRATOR	R\$ 1.456,00
22/04/2020 19:02:53	KLO9367	DAILY	R\$ 3.995,70
14/05/2020 12:54:08	PDX7957	MICROONIBUS	R\$ 1.560,00
08/09/2020 15:58:16	PEX0045	FIESTA	R\$ 1.000,00
16/09/2020 15:59:59	TMF2750	TRATOR	R\$ 1.194,00
16/09/2020 17:31:53	KHN8907	CAMPIONE	R\$ 1.224,91
17/09/2020 17:26:54	OYU8998	TECTOR	R\$ 2.107,30
30/09/2020 19:20:26	PFK2501	S 10	R\$ 1.742,00
13/10/2020 15:18:03	PFK2501	S 10	R\$ 1.249,00
09/11/2020 11:49:18	PFY7953	DUCATO	R\$ 1.405,00
13/11/2020 13:32:07	KJG4051	PALIO	R\$ 2.156,60
19/11/2020 18:25:55	PGK8944	FIESTA	R\$ 1.400,00
23/11/2020 17:45:20	KHN8907	CAMPIONE	R\$ 2.824,00
24/11/2020 08:55:43	KGP9941	GOL	R\$ 1.282,00
26/11/2020 17:21:12	KGP9941	GOL	R\$ 1.269,00
27/11/2020 14:20:15	PGG3783	FIESTA	R\$ 1.719,70
27/11/2020 15:28:48	KGF7867	UNO	R\$ 1.349,80
03/12/2020 21:16:20	KFM8974	VERSATILE	R\$ 1.550,00
23/12/2020 10:32:21	KKI8680	HILUX	R\$ 2.500,00
23/12/2020 13:51:27	PGE9265	B	R\$ 2.105,00
23/12/2020 17:01:31	PFF2700	CORSA SEDAN	R\$ 1.256,80
13/01/2021 20:45:35	PGG3793	FIESTA	R\$ 1.940,00
13/01/2021 20:46:23	PGG3753	FIESTA SEDAN1.6FLEX	R\$ 1.940,00
13/01/2021 20:47:56	PGG3783	FIESTA	R\$ 1.940,00

Fonte: AUDINT

Sobre o tema, é oportuno frisar que a IN 03/2018 SLTI institui em seu artigo 24 que os órgãos e entidades deverão fazer apuração do custo operacional dos veículos visando a identificar os passíveis de reparos (recuperáveis) e os antieconômicos ou irrecuperáveis (sucatas), comprovadamente alienáveis. Para tanto, deverá manter Mapa de Controle do Desempenho e Manutenção do Veículo Oficial de cada veículo (Anexo II da referida IN) atualizado mensalmente.

Dessa forma, destaca-se que as ferramentas de que dispõe a CTRANS para monitoramento dos gastos com abastecimentos e manutenções, excluindo-se o sistema SIPAC, ou seja, a utilização do sistema da empresa terceirizada contratada para gerenciamento da frota, como observado, possibilita extrair informações que se demonstram cruciais para o acompanhamento daqueles veículos que incorrem em maiores gastos e que, portanto, devido seu histórico de consumo de combustíveis e despesas com manutenções, se tornam antieconômicos para a Instituição.

Adicionalmente, identificamos na mesma fonte de dados dos quadros demonstrados anteriormente, gastos incorridos com serviços de lavagem de veículos, classificados como

sendo de manutenção, entretanto, ao se observar o contrato de prestação de serviço nº 05/2021 da empresa LINK CARD ADMINISTRADORA DE BENEFÍCIOS EIRELI, para Contratação de serviços de administração, gerenciamento e controle de frota, esse tipo de serviço não se enquadra nos serviços contratados, conforme preceitua o item 7 do referido contrato, a saber:

... para fins de prestação de serviços gerais de: mecânica, elétrica, funilaria, suspensão, pintura, lubrificantes, filtros, vidraçaria, capotaria, tapeçaria, borracharia, retífica, alinhamento, balanceamento, serviços de chaveiro e fornecimento de peças e acessórios em geral, considerando:

7.2.1. Manutenção Preventiva - compreende todos os serviços executáveis em oficinas mecânicas reparadoras ou concessionárias de automóveis, obedecendo-se às recomendações do fabricante do veículo e/ou as recomendações da UFPE.

7.3. São exemplos de manutenção preventiva:

7.3.1. Troca de pneus, alinhamento e balanceamento de rodas e cambagem;

7.3.2. Troca de óleo de motor, câmbio e diferencial, óleo de freio, líquido de arrefecimento;

7.3.3. Lubrificação e elementos filtrantes de veículos;

7.3.4. Reposição de palhetas de limpador, baterias, equipamentos de segurança (triângulo sinalizador, chave de roda, cinto de segurança) e combate a incêndios, correias de alternador/gerador, etc;

7.3.5. Substituição de itens do motor;

7.3.6. Limpeza de motor e bicos injetores;

7.3.7. Regulagens de bombas e bicos injetores;

7.3.8. Revisão de fábrica; e

7.3.9. Outros serviços constantes no manual dos veículos e/ou equipamentos ou por orientação da UFPE.

7.4. Manutenção Corretiva ou Pesada - compreende todos os serviços executáveis em oficinas mecânicas reparadoras ou concessionárias de automóveis, que venham a ocorrer fora dos períodos estabelecidos para execução das manutenções preventivas, para correções de defeitos aleatórios resultantes de desgaste e/ou deficiências de operação, manutenção e fabricação, garantindo a operacionalidade do veículo, além de preservar a segurança de pessoas e materiais

7.5. São exemplos de manutenção corretiva:

7.5.1. Serviços de retífica de motor;

7.5.2. Montagem e desmontagem de jogo de embreagens;

7.5.3. Serviços de instalação elétrica;

7.5.4. Serviços no sistema de injeção eletrônica;

7.5.5. Capotaria;

7.5.6. Tapeçaria;

7.5.7. Borracharia;

7.5.8. Chaveiro;

7.5.9. Funilaria e pintura;

7.5.10. Serviços no sistema de arrefecimento;

7.5.11. Serviços no sistema de ar-condicionado; e

7.5.12. Revisão geral e serviços integrantes para atendimento das normas obrigatórias de inspeção ambiental veicular.

Reboque de Veículos (Assistência 24 horas) em caso de acidente ou pane, em território nacional.

Ademais, a execução de serviços estranhos ao contratado configura-se como uma afronta aos princípios de licitações e contratações da Administração pública, à medida que a prestação do serviço não está vinculada ao objeto contratado, fragilizando a relação, os direitos e deveres das partes. A consolidação da execução desse tipo de serviço estranho

26

ao objeto contratado pode ser constatada em análise aos processos de pagamentos 23076.019400/2021-64, 23076.027704/2021-23 e 23076.035653/2021-61, nos quais consta pagamento do serviço realmente contratado, ou seja, abastecimentos e manutenções, como também da lavagem de veículos.

Nesse sentido, solicitamos justificativas sobre os controles exercidos para monitorar esses gastos significativos que foram demonstrados, em especial a subutilização do sistema SIPAC para geração de informações gerenciais a esse respeito e não utilização do mapa de controle do desempenho e manutenção dos veículos como fonte para a gestão buscar minimizar esse risco de utilizar uma frota que está proporcionando gastos consideráveis para a UFPE. Adicionalmente, solicitamos justificativas acerca da utilização dos serviços relativos ao contrato nº 05/2021 estabelecido com a empresa LINK CARD ADMINISTRADORA DE BENEFICIOS EIRELI, para fins que não foram contratados (Lavagem de veículos).

MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE AUDITADA

A CTRANS/PROGEST assim se manifestou no Relatório de apresentação de fatos:

Para além de usualmente serem consideradas uma das atividades de manutenção preventiva dos veículos, as referidas lavagens estão expressamente citadas no subitem 2.12 do termo de referência (TR) da contratação, sendo este parte integrante do edital, conforme subitem 24.12.1, que por sua vez é parte integrante do contrato, conforme subitem 1.1 e 1.2, como pode ser verificada nas documentações constantes do processo de adesão 23076.005300/2021-39, portanto não há que se falar de serviços estranhos ao pactuado. Quanto aos mapas de controles do desempenho a CTRANS detém todas as informações por veículo registradas no sistema da fornecedora contratada (quilometragens quando dos abastecimentos e manutenções, valores de emissão de manutenção e abastecimento, litragem dos abastecimentos etc.), destas informações é possível extrair os relatórios de desempenho disponibilizados pelo sistema, que são os dados que embasam as decisões e planejamentos gerenciais do setor, somente diferindo do mapa da IN 03/2018 em sua forma, entretanto chegando-se aos mesmo resultados.

CAUSA

Serviço de lavagem de veículos especificado apenas no Termo de Referência da licitação, não estando especificado no Contrato.

Entendimento por parte da unidade auditada de que as informações disponibilizadas no sistema da empresa contratada seriam suficientes para atender o artigo 24 da IN 03/2018 SLTI.

ANÁLISE E RECOMENDAÇÃO DA AUDITORIA INTERNA

Diante da manifestação da gestão ao relatório de apresentação dos fatos e posterior nova consulta aos documentos mencionados, que firmaram a contratação dos serviços, verifica-se que, de fato, o termo de referência que está anexado ao edital do pregão eletrônico realizado pela Capitania dos Portos do Amapá (Pregão eletrônico nº 02/2020), o qual a UFPE realizou a adesão como órgão não participante da licitação, descreve no seu item 2.12, conforme mencionado pela gestão, os serviços de lavagem de veículos. Adicionalmente, os itens 1.1 e 1.2 do contrato firmado entre a UFPE e a empresa vencedora do respectivo certame licitatório, descrevem que o referido termo de contrato vincula-se ao edital do pregão e, conseqüentemente, ao seu termo de referência, independentemente da transcrição total deste último. Nesse sentido, é possível afastar a questão da utilização de serviços estranhos ao pactuado no contrato.

No que se refere a não utilização do mapa de controle do desempenho e manutenção dos veículos, a AUDINT entende que mesmo o sistema da fornecedora proporcionando o acesso a essas informações, trata-se de uma questão de conformidade com a IN 03/2018 SLTI, que inclusive disponibiliza, em forma de anexo a esta, um modelo do referido mapa, portanto, sendo necessário sua implementação.

Assim, a AUDINT recomenda:

RECOMENDAÇÃO 06: Implementar a utilização do Mapa de Controle do Desempenho e Manutenção do Veículo Oficial, conforme preceitua o artigo 24 da IN 03/2018 SLTI, com vistas a identificar os veículos oficiais passíveis de reparos (recuperáveis) e os antieconômicos ou irrecuperáveis (sucatas), comprovadamente alienáveis.

11. CONSTATAÇÃO – Pagamento de infrações de trânsito realizados pela UFPE, quando o responsável foi o condutor infrator, bem como ausência de identificação deste condutor junto aos órgãos autuadores.

Em análise as informações e documentos comprobatórios encaminhados pela gestão e consultados via SIPAC, é possível identificar que, atualmente, a CTRANS possui mecanismo de controle voltado para identificar as multas que são registradas pelos órgãos autuadores, relativo a infrações atribuídas à frota de veículos da UFPE. Tal mecanismo é caracterizado pela abertura de processos no sistema SIPAC, realizado pela coordenação de protocolo, que encaminha as notificações de infrações de trânsito à CTRANS, ou seja, trata-se de um fluxo definido e que de acordo com consulta realizada aos referidos processos no sistema SIPAC, ao filtrar as pesquisas de processos pelo tipo “NOTIFICAÇÃO DE MULTA DE TRÂNSITO”, verifica-se a adoção desse fluxo. Foi possível identificar também que após o recebimento dos processos, a CTRANS verifica qual o veículo apontado na infração e busca nos registros de movimentação quem era o condutor ou setor que estava responsável pelo veículo naquela data e hora. Esse mecanismo pode ser ratificado de acordo com os documentos de requisições via SIPAC

e registro da viagem (Formulário “Ordem de Saída de veículos”) anexados aos processos. Posteriormente, conforme informação encaminhada pela CTRANS e ratificada nos despachos dos processos abertos, caso o condutor não seja da coordenação de transportes, o processo é remetido para o setor responsável identificar o condutor, solicitar que este pague a multa (ou recorra) e que posteriormente retorne o processo com as devidas comprovações e a identificação do condutor infrator, a fim de que seja realizada a comunicação junto ao órgão autuador fazendo o devido registro de pontuação da CNH, conforme legislação de trânsito vigente. Como controle adicional, a CTRANS instituiu busca ativa de possíveis registros de infração nos veículos oficiais, realizada a cada 15 dias.

Sobre o mecanismo apresentado, destaca-se que o mesmo só passou a ser realizado após a mudança da CTRANS, em sua estrutura organizacional, da Superintendência de Infraestrutura – SINFRA para a Pró-reitoria de Gestão Administrativa – PROGEST, em 2020, tendo em vista que ao consultar processos de notificação de multas no SIPAC com filtro para o ano de 2020, encontrou-se apenas dois processos, sendo estes abertos já sob a responsabilidade da CTRANS/PROGEST. A ausência de mecanismo de controle sobre a responsabilização das multas nos exercícios anteriores foi ratificada pela abertura do processo de número 23076.012381/2021-39, pela CTRANS/PROGEST para realização de pagamentos das multas antigas e responsabilização de quem lhes deu causa, com fulcro em consolidar o processo de licenciamento dos veículos com multas pendentes, tendo em vista que as multas impedem a concretização do processo de licenciamento desses veículos.

Entretanto, embora tenha instituído mecanismo de identificação e responsabilização para quem deu causa às notificações de infrações, constata-se fragilidades nesses mecanismos. Na tabela abaixo, pode-se verificar a situação atual dos processos relativos às multas imputadas à frota de veículos oficiais da UFPE, desde que foi instituído os procedimentos/mecanismos descritos acima, com os seus devidos valores, motivo da autuação, quem deu causa à multa, e efetivamente quem realizou o pagamento, onde é possível identificar algumas fragilidades.

Processo	Causa	Valor	Situação	Valor final pago	Quem pagou	Identificação do condutor e registro de pontos na cnh
014629/2020-68	Avançar o sinal vermelho do semáforo	R\$ 293,47	Paga	234,78	Ufpe	Sim
023733/2020-58	Estacionar o veículo no passeio	156,19	Paga	156,19	Condutor infrator	Não
000360/2021-44	Transitar em velocidade superior	104,13	Processo aberto	Em tramitação	Em tramitação	Em tramitação

	à máxima permitida em 20%					
000361/2021-17	Transitar em velocidade e superior à máxima permitida em mais de 20% até 50%	156,18	Processo aberto	Em tramitação	Em tramitação	Em tramitação
000389/2021-37	Transitar em velocidade e superior à máxima permitida em 20%	130,16	Paga	104,13	Não foi identificado	A ufpe foi considerada responsável por ausência de indicação do condutor
000417/2021-57	Transitar em velocidade e superior à máxima permitida em 20%	130,16	Processo aberto	Em tramitação	Em tramitação	Em tramitação
000633/2021-45	Em movimento do dia, deixar de manter acesa luz baixa nas rodovias	130,16	Paga	104,13	Não identificado	Sim
000634/2021-18	Estacionar o veículo no passeio	156,19	Paga	156,19	Condutor infrator	Sim
000639/2021-77	Transitar em velocidade e superior à máxima permitida em 20%	104,13	Paga	104,13	Ética empreendimentos e serviços terceirizados eirelli	Não consta comprovante do órgão autuador
000640/2021-40	Em movimento de dia, deixar de manter luz baixa nas rodovias	130,16	Paga	104,13	Não identificado	Não consta identificação do condutor
012381/2021-39	Diversas	9.458,65	Em tramitação	9.458,65	Em tramitação	Em tramitação

Fonte: AUDINT

Portanto, verifica-se que, de acordo com os respectivos autos de infrações em destaque na tabela acima, as multas constantes são originárias da conduta do motorista e não de falhas decorridas da gestão dos veículos (A exemplo de ausência de manutenção), não

imputando a responsabilidade à Administração, conforme preconiza o Art. 257, § 3º da Lei 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), a saber: “§ 3º Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo”. Adicionalmente, como se pode verificar, ainda há processos em que não foi concluída a indicação do condutor infrator junto ao órgão autuador.

No caso do processo 23076.012381/2021-39, aberto para solucionar o pagamento das multas de exercícios anteriores, igual posicionamento é defendido por esta unidade de auditoria interna, ou seja, quando de sua conclusão, as infrações causadas por atos praticados pelo condutor do veículo, deverão ser pagos pelo mesmo, bem como deverá ser adotada a sua responsabilidade com relação aos pontos na CNH.

Nesse sentido, apesar de todos os procedimentos/mecanismos de controles realizados, a gestão não está adotando a completa responsabilização do condutor infrator, seja nos casos em que o ressarcimento dos valores pagos pela Administração não foi realizado pelo condutor infrator, seja por alguns casos em que ainda não foi realizada a indicação do condutor infrator junto ao órgão autuador, situações pelas quais a AUDINT solicita justificativas.

MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE AUDITADA

A CTRANS/PROGEST assim se manifestou no Relatório de apresentação de fatos:

Diante da necessidade de regularização da documentação dos veículos oficiais da frota da UFPE para atendimento das demandas de transporte, a universidade realiza o pagamento das multas e em concomitância existe a tramitação do processo de solicitação de ressarcimento do valor integral da multa por parte do infrator. No caso dos exercícios anteriores foi encaminhado o processo nº 23076.012381/2021-39 à Diretoria Administrativa da SINFRA, para apuração dos tratamentos que foram dados às referidas infrações, no período em que a unidade de Transportes estava sob a responsabilidade/organograma desta Superintendência. Todavia o processo permanece parado desde o dia 11 de Fevereiro de 2021.

CAUSA

A UFPE abriu processo de pagamento das multas de exercícios anteriores para regularização da situação dos veículos da Instituição.

ANÁLISE E RECOMENDAÇÃO DA AUDITORIA INTERNA

Diante da manifestação da gestão ao relatório de fatos e em prévia reunião realizada com a unidade, foi possível esclarecer o fluxo de como são tratadas as infrações de trânsito pela CTRANS, verifica-se que os procedimentos realizados são no sentido de que se identifique o condutor infrator, seja ele servidor ou não, e este passe a realizar o pagamento, ou, na hipótese de condutor terceirizado, o pagamento pode ser realizado pela

empresa contratada, não gerando ônus para a UFPE. No que se refere ao processo 23076.012381/2021-39, que trata das infrações de trânsito de exercícios anteriores identificados pela gestão atual da CTRANS e que incorreram quando a gestão de frotas de veículos estava a cargo da Superintendência de Infraestrutura – SINFRA, o mesmo foi instruído no sentido de que a UFPE realizaria o pagamento das infrações, para que fosse possível não haver prejuízos ao licenciamento dos veículos que estão com essa pendência.

Em reunião de busca conjunta de soluções, a CTRANS/PROGEST informou que esse processo já retornou da SINFRA devidamente instruído com as informações/orientações pertinentes ao tramites necessários para identificação dos condutores/responsáveis que deram causa as infrações objeto do processo de regularização.

Adicionalmente, fruto da reunião de busca conjunta, a gestão encaminhou documentos comprobatórios que identificam outras unidades da UFPE com processos de pagamento de multas abertos no SIPAC, porém, sem resolutividade no que se refere ao próprio pagamento e identificação dos condutores infratores, fato que ensejará na emissão de nota de auditoria de abrangência geral, por parte desta AUDINT, no sentido de dar conhecimento à essas unidades da importância de se concluir esses processos para o bom andamento das atividades do processo de trabalho de gestão de frotas da UFPE, sob pena de responsabilização destes, nos casos de omissão.

Assim, a AUDINT recomenda:

RECOMENDAÇÃO 07: Concluir o processo de pagamento das infrações de trânsito de exercícios anteriores, regularizando a situação dos veículos sob a égide do referido processo, identificando os condutores responsáveis que deram causa a estas infrações, para que estes realizem o ressarcimento do pagamento das infrações à UFPE.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Concluídos os exames de auditoria e recebidas às justificativas/esclarecimentos da Unidade auditada acerca das constatações apontadas, percebe-se que as fragilidades encontradas são oriundas de deficiências nos controles relacionados à formalização de plano de desenvolvimento de pessoas, ausência de ações que foram planejadas internamente pela unidade, no instrumento de planejamento oficial da Instituição, ausência de indicadores para monitoramento do que foi planejado frente ao executado, fragilidades nos controles de monitoramento das trajetórias e distâncias percorridas pelos veículos oficiais da UFPE na realização de viagens, com vistas a evitar a ocorrência de desvios de rota, fragilidades nos mecanismos de identificação de servidores condutores com respectivas portarias de condução de veículos, ausência de estudo técnico que comprove a classificação de antieconômica da frota de veículos oficiais, não utilização do Mapa de Controle do Desempenho e Manutenção do Veículo Oficial,

conforme preceitua o artigo 24 da IN 03/2018 SLTI, bem como, fragilidades no processo de pagamento das infrações de trânsito de exercícios anteriores e identificação de condutores infratores.

Com efeito, vencidos os trabalhos de análises na Pró-Reitoria de Gestão Administrativa, encaminhamos este Relatório Final ao Gabinete do Reitor para ciência. A AUDINT também encaminhará este Relatório à unidade gestora auditada para que os procedimentos já adotados nesse trabalho sejam mantidos e aperfeiçoados em toda a Instituição e para que seja realizada a implementação das recomendações emanadas por essa Auditoria Interna. Por oportuno, informamos que, em cumprimento à IN-CGU outrora mencionada, a AUDINT dará conhecimento ao Conselho de Administração sobre o presente Relatório.

Ressaltamos que as recomendações exaradas por esta Unidade de Controle Interno serão objeto de monitoramento, quando na emissão do Plano de Providências Permanente – PPP, com o fito de verificar as suas implementações.

Salientamos que o objetivo deste trabalho desenvolvido pela AUDINT foi dar cumprimento ao seu Plano Anual de Atividades da Auditoria Interna - PAINT/2021, bem como, buscar a melhoria constante da gestão da UFPE.

Recife, 20 de agosto de 2021

Lyndon Jhonson Soares dos Santos
Auditor
SIAPE 1804933

Relatório revisado e aprovado.

Jedienne Galdino Gonçalves
Auditora Titular
SIAPE 1959532



Emitido em 20/08/2021

RELATORIO DE AUDITORIA INTERNA Nº 89/2021 - AUDINT (11.01.10)

(Nº do Protocolo: NÃO PROTOCOLADO)

(Assinado digitalmente em 20/08/2021 15:20)
LYNDON JHONSON SOARES DOS SANTOS
AUDITOR GERAL ADJUNTO
1804933

Para verificar a autenticidade deste documento entre em <http://sipac.ufpe.br/documentos/> informando seu número: **89**
, ano: **2021**, tipo: **RELATORIO DE AUDITORIA INTERNA**, data de emissão: **20/08/2021** e o código de
verificação: **af81da0bab**