



**Ministério da Educação
Universidade Federal de Viçosa
Auditoria Interna**

**Relatório de Auditoria Interna nº 7/2019:
Avaliação do Transporte Institucional**



UNIVERSIDADE FEDERAL DE VIÇOSA

Demetrius David da Silva
Reitor

Rejane Nascentes
Vice-Reitora

Marcos Ribeiro Furtado
Secretário de Órgãos Colegiados

Jefferson Boechat Soares
Chefe de Gabinete – Reitoria

Equipe da Auditoria Interna

Mateus Henrique de Castro Dias
Auditor Chefe

Érica Monteiro Andrade Barreto
Chefe de Expediente

Aline Xisto Rodrigues

Artur de Assis Rangel Crespo

Darcy Gisto Gomes

Flávia dos Reis Arruda

Laís Silva Dias

Luís Otávio Pacheco

Maria Olímpia dos Santos Silva

Paula Carolina Santos Lopes

LISTA DE FIGURAS, QUADROS, GRÁFICOS E TABELAS

Figura 1: Inadequações em infraestrutura nos setores de transporte	6
Quadro 1: QACI - níveis de controle	4
Quadro 2: Fragilidades nos mecanismos de controle adotados.....	7
Quadro 3: Contratos administrativo analisados pela Auditoria.....	11
Quadro 4: Inconformidades em contratos administrativos com dedicação exclusiva de mão de obra.....	26
Gráfico 1: Nível de controle interno dos setores de transporte da UFV	5
Gráfico 2: Perfil de idade da frota de veículos da UFV	9
Gráfico 3: Perfil de lotação nos carros de passeio.....	12
Gráfico 4: Relação de viagens com saída no mesmo dia para mesmo percurso ou destino próximo	13
Gráfico 5: Alocação simultânea de motoristas - CRP	13
Gráfico 6: Comparação entre o custo médio de passagens áreas entre a UFV e ANAC - janeiro a maio/2019	16
Gráfico 7: Quantitativo de abastecimentos por tipo de combustível.....	21
Tabela 1: Gastos com manutenção acima da média geral – CRP.....	9
Tabela 2: Grau de atendimento ao tempo máximo de fabricação do veículo	18
Tabela 3: Dados relativos à liquidação do empenho 2019NE800088 - CAF	31
Tabela 4: Divergências no pagamento das tarifas aéreas.....	32

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	1
1.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS.....	1
1.2. OBJETIVOS GERAIS DA AUDITORIA	2
1.3. ESCOPO DO TRABALHO	2
2. METODOLOGIA APLICADA	2
3. RESULTADO DOS EXAMES	5
3.1. <i>Considerações sobre o Questionário de Avaliação de Controles Internos (QACI)....</i>	5
3.2. <i>Avaliação do Gerenciamento do Transporte Institucional</i>	11
4. CONCLUSÃO	35
QUADRO RESUMO DAS RECOMENDAÇÕES.....	36

1. INTRODUÇÃO

1.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Em cumprimento ao Plano Anual de Auditoria Interna da UFV - PAINT/2019, Ação nº. 01 - Avaliação dos Macroprocessos ou Temas de Auditoria e em atendimento à Ordem de Serviço nº. 02/2019/AIN, procedeu-se à avaliação da gestão do transporte institucional, gerenciado pela Diretoria de Logística (DLO) da Pró-Reitoria de Administração (PAD), com auxílio dos Setores de Transporte dos *campi* de Florestal e Rio Paranaíba.

A atividade de transporte representou 7,5% do orçamento de custeio estimado para o ano de 2019, caracterizando-se como um processo que executa diferentes tarefas, com grande quantitativo de viagens realizadas, detendo diversos contratos administrativos que suportam a gestão e quadro de servidores dedicados à atividade, considerada fundamental no desenvolvimento do ensino, pesquisa e extensão universitária. Portanto, trata-se de tema relevante, crítico e oportuno para o desenvolvimento de trabalho de auditoria, em consonância com a matriz de riscos constante do PAINT.

Em virtude do Estado de Calamidade Pública, decretado pelo Congresso Nacional (Decreto Legislativo nº 06/2020) para o enfrentamento da pandemia do novo coronavírus (COVID-19), a UFV suspendeu as atividades presenciais, por meio da Portaria nº 201/2020, de 21/03/2020/RTR, indicando o trabalho remoto por tempo indeterminado. Tal situação veio a atrasar o fechamento do relatório definitivo da presente auditoria. Todavia, com a migração para o Sistema Eletrônico de Informações (SEI), a Auditoria Interna da UFV pode dar continuidade ao encerramento do relatório e prosseguir com o processo.

Ação (PAINT)	<i>01- Avaliação dos macroprocessos ou temas de auditoria</i>
Macroprocesso	<i>Administração e Infraestrutura</i>
Processo	<i>Gestão de Transporte</i>
Unidade Auditada	<i>Pró-Reitoria de Administração</i>
Valor auditado	<i>R\$ 7.983.312,20</i>
Equipe responsável	<i>Darcy Gisto Gomes Flávia dos Reis Arruda Laís Silva Dias Luís Otávio Pacheco Maria Olímpia dos Santos Silva Paula Carolina Santos Lopes</i>
Colaboração especial	<i>Artur de Assis Rangel Crespo Aline Xisto Rodrigues</i>
Supervisão	<i>Mateus Henrique de Castro Dias</i>

1.2. OBJETIVOS GERAIS DA AUDITORIA

Avaliar a execução e o gerenciamento do transporte institucional, sob os aspectos da legalidade, eficiência, eficácia e efetividade.

1.3. ESCOPO DO TRABALHO

O trabalho foi realizado na Auditoria Interna, no período de 05.07.2019 a 16.12.2019, abrangendo as atividades e operações efetuadas nos *campi* de Viçosa, Florestal e Rio Paranaíba.

A avaliação abordou questões sobre gerenciamento de riscos, processos de governança e funcionamento dos controles internos adotados pela gestão, por meio de aplicação de questionário e reuniões com os gestores da área, bem como a análise de banco de dados das diversas operações atreladas ao transporte: requisições de transporte, abastecimentos, manutenções de veículos, cadastro da frota, credenciamento dos condutores, entre outros.

Foi realizada, em algumas situações, a verificação *in loco* nos setores e averiguação de dados e documentos relativos aos contratos administrativos que dão suporte à atividade de transporte institucional.

Fundamentação:

1. Instrução Normativa SLTI/MPOG nº 03 de 15/05/2008.
2. Instrução Normativa SLTI/MPOG nº 02 de 30/04/2008.
3. Instrução Normativa SEGES/MPDG nº 05 de 26/05/2017.
4. Portaria UFV nº 841/1998.
5. Decreto 9.287 de 15/02/2018.
6. Decreto nº 9.373 de 11/05/2018.

2. METODOLOGIA APLICADA

Para a realização do presente trabalho de avaliação foram adotados os seguintes procedimentos de auditoria:

- **Testes substantivos**, por meio de exame de documentos, regimentos e normas, onde se buscou avaliar a conformidade das ações desenvolvidas pela Administração.
- **Testes de observância**, a fim de obter o aperfeiçoamento das práticas realizadas, assegurando que os procedimentos de controle interno estabelecidos pela Administração estão em efetivo funcionamento e cumprimento.

No desenvolvimento das atividades as seguintes técnicas de auditoria foram empregadas:

- **Análise Documental**, por meio do exame de normas institucionais internas e legislações correlatas, além de outros documentos enviados à Auditoria Interna pelas unidades competentes;
- **Indagação Oral**, por meio de reuniões com servidores envolvidos nas atividades desenvolvidas pelas unidades auditadas;
- **Indagação Escrita**, por meio da emissão de Solicitações de Auditoria junto às unidades auditadas, para a obtenção de dados e informações.
- **Observação das Atividades e Condições**, verificação *in loco* da estrutura dos setores de transporte, dos tanques de combustíveis e dos almoxarifados de peças e acessórios de veículos.

Os principais documentos analisados pela Equipe de Auditoria foram:

- Requisições de transportes emitidas no período de 01/07/2018 a 30/06/2019.
- Requisições de abastecimento de combustíveis, discriminado por veículo, durante o período de 01/07/2018 a 30/06/2019.
- Solicitações de manutenção, discriminado por veículo, durante o período de 01/07/2018 a 30/06/2019.
- Relatório de cadastro dos veículos, relatórios patrimoniais e contábeis.
- Contratos administrativos e os respectivos pagamentos, cujo objeto tenha ligação com a atividade de transporte institucional.

Visando a mensuração do nível de maturidade dos controles internos estabelecidos pela Gestão, adotou-se a aplicação do Questionário de Avaliação de Controles Internos (QACI) baseado no acórdão nº 568/2014 – Plenário, do Tribunal de Contas da União.

O QACI abordou, em síntese, 5 critérios distribuídos em 57 itens de avaliação, em escala de 1 a 4: Ambiente de Controle, Avaliação de Risco, Atividades de Controle, Informação/Comunicação e Controle Interno da Frota.

O questionário foi remetido aos responsáveis pelos setores de transporte da UFV: Diretoria de Logística (DLO) e a correspondente Diretoria Administrativa-Financeira dos *campi* de Florestal (CAF) e Rio Paranaíba (CRP), conforme [Anexo I](#), considerando-se os seguintes aspectos:

Nível de Controle	Características	Pontuação	Risco
Inicial	Formalização precária; documentação indispensável; ausência de comunicação sobre os controles. Indica ausência ou deficiência de controle. Elevado risco de irregularidades que exige ações corretivas imediatas.	De 0 a 20%	Muito Alto
Básico	Controles em sua maioria informais, pouco treinamento e baixa comunicação sobre os controles. Indica falha de controle causando irregularidades. Exige imediata ação corretiva.	De 20,01 a 40%	Alto
Intermediário	Há princípios e padrões documentados sobre controles internos. Indica algumas impropriedades que exigem ações corretivas.	De 40,01% a 70%	Moderado
Aprimorado	Controles obedecem aos princípios estabelecidos; há supervisão e aprimoramentos regulares. Indica pequenas disfunções nos controles que podem ser corrigidas no desenvolvimento normal dos trabalhos.	De 70,01% a 90%	Baixo
Avançado	Controles avançados, princípios e processos de controles internos estão integrados aos processos de gestão e organização. Indica que os controles existentes estão em conformidade com a boa prática pública e de acordo com os normativos vigentes.	De 90,01% a 100%	Muito Baixo

Quadro 1: QACI - níveis de controle

3. RESULTADO DOS EXAMES

3.1. Considerações sobre o Questionário de Avaliação de Controles Internos (QACI)

Esta seção dedica-se à análise crítica das respostas obtidas dos gestores responsáveis pelo transporte institucional no QACI com o resultado da verificação realizada pela Equipe de Auditoria em alguns itens do questionário.

Com base nas respostas dos dirigentes e após ajustes realizados pela Equipe de Auditoria elaborou-se o gráfico abaixo contendo a escala de avaliação do QACI:

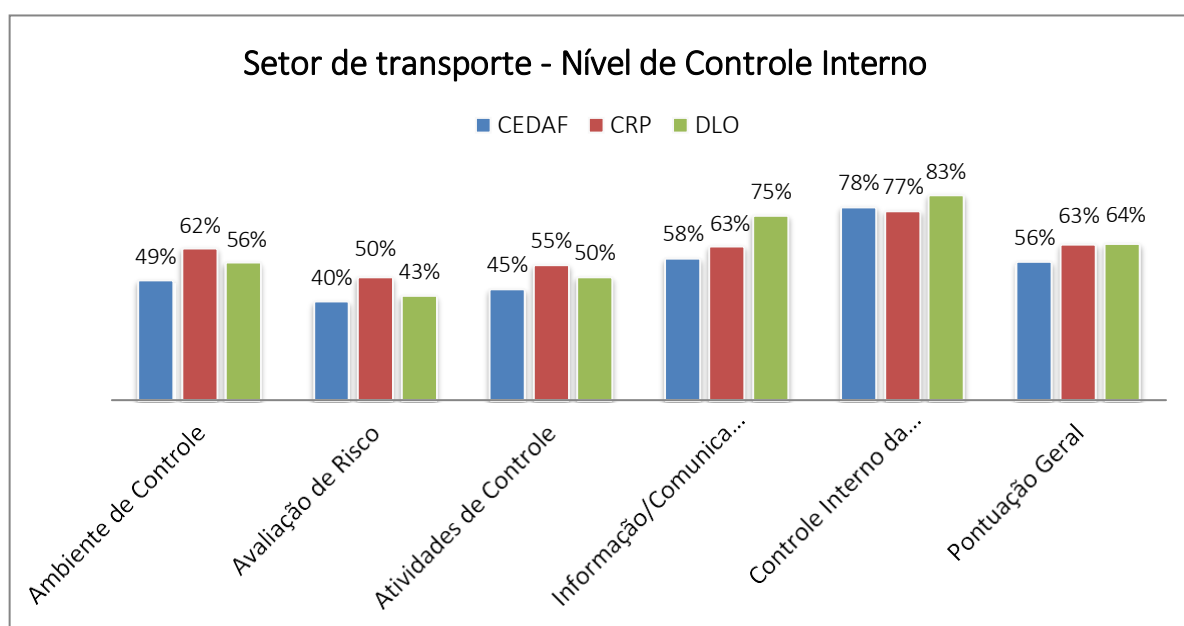


Gráfico 1: Nível de controle interno dos setores de transporte da UFV

Pela leitura do QACI verifica-se que a maturidade dos controles internos dos setores de transporte da UFV é intermediária, indicando que há, em geral, processos formalizados, contendo algumas impropriedades que demandam ações corretivas.

a) Ambiente de Controle

A principal constatação quanto ao Ambiente de Controle refere à ausência de Regimento Interno definindo a finalidade, objetivos, estrutura organizacional, atribuições e competências dos setores de transporte da UFV, além de não contarem com políticas e procedimentos escritos, tais como manuais e *check list's*, sendo a Portaria UFV nº 841/1998 a única norma a reger internamente as atividades.

Observou-se também a ausência de segregação de funções nas Requisições de Transporte do CAF, onde foi identificado, em alguns casos, solicitação e autorização pelo mesmo agente público.

Em relação ao gerenciamento da força de trabalho o QACI revelou a inexistência ou a precariedade de capacitação dos servidores dos setores de transporte da UFV, com a percepção de que o quantitativo de servidores é insuficiente, haja vista a extinção de cargos públicos relacionados à atividade de transporte.

Na avaliação da infraestrutura dos setores de transportes da UFV o QACI indicou inadequações, confirmadas pela Equipe de Auditoria em verificação *in loco*, como sintetizado a seguir:

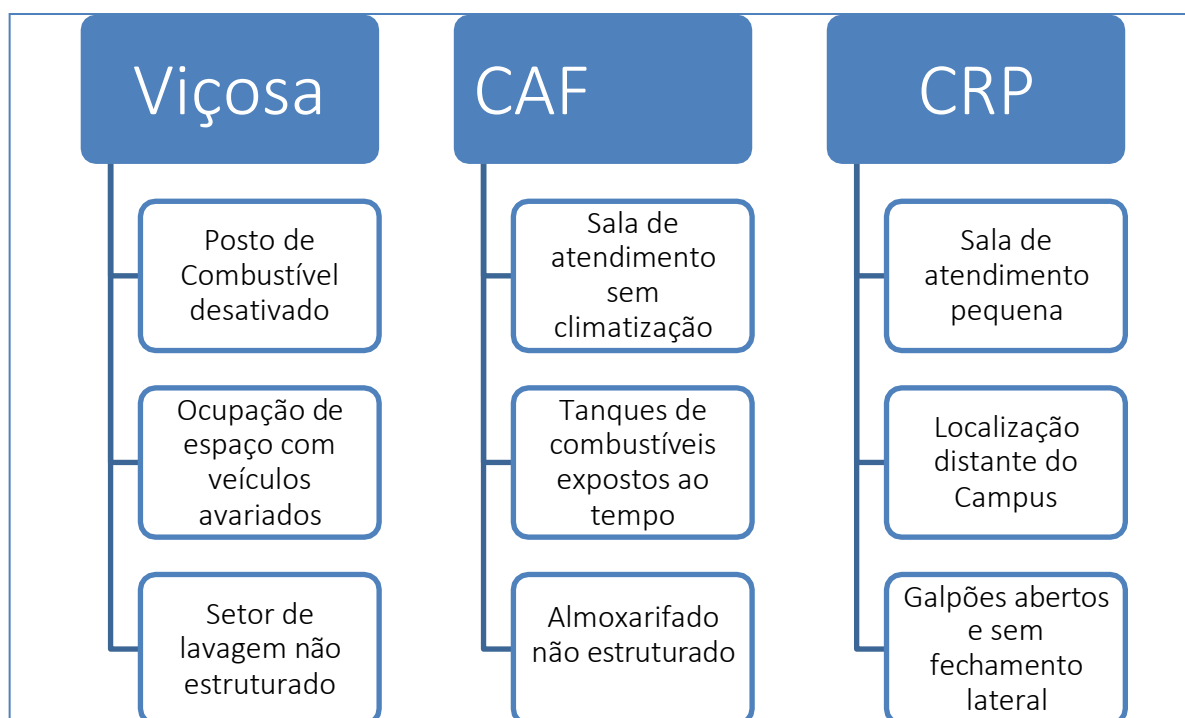


Figura 1: Inadequações em infraestrutura nos setores de transporte

b) Avaliação de Risco

A constatação pelo QACI é a de que a gestão de riscos nos setores de transporte da UFV não é formalizada, ou seja, não há um diagnóstico documentado dos riscos envolvidos nos seus processos/atividades, bem como a identificação da probabilidade de ocorrência desses riscos e a consequente adoção de medidas para reduzi-los. Os processos-chave não estão formalmente identificados e não há adoção de indicadores de desempenho da gestão.

c) Atividades de Controle

Verificou-se que os setores de transportes da UFV não possuem controle informatizado para a execução de todas as suas atividades. Contudo, é notável o avanço no gerenciamento informatizado de algumas atividades: requisições de transporte, manutenção veicular, abastecimento de combustíveis, rastreamento da frota.

Como resultado, expõe-se, no quadro 2, as fragilidades encontradas pela Auditoria Interna na observação dos mecanismos de controle adotados pela Gestão:

Mecanismo de Controle (Tipo)	Aplicação	Fragilidades
Controle Diário de Registro de Abastecimento (papel)	Nas entradas e saídas dos combustíveis utilizados pela Divisão de Transportes (DTR), no abastecimento de máquinas agrícolas e motores estacionários.	• Registros com rasuras e rabiscos • Impossibilidade de identificação das máquinas agrícolas e dos motores estacionários
Guia de Autorização de Viagem (papel)	Nas prestações de serviços de transporte (com motorista) para o <i>Campus Viçosa</i> , envolvendo automóveis de passeio, vans, micro-ônibus e ônibus.	• Ausência de dados: CNH, cargo do usuário e da autoridade, local de embarque e desembarque. • Preenchimento incompleto do campo “Usuário responsável pela viagem” e do “Motorista”
Requisição de Transporte (papel)	Nas solicitações de transporte institucional (RQT) do CAF, desconsiderando, deste modo, o uso do sistema SISCORE desenvolvido pela DTI/UFV.	• Ausência de padronização do formulário RQT1, dois modelos: 1. documento na cor verde contendo no cabeçalho “Prefeitura do <i>Campus</i>”, 2. documento na cor branca contendo no cabeçalho “Pró-Reitoria de Administração”. • Ausência de preenchimento dos campos “carro” e “motorista”
Controle de Abastecimento de Veículo (papel)	Nas entradas e saídas dos combustíveis estocados no Almoxarifado do Serviço de Transportes do CAF.	• Registros com rasuras e rabiscos • Impossibilidade de identificação das máquinas agrícolas e dos motores estacionários.
Requisições de Transporte - SisRQT (eletrônico)	Nas solicitações de transporte institucional (RQT) do CRP	• Classificação do Tipo de RQT inadequada: “RQT2” nas viagens entre a Cidade de Rio Paranaíba e o CRP, o correto seria “RQT1”. • Preenchimento inadequado do campo “Descrição do Veículo” tanto na RQT1 quanto na RQT2,
Credenciamento (papel)	Nas autorizações para condução de veículos da frota oficial	• Contendo norma desatualizada: Instrução Normativa MARE nº 09/94, revogada pela IN SLTI/MPOG nº 01/2007, que por sua vez foi revogada pela IN SLTI/MPOG nº 03/2008. • Numeração da CNH lançada no Formulário de Credenciamento divergente do documento de habilitação do condutor
Relatório Diário de Veículos (papel)	Nos registros de: quilometragem percorrida, horários de partida e retorno e de abastecimento dos veículos à disposição da UFV	• Registros com rasuras
Folha de Ponto (papel)	No controle de jornada dos funcionários alocados nos contratos terceirizados	• Ausência de marcação • Registros com rasuras • Anotação britânica

Quadro 2: Fragilidades nos mecanismos de controle adotados

A percepção é de que há uma ausência, por parte dos gestores, de um maior cuidado no lançamento e verificação dos dados inseridos, o que nos leva a concluir que os setores não dispõem de instrumentos/rotinas de conformidade e de conferência que permitam se certificar da adequação dos mecanismos de controle adotados.

A informatização proporcionaria diversos benefícios, dentre os quais estão: eliminação de papelada, redução de falha humana, agilidade nas transações, segurança dos dados, informações dinâmicas e tempestivas, além de relatórios para tomada de decisões gerenciais.

d) Informação/ Comunicação

Foi percebido que os setores de transportes não utilizam informações significativas e de qualidade para apoiar o funcionamento dos seus controles internos. Não há uma rotina formalizada que proporcione uma sistemática de avaliação dos serviços por eles prestados, como pesquisa de avaliação pelo público usuário, por exemplo. Ficou constatado que os bancos de dados não são periodicamente revisados, atualizados e validados, no sentido de garantir a produção de informações adequadas e confiáveis.

Verificou-se uma divergência nos valores totais discriminados na Conta “Veículos” constante do Balanço Patrimonial do exercício de 2018 com o registrado no Relatório Patrimonial.

e) Controle Interno da Frota

No que tange ao controle interno da frota verificou-se a existência de problemas de conformidade e atualização do cadastro dos veículos e que, por questões de ordem financeira, parte da frota não conta com seguro total veicular. Perceberam-se também deficiências no controle dos servidores autorizados para conduzir os veículos oficiais. Não há uma rotina quanto ao desfazimento dos veículos considerados ociosos, antieconômicos ou irrecuperáveis, como observado *in loco* nos setores de transporte. Verificações realizadas sobre:

e.1) Requisição formal para utilização dos veículos

Após análise das Requisições de Transporte (RQT) constatou-se que diversos veículos não possuem solicitação formal ou possuem um pequeno número de requisições (incompatível com a realidade de uso) para sua utilização, conforme se apurou no cruzamento de dados entre o SISCORE, SisRQT e o ValeCard (manutenção veicular), tanto em Viçosa quanto em Rio Paranaíba (em Florestal a análise não foi realizada, tendo em vista a ausência de informatização das requisições).

e.2) Cadastro e análise da frota oficial

O cadastro de veículos se mostra fundamental para a correta identificação e controle da frota. Na checagem realizada pela Equipe de Auditoria, algumas inconsistências foram observadas:

- Conflito na numeração de veículo da frota: RANGER, placa JFP-6433, nº 531 no sistema de frota da UFV, mas aparece como nº 351 no controle e no veículo, em Florestal;
- Veículo 116, micro-ônibus, placa GMF-0073, ano 1982, Mercedes Benz, que consta no controle de Florestal, mas não consta no controle de frota da UFV;
- Definição do modelo do veículo 473, que aparece no Relatório Anual de Manutenções como VAN e na relação da frota “UFV-Viçosa-RP-CEDAF” como SAVEIRO.
- Carros sem informação patrimonial na listagem “Cadastramento_Veiculos_CAF.pdf: Veículo nº 451 (placa GMF-2724), nº 494 (placa GQZ-3364) e 767 (placa HAD-0166).

Também foi possível observar o perfil da frota veicular da UFV e traçar um retrato do quantitativo de veículos por data de aquisição, visando aferir a idade média do parque veicular da Instituição:

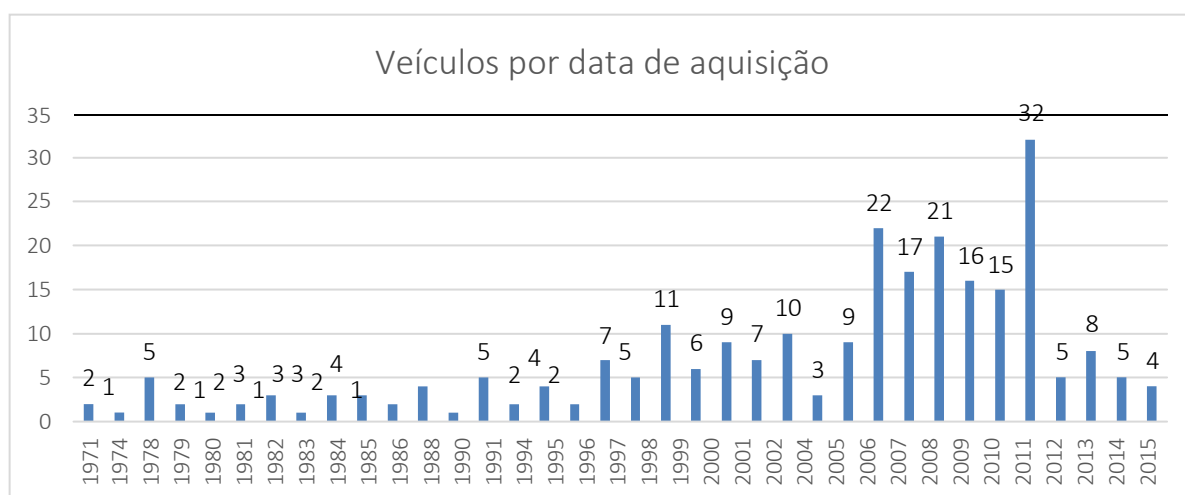


Gráfico 2: Perfil de idade da frota de veículos da UFV

O período de 2007 a 2012 englobou uma quantidade substancial de novas aquisições, que não se manteve nos anos seguintes, com reflexos na média de idade dos veículos e nos custos de manutenção, haja vista que uma frota antiga potencializa os dispêndios com manutenção, como constatado no CRP, onde observaram-se gastos com manutenção dos veículos acima da média geral de R\$ 2.695,70, exposto na tabela 1:

Nº de frota	Descrição do veículo	Gasto com manutenção
131	Caminhão Mercedes Benz, ano 1986	R\$ 15.170,50
145	Ônibus Mercedes Benz ano 1995	R\$ 6.854,80
162	Micro-ônibus Marco Polo ano 2007	R\$ 5.072,00
777	Automóvel Spacefox ano 2012	R\$ 4.999,80

Tabela 1: Gastos com manutenção acima da média geral – CRP

e.3) Registro de Ocorrência dos veículos.

Observou-se a ausência de registro apropriado das ocorrências dos veículos. No CAF e no CRP utiliza-se o RDV, na DLO autua-se processo administrativo. O fato é que não se tem em nenhuma das unidades uma sistemática para o registro de ocorrências, que permita extrair informações de cunho gerencial.

e.4) Autorização para condução dos veículos:

- Ausência de credenciamento formal: os responsáveis pela condução utilizaram-se dos veículos sem processo formal de credenciamento e consequente assinatura do termo de responsabilidade, inclusive os motoristas efetivos e terceirizados.
- Carteira Nacional de Habilitação Vencida: no cadastro de credenciamento havia condutor com a CNH vencida, sem comprovação de solicitação de sua renovação.
- Cópia ilegível da Carteira Nacional de Habilitação: em razão de o procedimento ser realizado por meio impresso.
- Ausência da Carteira Nacional de Habilitação: deveria acompanhar o formulário de credenciamento para verificação dos requisitos do condutor, tais como: categoria permitida, validade da CNH.

Constatou-se que o Termo de Responsabilidade é realizado no próprio formulário de credenciamento, baseado no item 12 da Instrução Normativa (IN) nº 9 de 26/08/1994, porém, esta Instrução foi revogada pela publicação da IN nº 1 de 21/06/2007, que por sua vez, foi revogada pela IN nº 3 de 15/05/2008.

e.5) Custo operacional dos veículos

Este importante dado para o gerenciamento da atividade está em desconformidade com o disposto do art. 24 da IN SLTI/MPOG nº 03/2008, carecendo de uma sistemática consistente de cálculo, pois observaram-se discrepâncias em alguns dados de consumo de combustível, como verificado no CRP, onde apurou-se veículo com consumo médio de 5,80 km/l e outro com média 18,40 km/l.

RECOMENDAÇÕES:

1. Elaborar um Plano de Ação que promova a melhoria da **governança**, do gerenciamento de **riscos** e da estrutura de **controles internos** dos setores de transporte, podendo-se utilizar como parâmetro o QACI aplicado pela Auditoria Interna.
2. Implantar o Sistema SISCORE nas solicitações de viagens sob responsabilidade do *Campus* de Florestal.
3. Realizar a convergência dos registros patrimoniais e contábeis de modo a garantir a fidedignidade do dado produzido.

3.2. Avaliação do Gerenciamento do Transporte Institucional

Esta seção dedica-se a apresentação dos resultados do trabalho de avaliação do gerenciamento do transporte institucional contendo as constatações e recomendações da Equipe de Auditoria. A análise também objetivou a verificação da execução técnica e administrativa dos contratos relacionados à gestão do transporte, conforme quadro a seguir:

Contrato/ Ata	Objeto	Contratada
23/2019	Locação de Veículos, sem motorista (SRP)	P&S DEPOSITO E SERVICOS LTDA
50/2019	Serviços de locação de veículo, com motorista, CENTEV.	TRANSMIRANDA TRANSPORTE DE PASSAGEIROS LTDA
78/2015	Prestação de serviço de ônibus e micro-ônibus com motorista.	PARATITUR TRANSPORTES LTDA
09/2016	Serviço de transporte de passageiros, Van com motorista.	JM & T TURISMO - EIRELI
128/2018	Locação de veículos sem motorista à UFV.	SERVEL SERVICOS E VEICULOS LTDA
39/2019	Serviços de passagens aéreas nacionais e internacionais.	CONSULT VIAGENS E TURISMO LTDA
114/2018	Serviço continuado de seguro total para veículos da ufv.	GENTE SEGURADORA SA
91/2016	Serviços de monitoramento e rastreamento veicular.	SHOW PRESTADORA DE SERVICOS DO BRASIL LTDA
146/2016	Locação de automóvel com motorista, por km rodado, CRP	ROGERIO ALVES DOS SANTOS
28/2019	Fornecimento de Óleo Diesel do Tipo S500 Campus Rio Paranaíba.	POSTO 2000 LIMITADA.
169/2017	Prestação de Serviços Terceirizados de Motorista	AG4 SERVICOS EMPRESARIAIS - EIRELI
135/2017	Abastecimento cartão magnético - combustíveis	TICKET SOLUCOES HDFGT S/A
88/2014	Contratação de empresa para locação de veículos (KM rodado)	UNIVERSITARIA LOCADORA DE VEICULOS LTDA
14/2019	Combustíveis para abastecimento de máquinas agrícolas e motores	AUTO POSTO CACULA LTDA.
238/2013	Manutenção preventiva e corretiva de veículos automotivos	TRIVALE ADMINISTRAÇÃO LTDA
157/2015	Transporte de passageiros e cargas, sem fornecimento de automóvel	IANY SANTOS LOCACAO DE MAO-DE-OBRA LTDA
12/2017	Limpeza, higienização e conservação de veículos	IANY SANTOS LOCACAO DE MAO-DE-OBRA LTDA
98/2018	Transporte de pessoas, materiais, documentos e pequenas cargas.	AG4 SERVICOS EMPRESARIAIS - EIRELI
30/2017	Operação de máquinas pesadas e manutenção veicular	ADCON - ADMINISTRACAO E CONSERVACAO EIRELI

Quadro 3: Contratos administrativo analisados pela Auditoria

CONSTATAÇÃO 01

Ausência de otimização dos veículos e mão de obra terceirizada

A análise das requisições de transporte (RQT), com dados extraídos do SISCORE, no período de 01/07/2018 a 30/06/2019 permitiu a observação de ponto de melhoria na gestão das viagens, envolvendo tanto a frota oficial quanto da frota terceirizada da UFV, bem como da mão de obra alocada na execução de serviços de “motoristas”, mediante postos de trabalho.

Com a edição do Decreto 9.287/2018 restaram 3 categorias de veículos: **representação**; **serviços especiais** e **serviços comuns**, esta última abarca a frota da UFV. Nesse sentido há que se refletir que não mais há espaço para atendimentos individualizados, sendo imperiosa a necessidade de racionalização das viagens. O gráfico a seguir revela o perfil de lotação das viagens intermunicipais realizadas no período estudado, seja por meio de carro próprio (RQT2) ou terceirizado (RQT5):

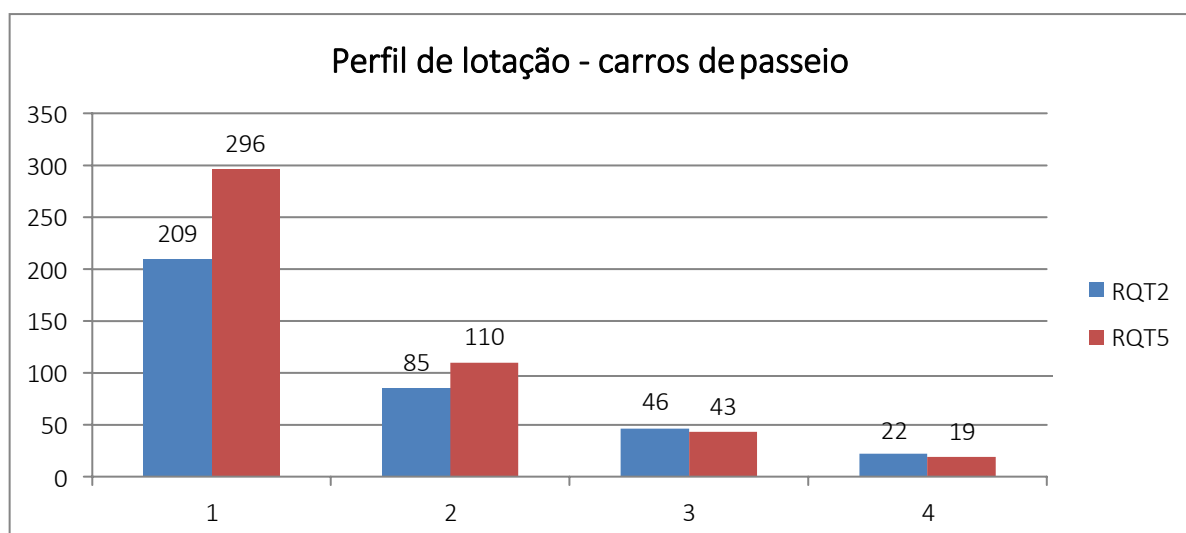


Gráfico 3: Perfil de lotação nos carros de passeio

Observa-se que as viagens se deram majoritariamente com a ocupação de 1 passageiro por veículo e, em menor parte, com a capacidade máxima de 4 passageiros. Com entrada em vigor do novo marco regulatório será preciso modificar esse perfil.

Reforçando a análise acima, levantaram-se os dados das viagens em que houve o emprego de 2 (dois) ou mais veículos, que tiveram saída no mesmo dia e no mesmo turno (manhã, tarde ou noite) com destino a mesma cidade ou cidades próximas, considerando-se um raio de 70 quilômetros e destinos que fizeram parte do mesmo percurso, conforme exposto no gráfico 4:

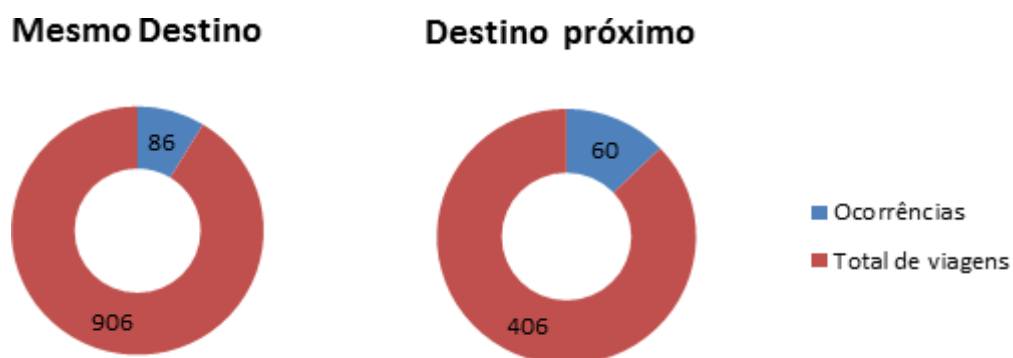


Gráfico 4: Relação de viagens com saída no mesmo dia para mesmo percurso ou destino próximo

Pelo exposto, nota-se que há espaço para o estabelecimento de uma política de racionalização das viagens e otimização de uso dos diversos veículos, por meio da estratégia de compartilhamento das viagens.

Outra análise efetuada foi em relação às viagens realizadas por meio de micro-ônibus contratado junto à PARATITUR TRANSPORTES LTDA, referente ao Contrato 78/2015, também considerando o período de 01/07/2018 a 30/06/2019. Neste caso, buscou-se avaliar o atendimento da demanda apresentada frente às opções disponíveis: van, ônibus e automóvel. Observou-se então que, dado o valor pago por Km rodado do micro-ônibus (R\$ 6,83) e a real demanda de passageiros, a UFV poderia, em muitos casos, ter atendido sua necessidade por meio da combinação de 2 vans ou 1 van e um automóvel.

No *Campus* de Rio Paranaíba verificou-se a distribuição das requisições para cada um dos quatro motoristas alocados no Contrato nº 169/2017, firmado com a empresa AG4 SERVICOS EMPRESARIAIS – EIRELI, tabulando-se o atendimento simultâneo dos profissionais alocados na execução dos serviços, conforme resumido no gráfico a seguir:

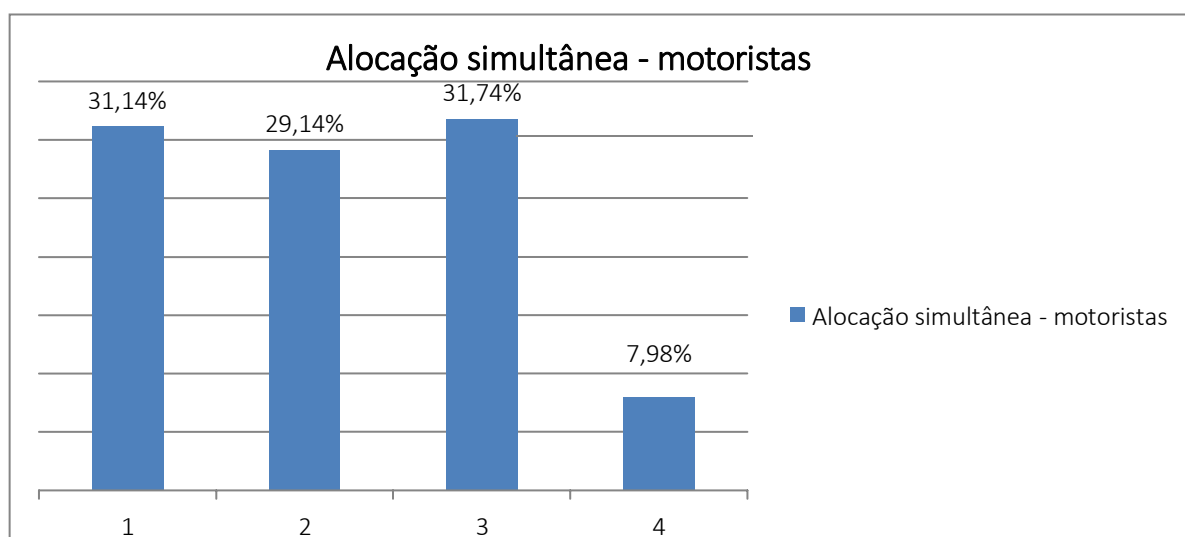


Gráfico 5: Alocação simultânea de motoristas - CRP

Do total de 501 requisições efetuadas no período 01/07/2018 a 30/06/2019, em aproximadamente 8% dos casos, os 4 motoristas estão dirigindo ao mesmo tempo, indicando o viés de utilização de contratações mediante postos de trabalho.

No CRP também se constatou a disponibilização exclusiva de 3 (três) veículos: GMF-7174, GXU-7568 e GMF-5228, para setores específicos do *Campus*, sendo que estes setores registram a utilização somente por meio do Relatório Diário de Viagem (RDV). A disponibilidade exclusiva desatende o disposto no decreto nº 9.287/2018, pois a categoria de “veículos de serviços comuns” não permite utilização em caráter individual.

CAUSA

Atendimento não focado na demanda. Gestão descentralizada. Comunicação ineficiente.

MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE AUDITADA

A DLO ponderou que *“A tentativa dos compartilhamentos eram realizadas, porém em caráter informal, ou seja, verificava-se com os requisitantes a possibilidade de compartilhar as viagens e os custos da mesma e se caso não fosse de interesse, procedia com a requisição na sua forma original”*.

Em resposta a apontamento quanto ao nível de atendimento simultâneo pelos motoristas alocados no Contrato nº 169/2017, o CRP pontuou que *“As viagens são executadas de acordo com a demanda e disponibilidade de motoristas que estão a serviço no dia (excetuando-se os que estão de folga)”*.

Em relação à utilização de veículos de serviços comuns em disponibilidade exclusiva, o CRP decidiu acatar *“a indicação da Auditoria Interna e regularizaremos a situação”*.

ANÁLISE DA JUSTIFICATIVA PELA AUDITORIA INTERNA:

Como se vê as justificativas apresentadas corroboram com os apontamentos da Equipe de Auditoria, pois não há utilização voltada à otimização dos recursos humanos e materiais empregados no serviço de transporte institucional. É preciso estabelecer uma política de gestão voltada à eficácia e eficiência dos recursos empregados na atividade de transporte, sem perder de vista o foco no atendimento da demanda.

RECOMENDAÇÃO:

4. Promover melhorias no sistema SISCORE que permitam a total integração dos setores de transporte de modo a garantir o melhor aproveitamento dos veículos, possibilitando o compartilhamento dos veículos e viagens entre setores da Instituição.
5. Criar rotina de atendimento com foco na demanda, devendo-se considerar as alternativas de transportes disponíveis, além daquela solicitada inicialmente pelo usuário.

6. Realizar estudo de alocação de motoristas terceirizados obtendo o melhor aproveitamento no emprego dos recursos humanos à disposição do contrato.

CONSTATAÇÃO 02

Controle, armazenamento e gerenciamento inadequado do estoque de peças e acessórios de veículos.

Em visitação à Divisão de Transportes (DTR), a Equipe de Auditoria inspecionou o local destinado à estocagem de peças e acessórios para veículos, mantido pela Diretoria de Material (DMT) como um almoxarifado setorial da DTR.

Foi possível verificar o armazenamento de produtos vencidos (óleo *Shell Spirax*), com defeito (lubrificante mineral *Falub HD Plus*), prateleiras de madeira, sujas de poeira, em alguns casos contendo vazamento de óleo, presença de cupins.

Não obstante, em conversa com os representantes da DTR e da DMT, nos foi informado que o estoque não tem tido a devida reposição, em função da adoção do contrato de manutenção veicular, que inclui o fornecimento de peças, além da ausência de um servidor dedicado ao controle do local.

Na visitação realizada no *Campus* de Florestal, a Equipe de Auditoria constatou a presença de um depósito de peças e acessórios de veículos, mantido de maneira não estruturada: espaço pequeno, controle não informatizado, produtos inservíveis. A falta de um controle robusto desse estoque ocasiona situações como a do veículo 726, com manutenção preventiva realizada em 07/02/2019 para troca de bateria de 60 AH, no valor de R\$ 465,00, apesar de haver baterias no depósito.

CAUSA

Cultura Organizacional focada em formação de estoques. Dificuldade na reposição do quadro de servidores. Comunicação ineficiente.

MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE AUDITADA

Em resposta sobre a situação do Subalmoxarifado da DTR, a Diretoria de Material (DMT) esclareceu que todas as medidas para o fechamento ou adequação foram empreendidas, *“no entanto sem sucesso”* e que continua a atender precariamente a DTR, com deslocamento de um servidor da DMT para *“a liberação de materiais e controle do estoque”*, não havendo reposição de peças desde 2014. Adicionalmente, pontuou que foi formada uma comissão para avaliação da baixa dos materiais, por meio do processo 002993/2018, todavia a referida comissão *“apontou que o estoque deveria ser mantido e que todos os materiais existentes possuem utilidade para a Instituição”*.

O CAF reconheceu a *“fragilidade quanto à maneira de controle e armazenamento no seu estoque de peças e acessórios de veículos. Este fato se deve principalmente a uma cultura que sempre foi praticada no Campus, desde sua criação até os dias de hoje”*.

ANÁLISE DA JUSTIFICATIVA PELA AUDITORIA INTERNA:

Em ambos os setores (DTR e CAF), apesar das fragilidades encontradas, observa-se o esforço empregado no atendimento das demandas que surgem. Contudo, mesmo que se tenham peças que sirvam aos veículos, é necessário estudar o custo benefício de manutenção desse estoque nas dependências da UFV, tendo em vista todo o procedimento necessário à sua gestão (reposição de servidor, adequação de espaços, contagem de peças, validade de produtos, etc) e pelo fato de haver um contrato de manutenção veicular em vigor.

RECOMENDAÇÕES:

7. Elaborar um estudo de viabilidade de manutenção de estoque de peças e acessórios para veículos nas dependências da DTR e do CAF.

CONSTATAÇÃO 03

Falhas no planejamento e na prestação de contas das viagens realizadas por meio de transporte aéreo

A Instrução Normativa SLTI/MPOG nº 3, de 11/02/2015, estabelece o prazo mínimo de 10 dias para realização da reserva e/ou emissão de passagens aéreas em relação à data de partida. Das 27 PCDP emitidas pela UFV em 2019, 12 estavam fora do prazo mínimo estabelecido pela IN nº 03/2015, representando cerca de 44%.

Um planejamento inadequado gera ineficiência no processo de aquisição das passagens aéreas, com reflexos no custo das mesmas. O gráfico 6 representa o valor médio das aquisições de passagens aéreas pela UFV relativas ao período de janeiro a maio/2019 em comparação com o preço médio das passagens divulgado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para o mesmo período. Além do valor médio geral, evidenciou-se o trecho mais comum adquirido pela UFV: “Belo Horizonte-Brasília”, ida e volta, como forma de ilustrar a necessidade de se programar melhor a realização das viagens.

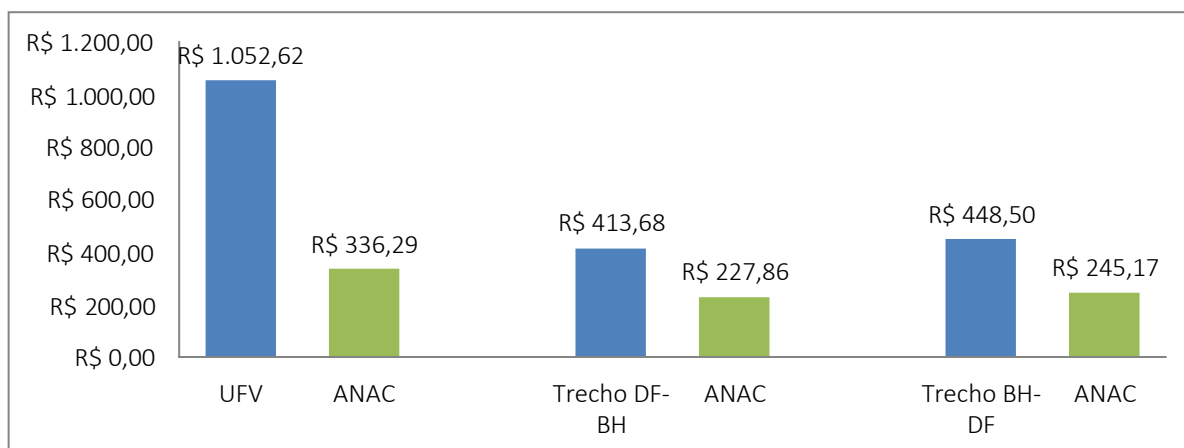


Gráfico 6: Comparação entre o custo médio de passagens aéreas entre a UFV e ANAC - janeiro a maio/2019

Outra situação de inconformidade foi observada na prestação de contas do afastamento, que conforme o artigo 19 da IN SLTI nº 03/2015 se dará “*no prazo máximo de 5 (cinco) dias, contados do retorno da viagem*”. Todavia, em análise das 27 PCDP selecionadas pela Equipe de Auditoria, verificou-se o descumprimento do referido prazo em 7 casos: PCDP nº 203/2019, 952/2019, 983/2019, 1028/2019, 1037/2019, 1038/2019 e 1044/2019.

CAUSA

Acompanhamento da execução contratual realizada de maneira deficiente. Ausência de fiscais técnicos e administrativos. Ausência de capacitação dos agentes responsáveis pela gestão e fiscalização contratual.

MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE AUDITADA

A DFN se manifestou no sentido enviar o questionamento aos “*Proponentes e Autoridades Superiores das UGR's – (Unidades Gestoras Responsáveis) cadastradas no SCDP, possam esclarecê-lo, tendo em vista que cabe as pessoas investidas destas autoridades no SCDP a verificação do cumprimento da IN 03/2015/SLTI*”.

ANÁLISE DA JUSTIFICATIVA PELA AUDITORIA INTERNA:

A situação trazida pela Auditoria demonstra a necessidade de se estabelecer papéis mais claros dos agentes responsáveis pelos pedidos de passagens aéreas e reforça a necessidade de capacitação e melhoria dos controles internos.

RECOMENDAÇÕES:

8. Observar as disposições da legislação, em especial quanto prazo ao mínimo para realização da reserva e/ou emissão de passagens aéreas e o prazo máximo para o processo de prestação de contas da viagem.
9. Estabelecer diretrizes claras em relação ao transporte aéreo, definindo os papéis e responsabilidades dos atores envolvidos na aquisição das passagens.

CONSTATAÇÃO 04

Execução do objeto contratado em desacordo com o Edital de Licitação

A Equipe de Auditoria identificou fragilidades na fase de execução do objeto dos contratos administrativos, estando ausente uma sistemática de fiscalização consistente dos contratos, ocasionando as seguintes falhas:

a) Subcontratação indevida na execução dos serviços.

No CAF, a Equipe de Auditoria, por meio da análise dos documentos dos veículos (CRLV) utilizados na prestação dos serviços decorrente da Ata de Registro de Preços nº 23/2019, firmada com a empresa P&S DEPOSITO E SERVICOS LTDA, constatou a prática de subcontratação indevida do objeto licitado, contrariando disposição expressa do item 3.2.1 do Termo de Referência do Edital de Pregão Eletrônico nº 260/2018.

b) Fornecimento de veículos fora das especificações do Edital

É praxe nas contratações de serviços de transporte estabelecer, em edital de licitação, que os veículos alocados na execução contratual possuam um determinado tempo máximo de fabricação, visando garantir a segurança e o conforto dos passageiros.

Entretanto, em verificação dos veículos utilizados nas prestações dos serviços de transportes contratados pela UFV, a Equipe de Auditoria observou o descumprimento específico dessa condição, como exposto a seguir:

Contrato/Ata	Tipo de Veículo	Nº de veículos utilizados	Tempo máximo de fabricação - edital	Atenderam ao Edital
78/2015	Ônibus	5	8 anos	20%
	Micro-ônibus	3	8 anos	100%
09/2016	Van	5	3 anos	20%
23/2016	Van	8	3 anos	0%
	Micro-ônibus	5	5 anos	50%
	Ônibus	6	5 anos	17%
50/2019	Van	1	3 anos	0%

Tabela 2: Grau de atendimento ao tempo máximo de fabricação do veículo

O grau de atendimento destacado na última coluna da Tabela acima reflete a relação entre o quantitativo de veículos que satisfizeram às disposições do edital e a quantidade total alocada na execução. Somente no caso do Micro-ônibus do contrato 78/2015 os veículos alocados na execução atenderam 100% a condição de ano de fabricação preestabelecida no edital.

c) Divergências entre os quantitativos contratados e os quantitativos executados

O planejamento e a execução do objeto do contrato precisam estar alinhados para que se atinja a finalidade inicialmente estabelecida pela Administração. Todavia, em análise do Contrato nº 91/2016, firmado com a empresa SHOW PRESTADORA DE SERVICO DO BRASIL LTDA, verificou-se um descompasso entre o planejamento e a execução, tendo em vista que, de início, a contratação deveria abranger 98 veículos da frota oficial, entretanto, nos processos de pagamento constatou-se o faturamento relativo a 97 veículos, ademais, em análise do relatório dos veículos cadastrados no sistema da Contratada, detectou-se o registro de 96 veículos.

Portanto, chega-se à conclusão de que houve a contratação de serviços para 98 veículos, pagou-se por 97, mas 96 estão cadastrados no sistema. Não obstante, dos 96 veículos institucionais cadastrados no sistema da Contratada, 16 não se encontram na relação do Anexo IA do Pregão que originou o Contrato nº. 91/2016 e 18 foram relacionados no Edital, mas não se encontram cadastrados no sistema.

No CRP, em análise do Contrato nº 028/2019, firmado com a empresa POSTO 2000 LTDA EPP, verificou-se ausência total de execução do objeto, evidenciando o descumprimento das obrigações da Contratante, item 4 da Cláusula 2ª do Contrato, não se perdendo de vista que, intrinsecamente, gerou-se uma expectativa de faturamento por parte da empresa contratada, que até então não foi concretizada.

CAUSA

Acompanhamento da execução contratual realizada de maneira deficiente. Ausência de fiscais técnicos e administrativos. Ausência de capacitação dos agentes responsáveis pela gestão e fiscalização contratual.

MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE AUDITADA

a) Sobre a subcontratação indevida na execução dos serviços de locação de veículos, o CAF justificou que a empresa *“iria se valer do direito de que está previsto na Lei Nº 13.429 de 31 de março de 2017, que permite a subcontratação temporária para atendimento a demanda complementar de serviço”*.

b) Em relação ao fornecimento de veículos fora das especificações do Edital, o CAF reconheceu que *“houve um equívoco quanto aos critérios temporais de fabricação dos veículos exigidos no edital”*. A DLO afirmou, em síntese, que pretende aperfeiçoar o SISCORE de modo a permitir *“aos colaboradores prestar informações relacionadas ao atendimento das viagens, tais como: cadastro da frota com as informações estabelecidas no contrato, motoristas e documentação de habilitação e vínculo empregatício”*.

Em resposta, o CENTEV não reconheceu a irregularidade e justificou que a situação flagrada pela Equipe de Auditoria se deu em virtude de uma substituição pontual naquele dia, em razão de avarias no veículo principal, trazendo a documentação de outros dois veículos, QPT-4417 e PYS-6541, que atendem às disposições do Edital.

c) Quanto à divergência entre os quantitativos contratados e os quantitativos executados, a DLO esclareceu que tal situação *“ocorreu por que a empresa não realizou a instalação em 98 veículos, o máximo de veículos instalados no Campus Viçosa foi de 97 equipamentos, devido a isso o cálculo das notas fiscais sempre tomou como base total de equipamentos instalados em Viçosa (97) menos as Glosas”* e que *“a alteração na listagem inicial de veículos a serem rastreados objetivou a utilização dos equipamentos em veículos descentralizados e ou modelos que poderiam apresentar maior risco”*.

O CRP justificou que *“O contrato 028/2019 não foi utilizado durante o período auditado devido à utilização dos cartões de abastecimento do contrato 135/2017. Ficou estipulado em acerto com a Direção do CRP que o contrato seria utilizado em caso de não haver disponibilidade de fornecedores do cartão e para as máquinas agrícolas, que acabaram incluídas no segundo contrato”*.

ANÁLISE DA JUSTIFICATIVA PELA AUDITORIA INTERNA:

No que tange à subcontratação indevida do objeto da Ata SRP 23/2019 a manifestação colacionada pelo CAF não merece prosperar, haja vista que o dispositivo legal citado não se sobrepõe ao princípio da vinculação ao instrumento convocatório. O Edital foi claro no sentido de vedar a prática de subcontratação, ainda que parcial.

Quanto à questão do fornecimento de veículos fora das especificações do Edital tanto o CAF quanto a DLO reconheceram a inobservância dessa condição, contudo o CENTEV alegou situação pontual, a qual contestamos, tendo em vista que o próprio edital, no item 12.16 do Termo de Referência, diz que em caso de sinistro ou avaria, a Contratada deverá substituí-lo por outro com as mesmas especificações e capacidade, sendo assim conclui-se que a situação está irregular, sobre qualquer ótica.

Em relação à divergência entre os quantitativos contratados e executados, as manifestações da DLO e do CRP confirmam o descompasso entre o planejado e o executado, em ambos os casos, faltou levar a termo a mudança na execução.

RECOMENDAÇÕES:

- 10.** Melhorar a etapa de planejamento da contratação de modo a evitar situações de modificação da execução do objeto ou ainda, a sua total inexecução.
- 11.** Executar fielmente o objeto pactuado no contrato e edital de licitação, fazendo cumprir todas as cláusulas previamente estabelecidas.
- 12.** Realizar a abertura de processo administrativo sancionador visando apuração de responsabilidade na execução do objeto em desacordo com a licitação conforme citado nas alíneas “a” e “b” da presente constatação: subcontratação indevida na execução dos serviços e fornecimento de veículos fora das especificações do Edital.

CONSTATAÇÃO 05

Fragilidades no procedimento de fiscalização técnica do objeto

Verificaram-se algumas situações que podem elevar o risco na execução dos contratos analisados, cabendo ao Gestor, nos casos relatados a seguir, maior atenção no desenvolvimento das operações e atividades sob sua responsabilidade:

a) Inconsistências na prestação de serviço de manutenção de veículos

A análise dos dados e documentos relativos ao Contrato 238/2013, firmado com a empresa TRIVALE ADMINISTRAÇÃO LTDA, revelou que algumas aquisições de peças e acessórios foram realizadas no período de 01/07/2018 a 31/07/2019 sem justificativa plausível, tendo em vista a proximidade das datas de compra do mesmo produto para o mesmo veículo, bem como a reposição de equipamentos de segurança de uso obrigatório sem justificativa circunstanciada que demonstrasse a real necessidade da reposição:

- Aquisição de 4 pneus para o veículo 482, em 29/01/2019 e 29/05/2019;

- Kits (macaco, chave de roda, triângulo de segurança) para os veículos 484, 497 e 711;
- Chave de roda para o veículo 507;
- Macaco para o veículo 708;
- Chave de roda e macaco para o veículo 710;
- Bateria para o veículo 733 (CAF), nas datas de 17/10/2018, 25/01/2019 e 31/05/2019.

b) Fragilidades na gestão dos abastecimentos dos veículos

Em análise da execução do Contrato nº 135/2017, firmado com a empresa TICKET SOLUCOES HDFGT S/A, constatou-se a ocorrência de abastecimentos com valores diferentes, em operações ocorridas no mesmo dia, no mesmo Posto de Combustível:

- Em Viçosa, no posto “CANAÃ”, nos dias de 04, 06 e 07 de dezembro/2018.
- Em Rio Paranaíba, nos postos “2000” e “GERALDINHO”, nos dias 06/02, 11/02, 14/02, 22/03, 28/03, 25/04, 02/05, 07/05 e 11/06/2019.

Constatou-se também que a DLO não vem considerando, nos casos de automóveis do tipo *flex* (etanol e gasolina), a possibilidade de abastecimento com o combustível que estiver mais vantajoso no momento.

Conforme apontado no Gráfico 7, a seguir, os abastecimentos têm ocorrido, em sua maioria, com o combustível “Gasolina”. Contudo, nos períodos observados, o preço do Etanol sempre esteve abaixo de 70% do preço da Gasolina, indicando a ausência de gerenciamento adequado dos automóveis bicomcombustíveis da UFV, o que poderia proporcionar uma significativa economia de recursos, dada essa flexibilidade no abastecimento.

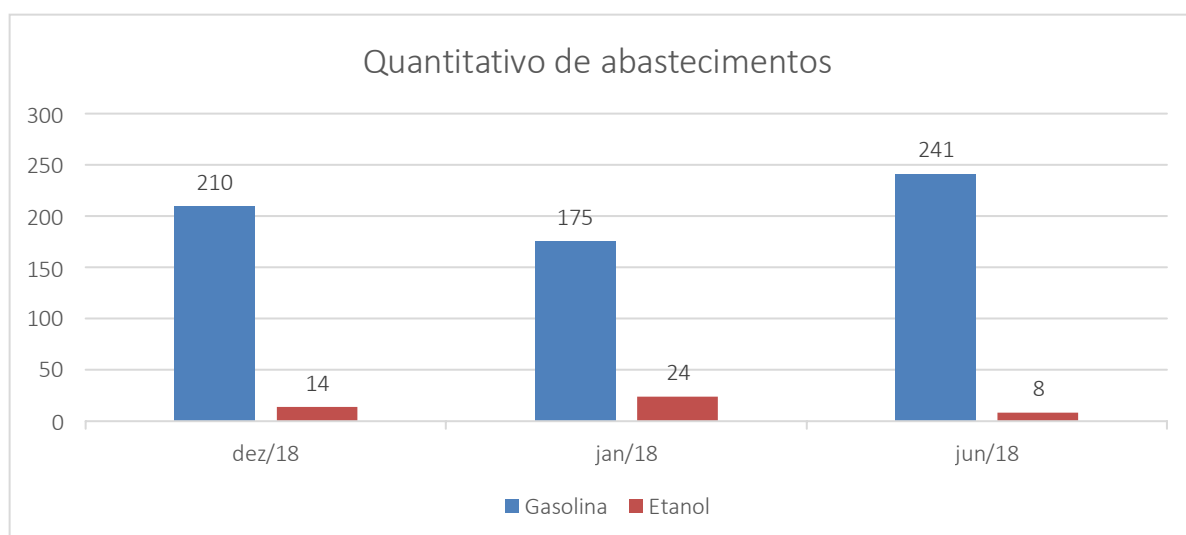


Gráfico 7: Quantitativo de abastecimentos por tipo de combustível

c) Ausência ou inobservância de instrumentos de controle

Observou-se no CAF a ausência de instrumento de controle contendo o histórico dos veículos lavados, objeto do contrato 12/2017, firmado com a empresa IANY SANTOS LOCACAO DE MAO-DE-OBRA LTDA, haja vista que no Termo de Referência da licitação foram estimados os seguintes quantitativos de hora para a lavagem: 18 veículos leves – 1,5 hora/cada; 09 veículos pesados – 3 horas/cada e 02 motos – 1,5 hora/cada, mas não houve a prescrição de mecanismos de controle destinado a registrar tais informações.

Constataram-se situações em que, apesar de haver disposição editalícia, não se utilizou os seguintes mecanismos de controle e/ou salvaguardas:

- Contrato nº 157/2015, firmado com a empresa IANY SANTOS LOCACAO DE MAO-DE-OBRA LTDA: Mapa de Acompanhamento de Serviços, previsto no item 13.5 do Termo de Referência;
- Contrato 238/2013, firmado com a empresa TRIVALE ADMINISTRAÇÃO LTDA:
 - Tabelas de Preço Oficial das montadoras e de Tempo Padrão de Reparos, previstas nos itens 5.20 e 5.23 do Termo de Referência.
 - Documentos comprobatórios da entrega ao usuário (UFV) das peças substituídas nos veículos, bem como os certificados de garantia dos serviços prestados.

d) Prática de ingerência na administração da contratada

No CAF constatou-se a prática de autorização da Administração permitindo ausência de funcionário terceirizado alocado na prestação do serviço, por meio de documento denominado *“PEDIDO DE FOLGA – 48 HORAS ANTES”*. Contudo, tal procedimento constitui-se em prática de ingerência na administração da contratada, vedada pelo artigo 10 da Instrução Normativa SLTI/MPOG nº 02/2008, vigente à época da contratação, uma vez que não cabe à Administração conceder folgas, mas sim, exigir a prestação ininterrupta do serviço, tendo em vista as disposições legais e contratuais.

e) Não reposição do profissional ausente prevista em Planilha de Custos e Formação de Preços apresentada pela Contratada

A Equipe de Auditoria constatou a ausência de reposição dos profissionais que por algum motivo faltaram ao trabalho e consequentemente o serviço não foi prestado. Tal situação, presente em outros contratos de serviços terceirizados, foi objeto de análise nos Relatórios de Auditoria nº 05 e 06/2019, onde se trabalhou especificamente a questão. Salienta-se que no caso do Transporte Institucional todos os contratos com dedicação exclusiva de mão de obra apresentaram problemas na reposição do profissional ausente, **exceto** o Contrato nº 30/2017, firmado com a ADCON - ADMINISTRACAO E CONSERVACAO EIRELI.

CAUSA

Acompanhamento da execução contratual realizada de maneira deficiente. Ausência de fiscais técnicos e administrativos. Ausência de capacitação dos agentes responsáveis pela gestão e fiscalização contratual.

MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE AUDITADA

a) Sobre a recorrência na aquisição de peças, a DLO justificou que a data informada, no caso, 29/01/2019, refere-se ao momento em que a Ordem de Serviço é encerrada no sistema e não necessariamente coincide com a data da compra e que devido a uma restrição no mesmo sistema foi preciso adquirir os pneus em nome de outro veículo, no caso, para o veículo 741 ao invés do 482. Sobre os kits de segurança pontuou que *“aquisição dos mesmos foi realizada após a verificação por parte da DTR e indicada em check-list de segurança veicular”*.

O CAF se manifestou, sobre a compra de baterias para o veículo 733, dizendo que o motivo da aquisição se deu pela *“falta de um controle informatizado do estoque setorial, o que poderia ter sido identificado caso o controle tivesse sido feito pelo almoxarifado central, pois os mesmos dispõem de sistemas informatizados para visualização de estoques”*

b) Quanto às fragilidades na gestão dos abastecimentos dos veículos, a DLO consignou que o *“gerenciamento dos abastecimentos era realizado em caráter informal”* e que *“vêm realizando estudos que estão implicando nas mudanças dos fluxos e rotinas da Diretoria no intuito de melhorar a Gestão dos Abastecimentos”*. O CRP, por sua vez, anotou que *“É prática no setor de deixar os veículos sempre abastecidos, para que possam ser utilizados a qualquer momento”*, sem justificar a diferença nos preços apontada pela Auditoria.

c) Sobre a ausência ou inobservância de instrumentos de controle, o CAF reconheceu, sobre procedimento de lavagem veicular, que *“existe esta fragilidade no controle desta fiscalização, por ter sido uma prática adotada a vários anos no setor, seja pela falta de informação ou pela falta de um direcionamento explícito para melhorar a eficiência deste controle. O Setor de Transporte se compromete a implantar o uso do sistema SISORD para realizar as solicitações de lavagens de veículo do Campus, informatizando os dados referente as lavagens, facilitando o controle e a fiscalização destes serviços, os quais estão sendo realizados.*

No tocante ao Mapa de acompanhamento dos serviços, reconheceu que *“não é efetuado através do modelo sugerido no item 13.5 do Termo de Referência do processo 012647/2015 [...] No entanto, é plausível afirmar que os tópicos relacionados ao modelo citado, vem sendo verificados e confirmados através do recebimento definitivo e “atesto” das notas fiscais de contraprestação mensal enviadas para liquidação e pagamento pelos fiscais.*

A DLO confirmou que não adotou as tabelas das montadoras, tampouco o documento comprobatório da entrega ao usuário (UFV) das peças substituídas nos veículos, bem como os certificados de garantia. Sobre a prática de ingerência na administração da contratada o CAF justificou *“que referido documento, denominado “Pedido de Folga” é um formulário utilizado internamente pelo fiscal técnico para seu controle junto ao banco de horas, não configurando a concessão de folga (sem reposição) propriamente dita [...] esses pequenos formulários são incluídos nos processos de pagamento apenas como justificativas apresentadas ao Gestor do Contrato para fins de não aplicação de glosa [...] Diante do exposto, reforçamos que não procedeu-se a prática*

de ingerência”.

d) Quanto a não reposição do profissional ausente, o CAF justificou que os funcionários que prestavam estes serviços tinham um banco de horas a ser descontado. Este banco de horas decorreu-se de uma grande demanda de serviços de anos anteriores [...] Constatando-se este problema a administração percebeu a necessidade de descontar estes bancos de horas para não onerar os funcionários dando folga para os mesmos, visto que os serviços foram prestados.

A DLO, por sua vez, informou que a questão foi apresentada ao Setor de Contratos da DMT, entretanto, até o fechamento do presente relatório não houve qualquer manifestação por nenhuma das partes.

ANÁLISE DA JUSTIFICATIVA PELA AUDITORIA INTERNA:

As justificativas dos setores de transporte confirmam a necessidade de melhoramento da gestão da aquisição de peças e combustíveis, inclusive nos sistemas das Contratadas, de modo a evitar as impropriedades apontadas pelo trabalho de auditoria

Sobre os instrumentos de controle percebe-se uma dificuldade em sua elaboração, obtenção e exigência, causando uma reflexão sobre a viabilidade de implementação do que se tem exigido nos termos de referência das licitações.

Em relação ao formulário de “Pedido de Folga” utilizado pelo CAF, entendemos que configura sim ingerência na administração da contratada. Deve-se evitar o contato direto entre os funcionários terceirizados e o gestor/fiscal, até porque existe a figura do preposto justamente para poder representar a Contratada junto à Administração.

Quanto a não reposição do profissional ausente, entendemos que justificativa apresentada pelo CAF sobre o banco de horas pode ser aceita parcialmente, tendo em vista que a questão central é a regularidade na sua constituição, a ser apurada em momento posterior.

RECOMENDAÇÕES:

- 13.** Adotar e cumprir fielmente os instrumentos de controle da prestação dos serviços contratados.
- 14.** Atentar-se para os procedimentos de aquisição de peças e combustíveis evitando situações de recorrência ou de divergências nos preços pagos.
- 15.** Abster-se de praticar ingerência na administração da contratada, devendo as tratativas ser realizadas com o preposto da empresa.
- 16.** Exigir a reposição do profissional conforme previsto no processo de licitação.

CONSTATAÇÃO 06

Fragilidades na fiscalização administrativa do contrato

Quanto aos aspectos da burocracia processual, verificou-se algumas situações que também contribuem para a elevação do risco na execução dos contratos analisados, cabendo ao Gestor, nos casos relatados a seguir, observar os requisitos formais inerentes à atividade de gestão e fiscalização contratual:

a) Ausência de emissão de Ordem de Serviço ou Fornecimento

Apesar de prevista no item 4.1 do Termo de Referência do Edital de Pregão Eletrônico nº 130/2018, não se localizou a ordem de fornecimento emitida pelo gestor do Contrato 128/2018, firmado com a empresa SERVEL SERVICOS E VEICULOS LTDA.

Situação semelhante ocorreu no CAF, onde a análise dos processos de pagamento 002582/2019, 003744/2019, 003951/2019, 004154/2019 e 004288/2019 revelou a ausência de Ordem de Serviço ou documento equivalente junto ao Prestador do Serviço, P&S DEPOSITO E SERVICOS LTDA, conforme estabelecido na alínea “b” do subitem “3.2.1.1” do Termo de Referência do Edital de Pregão Eletrônico nº 260/2018.

b) Desconsideração do prazo inicial para execução dos serviços

Em análise do relatório de cadastro de veículos extraído do sistema da contratada SHOW PRESTADORA DE SERVICO DO BRASIL LTDA, verificou-se o descumprimento do item 3.10 da cláusula 3ª do Contrato nº. 91/2016, pois a data de instalação dos equipamentos em toda a frota, conforme consignado nesse relatório, ultrapassou o limite previsto de 15 dias úteis a partir da assinatura do contrato (07/07/2016) e do termo aditivo nº. 01 (27/03/2017).

c) Ausência de apuração de responsabilidades

Em análise do processo de pagamento nº 004207/2019, constatou-se na Guia de Autorização de Viagem nº 16337 (fl. 31) que o passageiro não compareceu para o embarque e não houve ressarcimento ao Erário.

Observou que durante a execução do Contrato nº 91/2016, firmado com a empresa SHOW PRESTADORA DE SERVICO DO BRASIL LTDA, ocorreram diversas glosas pela não prestação do serviço contratado, contudo sem aplicação de medidas sancionatórias.

d) Ausência de apresentação da Garantia de Execução, prevista em Edital

O item 12 do Edital de Pregão nº. 040/2018, realizado pela Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM), que originou a Ata SRP nº. 105/2018, aderida pela UFV e executada por meio do Contrato nº. 039/2019, firmado com a empresa CONSULT VIAGENS E TURISMO LTDA, previu a prestação de seguro garantia pela Contratada, correspondente a 5% do valor do contrato. Entretanto, em verificação dos autos não se localizou a comprovação de atendimento de tal exigência.

e) Ausência de comprovação da qualificação dos funcionários alocados na execução do contrato

No CAF, em análise da execução do Contrato 157/2015, firmado com a empresa IANY SANTOS LOCACAO DE MAO-DE-OBRA LTDA, constatou-se a ausência de documentos de qualificação dos funcionários alocados na prestação dos serviços, em desacordo com item 7.3 do Edital de Pregão nº 290/2015, onde havia previsão, entre outros critérios, de que os colaboradores deveriam: *“Possuir curso de capacitação de transporte de passageiros e direção defensiva, devidamente comprovada com certificado”* e *“Comprovar inexistência de antecedentes civil e criminal”*, ausentes no presente caso. Com relação aos exames toxicológicos, observou-se que apenas foram incluídos os documentos relativos a 2 empregados, já vencidos na ocasião da análise da Auditoria.

f) Fragilidades no controle de jornada dos funcionários alocados na execução do contrato

Em levantamento realizado pela Equipe de Auditoria, observaram-se fragilidades no controle da jornada dos funcionários alocados na execução dos contratos com dedicação exclusiva de mão de obra, implicando em riscos de descumprimento de obrigações trabalhistas, podendo causar a responsabilidade subsidiária da Administração.

O quadro a seguir apresenta os principais achados de auditoria:

Inconformidade	Contrato administrativo
Ausência de marcação de ponto	157/2015 - 169/2017
Atividade em horário noturno	157/2015 - 169/2017
Anotação Britânica	157/2015 - 169/2017
Ausência de intervalo para refeições	157/2015 - 169/2017
Excesso de jornada	157/2015 - 169/2017
Trabalho em domingos e feriados	169/2017 -
Banco de horas irregular	157/2015 - 12/2017 -169/2017

Quadro 4: Inconformidades em contratos administrativos com dedicação exclusiva de mão de obra

A responsabilidade pelo controle da jornada é da empresa contratada, contudo, deve a Administração fiscalizar o seu andamento e exigir a correção de eventuais desvios.

g) Ausência de efetivação de glosas apontadas pela fiscalização contratual

Constatou-se, no processo de pagamento nº 013132/2018, fls. 44-48, a ausência de glosa da fatura, em virtude de não prestação dos serviços contratados, bem como da aplicação de sanções, com efeito pecuniário. Tal situação vai de encontro com o estabelecido no 4.4.11 da Cláusula 4ª do Contrato nº 157/2015, firmado com a empresa IANY SANTOS LOCACAO DE MAO-DE-OBRA LTDA, evidenciando falhas no controle interno do CAF por não ter providenciado a devida retenção, após o apontamento da fiscalização.

h) Descumprimento de apresentação de Laudo Técnico das Condições Ambientais de Trabalho – LTCAT e ausência de ressarcimento de valores pagos indevidamente

A licitação que originou o contrato 12/2017, previu a elaboração do Laudo Técnico das Condições Ambientais de Trabalho – LTCAT, por parte da Contratada (item 5.3.2 do Termo de Referência), no prazo de 30 dias após a assinatura do contrato, no caso, 05/03/2017. Contudo, a Contratada apresentou, inicialmente, laudo com características diferentes do exigido na Licitação, conforme bem anotado pela Contadora do CAF, à fl. 337 do processo 012013/2016. A situação veio a se resolver em 2019 com a apresentação do laudo correto, todavia, durante a vigência do contrato, a UFV acabou por pagar o adicional que, conforme o LTCAT, não era devido, implicando em majoração indevida dos custos da contratação.

CAUSA

Acompanhamento da execução contratual realizada de maneira deficiente. Ausência de fiscais técnicos e administrativos. Ausência de capacitação dos agentes responsáveis pela gestão e fiscalização contratual.

MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE AUDITADA

a) Sobre a ausência de emissão de Ordem de Serviço ou Fornecimento, o CAF argumentou que *“as solicitações dos serviços, bem como a lista de estudantes foram enviadas à empresa P&S DEPOSITO E SERVICOS LTDA”*. Já a DLO, reconheceu que *“Não foi emitida Ordem de Serviço para a empresa SERVEL SERVIÇOS E VEÍCULOS LTDA, sendo as tratativas para o início da prestação de serviços realizadas diretamente pela Diretoria de Logística sem a participação do Gestor.”*

b) Em relação à desconsideração do prazo inicial para execução dos serviços, a DLO esclareceu que *“A implantação ocorreu de maneira parcial em ambos os casos devido a dificuldade da instituição em “parar” um número tão grande de veículos ao mesmo tempo para que ocorresse as instalações. Entre outros dificultadores, há também o caso dos veículos descentralizados e que não se encontram no município de Viçosa”*.

c) Quanto à ausência de apuração de responsabilidades, a DLO se comprometeu a notificar o *“setor demandante (Centro de Ciências Humanas – CCH) para que preste os devidos esclarecimentos e baseie as futuras tomadas de decisão quanto a não efetivação da viagem”*.

d) Sobre a ausência de apresentação da Garantia de Execução prevista em Edital que *“Embora, esse item faça parte dos documentos que exigimos na apresentação do pagamento. Sempre orientamos ao gestor que cabe a gerencia dos contratos a manutenção da vigência do seguro garantia junto ao contrato. No entanto, esse item já foi providenciado”*.

e) Em relação à ausência de comprovação da qualificação dos funcionários alocados na execução do contrato, o CAF pontuou que *“Devido ao desconhecimento da atual equipe de gestão deste contrato nº 157/2015 [...] promovemos contato com a empresa (por meio*

do Ofício nº 116/2019, anexo), solicitando a apresentação da mesma a fim de comprovar o cumprimento do item 7.3 do Pregão Eletrônico nº 290/2015.”.

Em apertada síntese, a Contratada alegou que tais documentos exigidos pelo edital são obrigatórios para obtenção ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação, com exceção da certidão de antecedentes criminais, sendo que esta não lhe havia sido solicitada pelo Gestor do contrato. Isto posto, realizou o encaminhamento da referida certidão.

f) Sobre as fragilidades no controle de jornada dos funcionários alocados na execução do contrato, o CAF ponderou que *“havia um excesso de banco de horas dos funcionários, decorrente principalmente dos plantões feitos na ambulância durante o período noturno e não havia funcionários suficientes para atender esse excesso de jornada, o qual não foi detectado na época [...] o banco de horas foi retirado gradativamente nos dias em que havia menor demanda do Campus, como exemplo, em dias de jogos de futebol, vésperas de feriados, entre outros, de modo que não comprometesse o atendimento da demanda [...] quanto ao ponto britânico, o funcionário cumpria a jornada de trabalho pontualmente, preenchendo o ponto manual de acordo com suas entradas e saídas, desconhecendo tal informação acerca do preenchimento. Este foi corrigido com a instalação do ponto eletrônico”*.

O Serviço de Contratos do CAF citou que *“apesar de não sabermos os motivos que levaram a Gestão responsável pelo Contrato à ocasião permitir essa ocorrência, compreendemos que as extensões de jornada foram empregadas incorretamente, inclusive, com um volume maior que o desejável e não se atentando ao controle dos períodos de compensação dispostos na CCT (60 dias)”*. Em síntese, justificou que todas as medidas estão sendo tomadas para a realização de um controle efetivo da jornada.

O CRP esclareceu, em relação ao Contrato nº 169/2017, que *“O controle de ponto atualmente é manual e não há previsão contratual de controle eletrônico ou mecânico [...] Em relação às ausências sem a marcação de justificativa, elas se referem a folgas de compensação de horas-extras. Como o contrato não prevê o pagamento de horas-extras, elas são compensadas com folgas ao trabalho [...] não há previsão para pagamento de horário noturno e, via de regra, os veículos oficiais só podem circular entre 5h e 22h. As viagens que se estendem além desses horários geralmente são exceções ou fruto de imprevistos. Também pontuou que “não há previsão para pagamento de atividades em dias de descanso semanal ou feriados. Tais atividades computamos como horas-extras e creditamos como folgas. Aguardamos sugestões sobre como proceder nesses casos.*

g) Quanto à ausência de efetivação de glosas apontadas pela Fiscalização Contratual o CAF justificou *“o ambiente conturbado em que ocorreram as possíveis falhas apontadas por esta Auditoria, das quais ressaltamos à priori, a imensa dificuldade enfrentada pelas mudanças inesperadas das equipes de Gestão e fiscalização dos contratos à época”*. Adicionalmente, concluiu que após análise dos fatos apontados pela Equipe de Auditoria verificou-se que as glosas não foram efetuadas em razão da constituição do banco de horas.

h) Quanto ao descumprimento de apresentação do LTCAT e ausência de ressarcimento de valores pagos indevidamente o CAF não soube informar as razões do

atraso e se comprometeu a realizar o ressarcimento ao Erário pelo pagamento indevido à empresa IANY SANTOS LOCACAO DE MAO-DE-OBRA LTDA

ANÁLISE DA JUSTIFICATIVA PELA AUDITORIA INTERNA:

As justificativas apresentadas não afastam a impropriedade detectada pela Auditoria Interna e corroboram com a percepção de atuação pautada na informalidade, na subjetividade e na inexistência de parâmetros e rotinas de verificação da execução contratual.

As justificativas sobre a ausência de emissão de Ordem de Serviço ou Fornecimento evidenciam a atuação realizada de maneira informal pelos responsáveis pela fiscalização. A ordem de serviço ou fornecimento deve constar do processo, sendo um importante documento para aferição do cumprimento dos prazos pela Contratada. Assim como não se pode desconsiderar o prazo inicial para execução dos serviços consignado em edital.

A apuração de responsabilidades constitui uma obrigação do gestor público, não podendo dela se esquivar, pois consiste em uma importante salvaguarda da Administração Pública, assim como a garantia de execução prevista no contrato de passagens aéreas, a qualificação dos funcionários alocados na execução do serviço e a apresentação do LTCAT. Os agentes responsáveis pela fiscalização devem observar os requisitos constantes do processo de contratação.

Em relação às fragilidades no controle de jornada dos funcionários alocados na execução e a ausência de efetivação de glosas apontadas pela Fiscalização Contratual, tem-se mais uma vez a argumentação da constituição do banco de horas, que como dito anteriormente, será objeto de apuração em momento posterior, devendo-se considerar lei nº 13.102, de 2 de março de 2015, conhecida como “Lei dos motoristas”.

RECOMENDAÇÕES:

- 17.** Observar os requisitos formais estabelecidos conforme apontado nas alíneas “a”, “b” e “d” da presente constatação: emissão de Ordem de Serviço ou Fornecimento, considerar o prazo inicial para execução dos serviços e exigir a apresentação da Garantia de Execução, quando prevista em Edital.
- 18.** Promover o ressarcimento ao Erário no caso da Guia de Autorização de Viagem nº 16337 e observar a devida apuração de responsabilidades nos casos em que a situação exigir o procedimento.
- 19.** Observar os requisitos de qualificação dos funcionários alocados na execução dos serviços, exigindo sua comprovação, inserindo-a nos autos do processo de fiscalização administrativa.
- 20.** Exigir das empresas contratadas a implementação de sistemática de controle da jornada de trabalho dos funcionários alocados na execução dos serviços, fazendo-se cumprir fielmente a legislação trabalhista vigente.
- 21.** Realizar um levantamento do banco de horas dos motoristas à luz da lei 13.102,

de 2 de março de 2015 e promover sua adequação à legislação específica da categoria.

- 22** Proceder com a devida restituição ao Erário dos valores pagos indevidamente por ocasião do adicional de insalubridade referente ao Contrato 12/2017.

CONSTATAÇÃO 07

Fragilidades no processamento de pagamentos realizados a terceiros

A análise realizada pela Equipe de Auditoria identificou fragilidades nos processos de pagamento relativos aos serviços prestados pelas empresas contratadas. Foi possível observar que o processo de pagamento contém poucas informações, dificultando a conferência da operação, sendo necessário buscar em outras bases elementos que se conectem ao que está sendo efetivamente pago:

a) Ausência de comprovação dos preços médios para o consumidor definidos em tabela da Agência Nacional do Petróleo (ANP)

Em análise dos pagamentos relativos ao Contrato nº 14/2019, firmado com a empresa AUTO POSTO CAÇULA LTDA, não se localizou a comprovação dos preços médios para o consumidor definidos em tabela da Agência Nacional do Petróleo (ANP), base para a aplicação do desconto obtido na Licitação.

b) Ausência de manutenção das condições de habilitação

Em análise dos pagamentos relacionados a Ata de SRP nº 23/2019, bem como dos contratos 88/2014, 78/2015 e 09/2016, firmados com as empresas P&S DEPOSITO E SERVICOS LTDA, UNIVERSITARIA LOCADORA DE VEICULOS LTDA, PARATITUR TRANSPORTES LTDA e JM & T TURISMO – EIRELI, respectivamente, constataram-se as seguintes ausências:

- Certidão negativa de feitos sobre falência, recuperação judicial ou recuperação extrajudicial.
- Comprovação da Regularidade Fiscal Estadual e/ou Municipal.
- Balanço Patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício.
- Regularidade perante o FGTS.

A situação encontrada desatende o artigo 31 da IN SEGES/MPDG nº 03, de 26/04/2018, onde foi estabelecido que a cada pagamento ao fornecedor a Administração deve realizar consulta ao SICAF de modo a verificar a manutenção das condições de habilitação do Contratado.

c) Faturamento fiscal em desacordo com a legislação tributária

Segundo o inciso II do artigo 2º da LC nº 87, de 13/09/1996, o serviço de transporte intermunicipal e interestadual de passageiros se encontra sujeito à tributação do ICMS. Contudo, durante a verificação dos pagamentos realizados em favor das empresas UNIVERSITARIA LOCADORA DE VEICULOS LTDA (Contrato nº 88/2014) e P&S DEPOSITO E SERVICOS LTDA (Ata SRP nº 23/2019), constatou-se faturamento fiscal

irregular, por meio da emissão de documento fiscal apenas do Município, sem destaque do ICMS. Em ambos os casos as contratadas enquadraram, equivocadamente, o objeto do contrato como “*Serviço de transporte coletivo municipal rodoviário, metroviário, ferroviário, e aquaviário de passageiros*” (sem grifos no original).

d) Ausência de descrição detalhada dos serviços prestados

Em algumas análises realizadas verificou-se a falta de detalhamento, nas notas fiscais, dos serviços prestados, bem como a ausência de relatórios previamente definidos nos editais de licitação, como observado nos pagamentos relativos ao Contrato nº 91/2016, firmado com a empresa SHOW PRESTADORA DE SERVICO DO BRASIL LTDA, onde havia previsão contratual para emissão de relatório contendo a discriminação dos veículos rastreados com suas respectivas placas de identificação (item 3.3.2 da cláusula 3ª do Contrato). No CAF, constatou-se nos processos de pagamento 003744/2019, 003951/2019, 004154/2019 e 004288/2019, a ausência de informações básicas sobre o percurso realizado, tais como: datas, origem, destino, quilometragem percorrida (ida e volta), pela prestadora dos serviços P&S DEPOSITO E SERVICOS LTDA.

e) Falhas no procedimento de liquidação e pagamento da despesa.

No CAF constatou-se falha em procedimento de liquidação de despesa, tendo em vista a descon sideração dos dados lançados no RDV e na nota fiscal faturada pela empresa P&S DEPOSITO E SERVICOS LTDA, referente ao empenho 2019NE800088 (locação de ônibus), para viagens realizadas em 16/03/2019, envolvendo os trajetos de Conselheiro Lafaiete-Florestal e de Abaeté-Florestal, que culminou no pagamento do valor exatamente empenhado, conforme apontado a seguir:

<i>Documentação</i>	<i>Km percorrido</i>	<i>Valor devido (R\$)</i>
<i>Nota Fiscal faturada</i>	632,00	3.981,60
<i>Relatório Diário de Veiculo (RDV)</i>	637,51	4.016,31
<i>Processo de Pagamento</i>	671,00	4.227,30

Tabela 3: Dados relativos à liquidação do empenho 2019NE800088 - CAF

Ao descon siderar o faturamento constante do documento fiscal a UFV realizou um pagamento a maior de R\$ 247,70 à Contratada, pela falha no processamento da liquidação do empenho.

Outro fato detectado se deu no CRP, em análise da execução do Contrato nº. 146/2016, firmado com a empresa ROGÉRIO ALVES DOS SANTOS. De 55 Requisições de Transporte (RQT) realizadas entre dezembro de 2018 e junho de 2019, inseridas nos processos de pagamento: 001064/2019, 001966/2019, 002747/2019, 003467/2019, 003967/2019, 004587/2019, verificou-se que em 23 RQT's não há justificativa de quilometragem percorrida a maior, descumprindo os itens 3.2.1.3.4 e 3.4.3 do Termo de Referência e item 2.2.3.4 do Contrato.

A análise do processo de pagamento 004932/2019 revelou discrepâncias nos valores pagos pela prestação do serviço de operação de máquinas pesadas e manutenção

veicular, faturado por meio da Nota Fiscal nº 2019/874, pela empresa ADCON - ADMINISTRACAO E CONSERVACAO EIRELI, uma vez que o valor destacado pela Contratada (fl. 01) difere do que foi atestado pelo Gestor do Contrato, como se vê na tabela de folha 38 do processo, na coluna “Valor realizado”.

Também foi possível observar divergências no contrato de aquisição de passagens aéreas entre os valores da tarifa constante do site da companhia aérea com o valor cobrado da UFV, desatendendo o item 4.3.2 do Termo de Referência do Pregão, conforme tabela a seguir:

PCDP	Passageiro	Localizador	Valor da tarifa no site	Valor da tarifa na Fatura	Diferença
203/19	M.A. O.	CNIQFN	437,39	460,93	23,54
226/19	A.S.G.C.	ZRHUPH	463,90	510,29	46,39
226/19	A.S.G.C.	KH19SV	655,90	721,49	65,59
373/19	T.A.	TMQZ2D	429,90	485,79	55,89
983/19	V.P.R.	XSM43R	524,90	593,14	68,24
1014/19	R.N.	EPNWVK	168,90	190,86	21,96
Total			2.680,89	2.962,50	281,61

Tabela 4: Divergências no pagamento das tarifas aéreas

Não obstante, outro ponto observado especificamente no processo 005176/2019 se refere à divergência entre o montante cobrado à título de taxa de embarque por parte da companhia aérea Gol Linhas Aéreas (R\$253,39) e o valor cobrado da UFV pela CONSULT VIAGENS E TURISMO LTDA (R\$370,69).

Tais situações vão de encontro com o item 4.3.2 do Termo de Referência do Pregão realizado pela UFVJM.

CAUSA

Ausência de mecanismos de controle interno. Falhas na comunicação.

MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE AUDITADA

a) Sobre a ausência da tabela ANP, a DLO/PAD esclareceu que “A *verificação da tabela ANP pela Divisão de Transportes, ocorre no momento da solicitação de compra do combustível, sendo anexado ao email enviado ao fornecedor*”.

b) Quanto à ausência de manutenção das condições de habilitação, o CAF argumentou, em síntese, que vem cumprindo às orientações do Acórdão TCU Plenário nº 964/2012, no sentido de não se reter o pagamento face às irregularidades habilitatórias. Já a DFN pontuou “*Que o interstício de prazo entre a instrução processual e o efetivo pagamento, deve-se, em grande parte, pela demora da descentralização dos recursos orçamentários e financeiros [...] Devido a essa demora, muitas das vezes a regularidade do SICAF do fornecedor que encontrava-se já liquidado [...] se desatualizava, então notificávamos a empresa para regularizar através de telefone*”.

c) Em relação ao faturamento fiscal em desacordo com a legislação tributária, a DFN reconheceu que *“foi um equívoco de procedimentos da DFN quanto à análise dos documentos desse tipo de serviço (transporte interestadual de passageiros)”*. O CAF, por sua vez, alegou que o aceite da Nota Fiscal se deu em virtude do fato da empresa ser optante pelo Simples Nacional e *“ser apresentada ao Serviço Financeiro já devidamente atestada no verso”*.

d) No tocante a ausência de descrição detalhada dos serviços prestados, a DLO pontuou que *“a verificação da listagem de veículos rastreados foi realizada diretamente no sistema”*. O CAF justificou que *“os documentos relativos às informações sobre o percurso realizado, data, origem, destino, quilometragem percorrida (ida e volta) pela prestadora de serviço encontra-se arquivada no Setor de Transportes de nosso Campus”*.

e) Quanto às falhas na fase de liquidação da despesa, o CAF informou que *“Ao chegar a Nota Fiscal no setor com as confirmações das viagens realizadas com o pessoal do Mediotec (alunos, tutores, coordenadores, etc), atestávamos apenas que o serviço tinha sido concluído, sem nos atermos para a descrição dos serviços e de qual empenho sairia o pagamento. O setor apenas conferia se o valor final correspondia ao que estava nos ofícios encaminhados para a Coordenação do Programa”*.

O CRP justificou que *“não havíamos fiscalizado com maior rigor as justificativas com quilometragens que excedessem poucos quilômetros, entendendo que pequenos desvios de rota, como movimentações dentro de cidades, paradas, etc. seriam comuns”*.

A DFN se manifestou que *“é o solicitante de passagem aérea que possui as ferramentas para a verificação do valor da passagem, bem como o código do voo solicitado. Deste modo a forma de checagem que a DFN utiliza para verificação do valor é a comparação do valor constante na PCDP do Sistema de Concessão de Diárias e Passagens – SCDP e a fatura da Agência de Turismo devidamente cadastrada no SCDP”*

ANÁLISE DA JUSTIFICATIVA PELA AUDITORIA INTERNA:

As justificativas não são capazes de afastar a constatação da necessidade de melhoria da instrução processual relativa aos pagamentos aos fornecedores. Percebe-se uma cultura organizacional de minimização de informações essenciais à conferência desta importante etapa da despesa pública.

A falta de documentos necessários à conferência da liquidação e pagamento, nos autos dos processos, proporciona um aumento do risco, uma vez que não permite ao Gestor Financeiro e, por consequência, ao Ordenador de Despesas, verificarem se as informações constantes das notas fiscais estão, de fato, consistentes e válidas para a realização do pagamento.

RECOMENDAÇÕES:

- 23.** Estabelecer um fluxograma dos processos de pagamento de modo a identificar cada fase crítica inerente ao mesmo, fazendo constar dos autos documentos

que sirvam de base para aplicação de descontos concedidos por ocasião da licitação.

24. Nos casos de documentação de habilitação vencida, observar o procedimento descrito na IN SEGES/MPDG nº 03/2018.
25. Observar legislação tributária quando da liquidação da despesa.
26. Apurar a responsabilidade da contratada P&S DEPOSITO E SERVICOS LTDA em razão da emissão de nota fiscal em desacordo com a legislação tributária.
27. Promover a devida restituição ao Erário dos valores pagos indevidamente à P&S DEPOSITO E SERVICOS LTDA e CONSULT VIAGENS E TURISMO LTDA

CONSTATAÇÃO 07

Não disponibilização de documentos solicitados no processo de auditoria

Por meio da Solicitação de Auditoria nº 22/2019 a Equipe de Auditoria solicitou e não recebeu a Relação dos Veículos utilizados na prestação dos serviços com a respectiva cópia do último Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos (CRLV).relativos ao contrato nº 88/2014 da contratada UNIVERSITARIA LOCADORA DE VEICULOS LTDA

CAUSA

Falhas na comunicação.

MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE AUDITADA

Em resposta à DLO, por meio do ofício 187/2019/PAD/DLO, pontuou:

“A Diretoria de Logística entrou em contato com a empresa Universitária Locadora de Veículos, através de telefonemas e também email, como o objetivo de atender o Item 3.3.1 da S.A 22/2019, conforme solicitado. No entanto a empresa retornou apenas uma vez o contato e enviou parcialmente os documentos que lhes fora solicitado. Em anexo (E-mail de Universidade Federal de Viçosa - Solicitação Auditoria Interna UFV - CRLV - Universitária Locadora de Veículos)”

ANÁLISE DA JUSTIFICATIVA PELA AUDITORIA INTERNA:

As justificativas corroboram que, apesar do esforço da DLO, a empresa se recusou a colaborar com o processo de auditoria.

RECOMENDAÇÕES:

28. Apurar a responsabilidade da contratada UNIVERSITARIA LOCADORA DE VEICULOS LTDA em razão da não disponibilização de documentos solicitados pela Diretoria de Logística.

4.CONCLUSÃO

Em face aos exames realizados, resta claro a necessidade de estabelecimento de regras internas, de procedimentos operacionais padronizados e de formalização das estruturas de governança por meio dos regimentos dos setores de transporte, trazendo papéis claros de cada agente envolvido no processo, favorecendo a comunicação do setor.

A gestão de riscos precisa de formalização adequada que abarque o diagnóstico documentado dos riscos envolvidos nos seus processos/atividades e a identificação da probabilidade de ocorrência desses riscos e a adoção de medidas para sua mitigação.

Um avanço importante será dado na direção da implementação de indicadores de desempenho e da avaliação pelo usuário dos serviços prestados, consolidando o processo de *accountability* do setor. Não obstante, há espaço para ganhos de eficiência no aproveitamento dos recursos humanos e materiais à disposição da gestão, se adotado o foco de atendimento na demanda, que busque avaliar todas as opções disponíveis para seu atendimento, inclusive o compartilhamento das viagens entre os setores da UFV.

Observaram-se fragilidades nos mecanismos de controle adotados, em especial dos formulários em papel, que acabam gerando uma barreira na tabulação dos dados, dificultando o uso para fins gerenciais. Existe a necessidade de revisão e melhorias dos controles internos dos setores de transporte e eles devem existir em todos os níveis e em todas as funções.

Há que se repensar o controle, o armazenamento e o gerenciamento de peças e acessórios de veículos na Instituição a luz do custo benefício.

É imprescindível que a Administração crie rotinas de verificação procedimental; atenda ao princípio básico da segregação de funções, para que os servidores não exerçam atividades incompatíveis e principalmente para otimizar e gerar eficiência administrativa; aperfeiçoe a designação de gestores e fiscais e promova imediatamente, capacitação dos gestores dos contratos, objetivando estabelecer critérios confiáveis de fiscalização.

Cabe à Administração a responsabilidade de monitorar os procedimentos, estabelecendo critérios de detecção e prevenção dos riscos na fiscalização dos contratos administrativos.

QUADRO RESUMO DAS RECOMENDAÇÕES

Nº	Descrição sumária	Prazo
01.	Elaborar um Plano de Ação que promova a melhoria da governança, do gerenciamento de riscos e da estrutura de controles internos dos setores de transporte, podendo-se utilizar como parâmetro o QACI aplicado pela Auditoria Interna.	31/12/2021
02.	Implantar o Sistema SISCORE nas solicitações de viagens sob responsabilidade do <i>Campus</i> de Florestal.	31/07/2021
03.	Realizar a convergência dos registros patrimoniais e contábeis de modo a garantir a fidedignidade da informação.	30/09/2021
04.	Promover melhorias no sistema SISCORE que permitam a total integração dos setores de transporte de modo a garantir o melhor aproveitamento dos veículos, possibilitando o compartilhamento dos veículos e viagens entre setores da Instituição.	31/12/2021
05.	Criar rotina de atendimento com foco na demanda, devendo-se considerar as alternativas de transportes disponíveis, além daquela solicitada inicialmente pelo usuário.	31/07/2021
06.	Realizar estudo de alocação de motoristas terceirizados obtendo o melhor aproveitamento no emprego dos recursos humanos à disposição do contrato.	31/12/2021
07.	Elaborar um estudo de viabilidade de manutenção de estoque de peças e acessórios para veículos nas dependências da DTR e do CAF.	31/12/2021
08.	Observar as disposições da legislação, em especial quanto prazo ao mínimo para realização da reserva e/ou emissão de passagens aéreas e o prazo máximo para o processo de prestação de contas da viagem.	31/08/2021
09.	Estabelecer diretrizes claras em relação ao transporte aéreo, definindo os papéis e responsabilidades dos atores envolvidos na aquisição das passagens.	31/08/2021
10.	Melhorar a etapa de planejamento da contratação de modo a evitar situações de modificação da execução do objeto ou ainda, a sua total inexecução.	31/07/2021
11.	Executar fielmente o objeto pactuado no contrato e edital de licitação, fazendo cumprir todas as cláusulas previamente estabelecidas.	31/07/2021

12.	Realizar a abertura de processo administrativo sancionador visando apuração de responsabilidade na execução do objeto em desacordo com a licitação conforme citado nas alíneas “a” e “b” da presente constatação: subcontratação indevida na execução dos serviços e fornecimento de veículos fora das especificações do Edital.	31/12/2021
13.	Adotar e cumprir fielmente os instrumentos de controle da prestação dos serviços contratados.	31/07/2021
14.	Atentar-se para os procedimentos de aquisição de peças e combustíveis evitando situações de recorrência ou de divergências nos preços pagos.	31/07/2021
15.	Abster-se de praticar ingerência na administração da contratada, devendo as tratativas ser realizadas com o preposto da empresa.	31/07/2021
16.	Exigir a reposição do profissional conforme previsto no processo de licitação.	31/07/2021
17.	Observar os requisitos formais estabelecidos conforme apontado nas alíneas “a”, “b” e “d” da presente constatação: emissão de Ordem de Serviço ou Fornecimento, considerar o prazo inicial para execução dos serviços e exigir a apresentação da Garantia de Execução, quando prevista em Edital.	31/07/2021
18.	Promover o ressarcimento ao Erário no caso da Guia de Autorização de Viagem nº 16337 e observar a devida apuração de responsabilidades nos casos em que a situação exigir o procedimento.	30/09/2021
19.	Observar os requisitos de qualificação dos funcionários alocados na execução dos serviços, exigindo sua comprovação, inserindo-a nos autos do processo de fiscalização administrativa.	31/07/2021
20.	Exigir das empresas contratadas a implementação de sistemática de controle da jornada de trabalho dos funcionários alocados na execução dos serviços, fazendo-se cumprir fielmente a legislação trabalhista vigente.	31/07/2021
21.	Realizar um levantamento do banco de horas dos motoristas à luz da lei 13.102, de 2 de março de 2015 e promover sua adequação à legislação específica da categoria	30/09/2021
22.	Proceder com a devida restituição ao Erário dos valores pagos indevidamente por ocasião do adicional de insalubridade referente ao Contrato 12/2017.	30/09/2021
23.	Estabelecer um fluxograma dos processos de pagamento de modo a identificar cada fase crítica inerente ao mesmo,	31/07/2021

	fazendo constar dos autos documentos que sirvam de base para aplicação de descontos concedidos por ocasião da licitação.	
24.	Nos casos de documentação de habilitação vencida, observar o procedimento descrito na IN SEGES/MPDG nº 03/2018.	31/07/2021
25.	Observar legislação tributária quando da liquidação da despesa.	31/07/2021
26.	Apurar a responsabilidade da contratada P&S DEPOSITO E SERVICOS LTDA em razão da emissão de nota fiscal em desacordo com a legislação tributária.	30/09/2021
27.	Promover a devida restituição ao Erário dos valores pagos indevidamente à P&S DEPOSITO E SERVICOS LTDA e CONSULT VIAGENS E TURISMO LTDA	30/09/2021
28.	Apurar a responsabilidade da contratada UNIVERSITARIA LOCADORA DE VEICULOS LTDA em razão da não disponibilização de documentos solicitados pela Diretoria de Logística	30/09/2021

ANEXO I

[Voltar](#)

QUESTIONÁRIO DE AVALIAÇÃO DOS CONTROLES INTERNOS – QACI

Entidade: Universidade Federal de Viçosa		Área Organizacional: Setor de Transportes					
Para cada item deverá ser atribuída uma avaliação de acordo com os parâmetros a seguir:							
1. Não cumpre 2. Cumpre na minoria 3. Cumpre na maioria 4. Cumpre na totalidade N/A. Não há como avaliar							
Elementos a serem avaliados		Avaliações					Observações
Nº	AMBIENTE DE CONTROLE	1	2	3	4	N/A	
	O Setor de Transportes possui Regimento Interno definindo finalidade, objetivos, estrutura organizacional, atribuições e competências?						
	As atividades desenvolvidas pelo Setor de Transportes estão apoiadas por políticas e procedimentos escritos, tais como normas internas, manuais e <i>check list's</i> ?						
	Existe planejamento de capacitação adequado às necessidades do setor.						
	Os servidores participam de capacitação periódica e repassam os ensinamentos.						
	A quantidade de pessoal é adequada para a realização das atividades do setor.						
	Os servidores do setor demonstram comprometimento com a integridade e os valores éticos.						
	Existe adequada segregação de funções nos processos e atividades da competência do setor, isto é, requisição, autorização, utilização e controle são realizados por diferentes servidores.						
	São tomadas ações corretivas quando o servidor não age de acordo com suas responsabilidades, as atribuições do cargo que ocupam e a finalidade de seus serviços.						
	O setor adota mecanismos de controles internos.						
	Os controles internos são percebidos como essenciais e contribuem para ao atingimento dos resultados planejados pelo setor.						
	Os mecanismos gerais de controle instituídos pelo setor são percebidos por todos os servidores.						
	Os servidores do setor participam da elaboração dos procedimentos e das instruções operacionais.						

Os documentos (formulários, <i>checklist</i> , planilhas, etc.) padronizados para as atividades desenvolvidas no setor são revisados.						
Existem mecanismos de controle de acesso a bens, a documentos e a registros, informatizados ou não.						
As decisões críticas são definidas no nível hierárquico adequado.						
A comunicação dentro do setor é adequada e eficiente.						
Há espaço físico adequado com boas condições de trabalho.						
AVALIAÇÃO DE RISCO	1	2	3	4	N/A	
Há clara identificação dos processos-chave e críticos para o atingimento dos objetivos e metas do setor.						
Existem mecanismos para prever, identificar e reagir a eventos que possam afetar o alcance dos objetivos e metas do setor						
Existem indicadores de desempenho para o alcance dos objetivos do setor.						
A evolução dos indicadores de desempenho institucional é acompanhada pela chefia do setor.						
Existem procedimentos que visem impedir erros nas atividades desenvolvidas no setor.						
É prática do setor o diagnóstico formalizado dos riscos envolvidos nos seus processos/atividades, bem como a identificação da probabilidade de ocorrência desses riscos e a consequente adoção de medidas para reduzi-los.						
Os riscos identificados são formalizados, medidos e classificados de modo a serem tratados em uma escala de prioridades e a gerar informações úteis à tomada de decisão.						
A avaliação de riscos é feita de forma contínua, de modo a identificar mudanças no perfil de risco do setor ocasionado por transformações nos ambientes interno e externo.						
As decisões de resposta ao risco são tomadas por quem tem competência formal, e quando pertinente, são formalizadas.						
Na ocorrência de fraudes e desvios, é tomada alguma medida para apuração de responsabilidades.						
ATIVIDADES DE CONTROLE	1	2	3	4	N/A	

O Setor de Transportes possui controle informatizado para a execução dos serviços prestados, em todas as suas fases?						
Caso possua, o sistema informatizado utilizado pelo setor é seguro e confiável, contemplando aspectos como: segurança no acesso/identificação, crítica na entrada de dados e procedimentos de backup.						
O setor dispõe de instrumentos/rotinas de conformidade e de conferência que permitam se certificar de que os mecanismos de controle são adequados.						
São adotados controles de prevenção e de detecção para garantir que as operações realizadas sejam adequadamente iniciadas, autorizadas, registradas, processadas e divulgadas.						
Há políticas e procedimentos para assegurar que decisões críticas sejam tomadas com aprovação adequada (nível hierárquico).						
INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO	1	2	3	4	N/A	
O setor obtém, gera e utiliza informações significativas e de qualidade para apoiar o funcionamento dos seus controles internos.						
O setor fornece as informações que lhe são solicitadas de forma precisa e tempestiva.						
Os servidores do setor recebem informações quanto às suas tarefas e como elas impactam em outros setores da instituição.						
O setor conta com uma estrutura organizacional que garanta o processamento de dados e a elaboração de informações gerenciais de forma confiável e tempestiva.						
O setor identifica, processa e comunica as informações necessárias a chefia e aos demais componentes administrativos em tempo hábil e de maneira prática.						
O setor consegue as informações de que necessita, no âmbito da instituição, de maneira prática e tempestiva.						
O setor produz e/ou recebe, tempestivamente, informações sobre o seu desempenho.						
O setor possui sistemática de avaliação dos serviços por ele prestados, como pesquisa de avaliação pelo público usuário, por exemplo.						

	O setor adota medidas quando recebe críticas ou elogios.						
	Os arquivos (banco de dados) são periodicamente revisados, atualizados e validados, no sentido de garantir a produção de informações adequadas e confiáveis.						
	CONTROLE INTERNO DA FROTA	1	2	3	4	N/4	
	Os veículos estão patrimoniados.						
	Os veículos estão devidamente identificados.						
	A guarda dos veículos é feita em garagem oficial com espaço físico adequado.						
	Todos os veículos estão segurados.						
	O setor mantém cadastro de veículos atualizado						
	O setor realiza apuração do custo operacional dos veículos						
	Todos os veículos têm o licenciamento anual atualizado						
	Há controle de entrada e saída dos veículos contendo no mínimo os dados de origem, destino, finalidade, horários de saída e de chegada e as respectivas quilometragens.						
	O setor orienta os servidores quanto à utilização de veículos oficiais.						
	Há controle dos servidores autorizados para conduzir os veículos oficiais.						
	O setor toma providências quanto ao desfazimento dos veículos considerados ociosos, antieconômicos ou irrecuperáveis.						
	Todos os motoristas estão devidamente credenciados.						
	Os motoristas recebem e assinam termo de responsabilidade.						
	Os motoristas registram ocorrências em relatório específico.						
	Há controle informatizado de manutenção e abastecimento dos veículos.						