



**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO RECÔNCAVO DA BAHIA  
GABINETE DO REITOR  
AUDITORIA INTERNA**

**RELATÓRIO FINAL DA AUDITORIA DE Nº 06/2018**

**1 - IDENTIFICAÇÃO DA AUDITORIA**

**Área:** A.3 - Gestão de Suprimento de Bens e de Serviços

**Ação:** A.3.2 - Auditar o uso da frota de veículos.

**Setor Auditado:** PROAD / Coordenadoria de Serviços Operacionais

**Período de realização:** De 26/07/2018 a 05/10/2018

**Objetivo:** Proceder acompanhamento e verificação do cumprimento das recomendações constantes no Plano de Providências das Auditorias Internas, bem como de normativos vigentes, através de visitas in loco e exame de sistemas e documentos.

**2 –ESCOPO**

Essa auditoria teve como objetivo verificar o cumprimento efetivo das recomendações constantes no Plano de Providências das Auditorias Internas, para tanto foi encaminhada Solicitações de Auditoria para a Coordenadoria de Serviços Operacionais - CSO requerendo atualização das providências assumidas frente às recomendações de relatórios de auditoria interna anteriores, posteriormente foram realizadas visitas ao Núcleo de Gestão da Frota em Cruz das Almas, e Divisões de Serviços Operacionais - DSO em cada Centro de Ensino, (CCAAB, CETEC, CAHL, CECULT, CETENS, CFP, CCS) com vistas verificar a situação da gestão da frota bem como confrontar as informações passadas pela CSO com a realidade. As visitas foram realizadas com a ciência da CSO, no período de 21/08/2018 a 06/09/2018, por duplas divididas entre 3 servidores da Auditoria Interna, Siméa Borges, Alexsandra Mota e Leonardo Pontes que fizeram registros das informações obtidas no diálogo com os chefes das DSO de cada Centro e do Chefe em exercício do Núcleo de Gestão da Frota, em Formulário pré-elaborado, e também registros fotográficos.

**3 – ACOMPANHAMENTO DA GESTÃO**

Em resposta a Solicitação de Auditoria nº 251/2018, enviada a Coordenadoria de Serviços Operacionais – CSO com vistas a obter informações atualizadas sobre as providências assumidas frente às

recomendações emitidas através dos relatórios de auditoria interna, obteve-se dentre outras, a informação que após o último relatório de auditoria nº 06/2017 foi realizada reunião para discussão dos pontos abordados no referido relatório resultando em solicitação de modificações/atualizações no módulo de transportes no SIPAC, junto a COTEC.

Tais mudanças já foram implementadas com a inclusão de campo próprio para inserção de passageiros, campo obrigatório para informações relativas a destino e telefone de contato, envio de e-mail a todos os passageiros quando do deferimento/indeferimento da solicitação, atendendo assim à correção de pontos críticos apontados no relatório nº 06/2017. Ademais, informou-se que tem se trabalhado em por outras melhorias, tais como confecção de um formulário de avaliação da viagem; finalização do Manual de Procedimentos, o qual servirá de base para construção das normativas de cada Centro; construção de um fluxograma e passo a passo em vídeo para divulgação à comunidade acadêmica com orientações para solicitações de transporte, tendo em vista as últimas alterações realizadas no módulo.

Outro ponto bastante abordado em relatórios de auditoria anteriores e que ainda não foi solucionado é a respeito do desfazimento de veículos sucateados. Há muito se aborda sobre a execução de um leilão, mas até o momento não foi realizado, permanecendo estes veículos no espaço cedido pelo DNIT aguardando a conclusão do processo do leilão já aberto (processo nº 23007.00023850/2018-10), desta vez com previsão de conclusão até o início de novembro de 2018 para envio a Procuradoria Federal na UFRB para emissão de parecer.

Em visita aos núcleos de gestão da frota da UFRB, em Cruz das Almas e nas Divisões de Serviço Operacionais – DSO, nos Centros de Ensino constatou-se que algumas demandas pontuadas em relatórios de auditoria anteriores permanecem pendentes, a exemplo da não utilização do tacógrafo como meio de controle de viagens, sendo apenas arquivado sem qualquer verificação por parte dos gestores da frota, na maioria dos Centros de Ensino e na Administração Central.

Apenas no Centro de Formação de Professores – CFP utiliza-se o tacógrafo como instrumento de controle de viagens (verificação da velocidade executada nas viagens, cumprimento do roteiro da viagem, etc.), pois apenas neste Centro o servidor que lida com a frota tem conhecimentos acerca do manuseio do tacógrafo, e da sua finalidade como meio de controle, porém nunca multiplicou esse conhecimento com os demais servidores que atuam junto a Frota. Tal fato chamou a atenção da Auditoria Interna, pois ratifica a fala da maioria dos gestores da frota, que alegam não terem recebido treinamento para exercer a função, e que foram aprendendo com a prática diária. Reforça ainda a necessidade de um manual de rotinas das atividades da frota, formalizado, pois essa demanda pode se agravar caso algum desses servidores que já adquiriram a expertise na atuação com a frota necessite se afastar das atividades, seja por motivos de saúde, ou qualquer outra situação voluntária ou involuntária a qual todos estão expostos.

Neste sentido, apenas o Centro de Ciências da Saúde – CCS, já possui um normativo interno aprovado pelo Conselho de Centro que norteia as atividades do uso da Frota. Quanto ao Manual do uso da Frota em conclusão pela CSO, não se relatou em nenhuma das vistas realizadas a ocorrência de troca de informações ou reuniões com esses gestores para a construção desse

Manual, nenhum dos chefes de divisão tinham conhecimento de que o manual já está em fase de conclusão. Tal ação seria positiva para a obtenção de um documento único que contemplando a realidade da Frota UFRB como um todo, na visão de quem efetivamente lida com ela, pudesse nortear melhor as rotinas a serem seguidas em consonância com os normativos maiores que regem o uso da frota no serviço público.

Ademais, verificou-se que a ocorrência de horas extras ainda existe (porém em escala menor do que a apontada na auditoria anterior), sobretudo no Núcleo de Gestão da Frota em Cruz das Almas que dá suporte às demandas de toda Instituição, devido ao número reduzido de motoristas disponibilizados frente a demanda. A alternativa criada por alguns centros para evitar o pagamento das horas extras é manter um controle maior das viagens não autorizando solicitações que possam vir a gerar as horas extras e utilizando de concessão de folgas quando não é possível a negativa de viagens, além disso esses centros podem contatar o Núcleo de Gestão de Frota para apoio nas viagens que excedem a capacidade do centro.

Diante do exposto, identificou-se que a CSO tem buscado melhorias para a gestão da frota da UFRB, embora esbarre ainda em questões que sobrepõem a sua atuação, tal como as que envolvem disponibilidade orçamentária. No entanto, decorrente das visitas realizadas nas DSO nos Centros de Ensino e não Núcleo da Frota na Administração Central, observou-se algumas falhas que podem ser sanadas por meio de um diálogo mais aproximado da gestão central com os centros, os quais em conjunto poderão encontrar soluções que minimizem os riscos e otimizem a utilização dos recursos.

#### **4- CONSTATAÇÕES**

Com base nas visitas realizadas pela equipe de Auditoria Interna às gestões da Frota localizadas na Administração Central (Núcleo de Gestão da Frota) e nos Centros de Ensino (divisão de serviços operacionais), verificou-se algumas situações que demandam melhorias, tais como a utilização dos sistemas disponibilizados para Gestão da Frota, pois há o módulo de transportes, no SIPAC, e o SIAG sistema disponibilizado pela empresa Trivale, contratada para gerenciamento dos abastecimentos e manutenções da frota. No entanto, identificou-se que ainda há subutilização desses sistemas que apesar de possuírem diversas ferramentas são utilizados exclusivamente para autorização e negativa de viagens, que é o caso do SIPAC, e registro de abastecimentos, que é o caso do SIAG. Há ainda, controles paralelos em Excel, pela grande maioria dos servidores que trabalham com a gestão da frota como meio de auxiliar, na maioria dos casos, na distribuição da carga horária de trabalho dos motoristas e dos carros disponíveis.

Outra demanda apontada nas visitas além do aumento dos postos de motoristas é a necessidade de aumento do limite do valor de abastecimento. Fato ressaltado em especial pelo CETENS – Centro de Ciência e Tecnologia em Energia e Sustentabilidade que ampliou a oferta de cursos e conseqüentemente aumentaram as demandas, porém o limite destinado para o combustível permaneceu o mesmo, bem como, segundo a chefe da Divisão de Serviços Operacionais, há muitas demandas de servidores da UFRB residentes em Feira de Santana que são atendidas com veículos e motoristas do CETENS,

fato que não seria problema se a oferta de motoristas (apenas 2) e de limite de combustível fossem maiores, bem como a disponibilidade via sistema de consulta às viagens programadas para otimizar a distribuição e aglutinação de solicitações a um veículo que cumprirá roteiro semelhante.

Verificou-se ainda a necessidade de ampliação da força de trabalho dos servidores que atuam no Núcleo da Gestão da Frota em Cruz das Almas, pois além das demandas de melhorias na descentralização dos serviços de manutenção, mantém-se apenas uma servidora atuando no Núcleo da Frota, sendo que a mesma encontra-se em gozo de licença maternidade, fato que provocou o deslocamento do servidor do núcleo de manutenção da frota para assumir a chefia do núcleo de gestão da frota. Tal situação não permite uma atuação focada em prevenção dos riscos inerentes a gestão da frota. Prova disso é que o servidor atualmente responsável pelo núcleo relatou que tem o tempo consumido em boa parte na execução (autorização de viagens, verificação e andamento de processos de multas etc...) tendo pouco tempo disponível para a gestão efetiva, na realização de controles e supervisão, a exemplo da verificação do tacógrafo dos veículos que não é feito atualmente e da verificação do consumo de combustíveis, pois apesar da maioria dos gestores da frota realizar a anotação da quilometragem de saída e a de retorno, não é feita uma análise do consumo de combustível dispendido no trajeto, ação que colaboraria inclusive para a manutenção dos veículos, no que se refere a possível consumo excessivo de combustível por problemas mecânicos.

Além dessas situações verificou-se outras as quais seguirão em formato de informação (apontamento de fatos que embora não gerem recomendações demandem acompanhamento por parte da auditoria interna) e constatação.

### **Informação 01**

#### **Necessidade de melhoria na descentralização das atividades da Gestão da Frota**

Chamou a atenção da Auditoria Interna quanto a dependência das gestões da Frota nos Centros de Ensino das ações do Núcleo de gestão da Frota na Administração Central, sobretudo no que tange a manutenção dos veículos, pois a maioria dos Centros reportam esse serviço para a Administração Central, em que apenas um servidor tem o controle dessa atividade, embora haja um contrato para manutenções da Frota, as demandas do dia-a-dia são repassadas para esse servidor que destina os carros para execução dos serviços em Cruz das Almas, na maioria dos casos, havendo inclusive oficinas já específicas para a execução dos serviços (para os veículos localizados em Feira de Santana e Amargosa, dependendo do serviço, há oficinas pré-definidas para manutenção que oferecem o serviço mais barato nestes municípios do que em Cruz das Almas), as quais devido a expertise do servidor que cuida da manutenção, dentre as empresas de manutenção cadastradas junto a empresa contratada, são as que oferecem um bom serviço com maior economicidade, porém não foi apresentado nenhum documento ou meio seletivo que respaldasse a escolha da empresa, mostrando uma fragilidade de controle, e um risco para gestão, por contar com critério subjetivo relacionado a entendimento de apenas um servidor.

Observa-se que com relação a manutenção de veículos não há descentralização das demandas, afinal o servidor responsável na administração central atende a toda UFRB indicando qual a empresa deve realizar o serviço, dentre os credenciados junto a contratada para a manutenção. No entendimento desta Auditoria Interna, cada Centro deveria via o sistema próprio disponibilizado pela empresa contratada para o serviço de manutenção, realizar a cotação de preços para o serviço necessário e encaminhar o mesmo para a realização do serviço na empresa que apresentasse maior economicidade e melhor qualidade do serviço, sem necessariamente depender da avaliação exclusiva desse servidor, afinal essa dependência traz muitos aspectos negativos para a gestão, tanto pela sobrecarga de trabalho a esse servidor, quanto pela limitação de visão/decisão de apenas um profissional, bem como do risco dessa vinculação do servidor como contato exclusivo com as empresas de manutenção. Dessa forma, entende-se que deveria se passar essa demanda para os centros, não havendo o impedimento de que o servidor da administração central seguisse apenas como supervisor/ fiscal dessa demanda, por questões de controle.

Ademais, o uso do SIAG no âmbito da manutenção, não é feito pelos chefes da DSO, todo o lançamento é realizado pelo Chefe do Núcleo de Manutenção da Frota, em Cruz das Almas, embora a Coordenadora da CSO tenha informado que todos os chefes das DSO receberam treinamento para utilização do mesmo, revelando uma dependência desnecessária da administração central.

Quanto ao módulo de transportes, foi unânime entre os chefes de divisão de serviço operacional a necessidade de acesso as consultas de todas as viagens programadas na UFRB para que seja possível verificar existência de vagas em veículos com viagens programadas e assim distribuir melhor as solicitações, reduzindo custos, pois ocorrem muitas viagens com destinos semelhantes em que se deslocam mais de um veículo para o mesmo destino quando poderia aglutinar as viagens em apenas um veículo, o que também ocuparia apenas um motorista. Tal ação é vista pelos chefes de Divisão como grande ganho para a gestão da frota, especialmente mediante grande recessão vivenciada no serviço público onde se tem pouco dinheiro para combustível e mão de obra limitada.

Entende-se que ajustes na descentralização possam favorecer à melhoria da Gestão da Frota bem como produza mitigação de riscos inerentes as atividades de manutenção.

### **Manifestação da Unidade Auditada**

*Segue abaixo as considerações da Coordenadoria de Serviços Operacionais acerca das constatações/informações do relatório de auditoria n. 06/2018:*

*Em relação à observação relativa ao controle dos tacógrafos, reconhecemos ser um ponto vulnerável na gestão da frota. Dessa forma, contatamos servidor Josevando Pereira com o objetivo de realizar um treinamento para os demais chefes de transporte dos Centros de Ensino, de modo a unificarmos os procedimentos em relação ao uso do equipamento de controle. Como o servidor Josevando prontamente se mostrou disponível, o treinamento será marcado para a segunda quinzena de outubro, após o retorno das férias desta Coordenadora. Com isso, acreditamos que todos os servidores que trabalham*

*com a frota estará capacitado a operar os tacógrafos e, também, existirá um procedimento único que deverá ser seguido por todas as unidades. Já em relação ao desfazimento dos veículos sucateados, trata-se de competência da Coordenadoria de Material e Patrimônio, sendo a responsabilidade dessa Coordenadoria limitada a indicar os bens a compor os itens. No entanto, estamos cooperando para que o leilão seja realizado em breve.*

*Já no que concerne a elaboração do Manual, acreditamos que as normais e procedimentos gerais devem ser inicialmente pensadas pela CSO, e após, discutidas as peculiaridades com os Centros de Ensino. Desse modo, o Manual está em conclusão em relação às normas gerais e fluxos de procedimentos que devem ser seguidos por todos.*

*Ainda, sobre a subutilização do módulo de transporte do SIPAC, muitas das funcionalidades, apesar de constarem no módulo, ainda precisam de algumas customizações pela COTEC, como, por exemplo, a exportação de dados de abastecimento, a qual não conseguimos realizar ainda sem os devidos ajustes no sistema. Nesse ponto, já estamos dialogando com a COTEC e agendaremos uma reunião para definir o que pode ser customizado assim que o Coordenador Anderson retornar da licença paternidade.*

*Outro ponto que precisará do apoio da COTEC é a possibilidade de todos os gestores da frota dos Centros de Ensino visualizarem todas as viagens da Universidade, pois, atualmente, se atribuímos o perfil de gestor global no sistema, o servidor além de consultar, terá a possibilidade de fazer quaisquer alterações em requisições que não são da sua unidade, o que não achamos prudente. Dessa forma, consultaremos a COTEC para saber se é possível a criação de um perfil apenas de leitura.*

*Com relação à centralização das manutenções no Núcleo de Manutenção da Frota, concordamos com a constatação da auditoria de ser um procedimento frágil e vulnerável. Nesse sentido, será prioridade dessa Coordenadoria nos próximos meses, descentralizar essas atribuições aos Centros de Ensino, com o estabelecimento de fluxos que deverão ser seguidos por cada unidade, funcionando o Núcleo de Manutenção da Frota como supervisor das atividades.*

### **Análise da Auditoria Interna**

Considerando as colocações da CSO com relação às verificações e apontamentos da Auditoria, citadas com foco no acompanhamento e portanto sem viés de constatação e sem recomendações, mantém-se os registros como parâmetro de verificação em auditorias futuras.

### **Informação 02**

#### **Distribuição do posto de motorista de acordo com a unidade de lotação.**

Verificou-se nas visitas aos Centros de Ensino que alguns motoristas lotados para execução das atividades nos Centros, por residirem em Cruz das Almas, ficam no Núcleo de Gestão da Frota, disponíveis para as demandas do Centro a que está vinculado. No entanto, para casos como o Cecult – Centro de Cultura, Linguagens e Tecnologias, localizado no município de Santo Amaro, distante 64,9km de Cruz das Almas, tal situação é complicada, pois há 2

motoristas lotados nesse Centro e 4 veículos, porém um destes motoristas fica em Cruz das Almas, juntamente com um veículo leve (fiesta), provocando maior demanda para o motorista que reside na cidade de Santo Amaro por questões de praticidade e economicidade, afinal a maioria dos veículos (1 amarok, 1 corsa e 1 van) são mantidos na cidade em espaço cedido pelo Derba - Departamento de Estradas e Rodagens da Bahia, de Santo Amaro, ao Cecult.

Diferentemente do caso do CAHL, em que não há espaço no Centro para a guarda de todos os veículos, apenas um dos seis veículos fica no prédio administrativo do Centro, assim como apenas um dos quatro motoristas. Tanto os cinco veículos, quanto os três motoristas lotados no CAHL ficam no Núcleo de Gestão da Frota aguardando as demandas. Tal situação dificulta a distribuição das demandas da Frota, pois os veículos e motoristas que já estão nos Centros tendem a ser mais demandados, sobretudo em situações de emergência e/ou por economicidade, considerando que não precisarão se deslocar até o Centro para atender as demandas. Ademais, no Cecult há uma demanda fixa noturna decorrente de projetos de extensão em cidades vizinhas a Santo Amaro, e esta demanda é geralmente suprida pelo motorista que reside na cidade de Santo Amaro.

Tal situação causou estranheza a Auditoria Interna, pois não se identificou coerência na contratação de um motorista para ficar em Cruz das Almas com disponibilidade para atendimento das demandas da cidade de Santo Amaro, bem como manter um carro da frota do Centro na garagem da Frota em Cruz das Almas, sendo que há espaço físico para a guarda de toda a frota do Centro em Santo Amaro, afinal não se trata de cidades próximas ou com dependência estrutural como é o caso do CAHL em Cachoeira.

### **Manifestação da Unidade Auditada**

*Em relação à informação n. 02, na qual foi apontada a contratação de motoristas que residem em cidades distintas dos Centros de Ensino do qual trabalham, especificamente no caso do CECULT, informamos que no início do contrato, os veículos do Centro ainda não ficavam fisicamente na cidade de Santo Amaro. Tal situação só foi regularizada no ano passado e, não recebemos nenhuma solicitação do referido Centro para a substituição do posto de motorista. No entanto, essas questões serão objeto de análise pela comissão de planejamento da contratação de motoristas para o próximo ano.*

### **Análise da Auditoria Interna**

Considerando as colocações da CSO com relação às verificações e apontamentos da Auditoria, citadas com foco no acompanhamento e portanto sem viés de constatação e sem recomendações, mantém-se os registros como parâmetro de verificação em auditorias futuras.

## **Constatação nº 09**

### **Morosidade na apuração e conserto de veículos com sinistro**

Em visita a garagem do Núcleo da Frota identificou-se 3 carros com sinistro:

- Ford RANGER, placa policial NYQ 6612:
- Volks Wagen AMAROK, placa policial OKY-1262
- Chevrolet CORSA, placa policial JSY-9834

Embora na planilha de controle interno da Frota do chefe do Núcleo de Gestão da Frota, enviada por e-mail, a pedido, para a Auditoria Interna, só conste com o status de sinistro o veículo Ford Ranger, os três veículos encontram-se sem condições de uso na garagem da frota, conforme fotos abaixo (figuras 01, 02 e 03). Este fato reforça a existência de fragilidades nos controles internos da frota e subutilização do módulo de transportes no SIPAC.

Figura 01- Veículo Amarok OKY 1262



Figura 02- Veículo Corsa JSY 9834





Figura 03- Veículo Ranger NYQ 6612



Dos três casos apontados destaca-se o sinistro ocorrido com o veículo Amarok,(figura 01), pois até a conclusão deste Relatório de Auditoria não se identificou nenhum registro dos fatos que deram causa ao sinistro, nem abertura de processo para responsabilização de quem deu causa ao sinistro, nem de ressarcimento do dano. Conforme informações verbais passadas pela Coordenadora da CSO a Auditoria Interna, sabe-se quem era o condutor do veículo na ocasião do sinistro e que o mesmo já foi notificado por e-mail, porém sem obtenção de resposta a estes e-mails. Informou ainda que já foram juntadas as documentações necessárias para a abertura de um processo, no entanto aguarda diálogo com o Reitor, que se encontrava em gozo de férias, para orientação quanto ao tipo do processo a ser conduzido, considerando peculiaridades que envolvem o fato. Este sinistro provocou redução da disponibilidade da frota do CFP, uma vez que o veículo em questão compõe a frota deste Centro.

Quanto ao sinistro do veículo corsa (figura 02), com base no Boletim de Ocorrência a CSO concluiu que o condutor do veículo não deu causa ao sinistro, pois o mesmo foi atingido por um terceiro, e dessa forma não cabe a sanção contratual. Conforme informações da Coordenadora da CSO, será utilizado o contrato de manutenção para conserto do veículo, embora o mesmo ainda não tenha ocorrido até a conclusão deste Relatório. Ressalta-se, com base em

informações da CSO, que não há processo ou apuração formalizada do fato que justifique a UFRB arcar com prejuízo relativo ao sinistro causado por terceiro.

Referente ao sinistro com o veículo Ranger (figura 03), identificou-se a existência do processo nº 23007.017739/2016-61 formalizado em 12/07/2016 e concluído em 23/05/2017 tendo ocorrido pagamento via GRU no valor de R\$ 9.980,00 referente a penalidade contratual. No entanto, o veículo permanece sem conserto na garagem do Núcleo da Frota, pois segundo a Coordenadora da CSO, o conserto do carro será feito por meio do contrato de manutenção e até o momento o núcleo de manutenção está analisando a possibilidade de aproveitamento de peças de veículos sucateados da própria frota da UFRB para minimizar os custos desta manutenção, considerando que o valor recebido decorrente do processo recai em conta única da União não sendo direcionado para o conserto do veículo, pois se refere a sanção contratual. No entanto, semelhantemente ao caso do corsa ainda não foram tomadas ações efetivas para que o veículo possa ser novamente disponibilizado para uso da frota.

Chama-se ainda a atenção para a demora no conserto dos veículos, sobretudo da Ranger que já conta com mais de dois anos de abertura do processo e mais de um ano da sua conclusão e arquivamento, e nenhuma ação efetiva foi tomada para reabilitação do veículo para uso. Ademais, essa demora configura risco de agravamento das avarias, sobretudo de chaparia que já existem nesses veículos.

### **Manifestação da Unidade Auditada**

*No que concerne à constatação n. 09, na qual foi apontada a morosidade na apuração e conserto de veículos com sinistro, concordamos com os apontamentos da Auditoria, no entanto, algumas situações externas contribuem para que os problemas não sejam solucionados tão rapidamente. Nesse ponto, destacamos que o veículo de placa NYQ-6612 já foi levado para uma oficina para colhemos o primeiro orçamento. Em que pese o valor do conserto fique em torno de 20% do valor do contrato mensal de manutenção e, em razão disso também demoramos para consertá-lo, daremos prioridade nesse mês para esse conserto, em detrimento de outros. Em relação ao veículo OKY-1262, encaminhamos o documento eletrônico n. 23007.00024835/2018-90 para o Centro de Formação de Professores, solicitando novamente esclarecimentos do condutor do veículo acerca do acidente, bem como encaminhamos orçamento para conhecimento e possível reparação do dano. Caso não tenhamos retorno, encaminharemos o*

*documento ao Gabinete do Reitor solicitando abertura de processo de sindicância. Acerca do veículo JSY-9834, foi solicitado a confecção do boletim de ocorrência do sinistro, protocolo n. 08655019115/2018-12, no entanto, em consulta à Polícia Rodoviária Federal acerca do boletim, visto que ainda não o recebemos, fomos informados que o policial que recebeu a documentação apenas criou o processo no sistema, em 29.03, mas, não anexou os documentos e nem confeccionou o boletim. Dessa forma, será necessário contatá-lo novamente para saber o que houve ou solicitar novamente a confecção. Em relação à constatação de não haver processo que justifique a UFRB arcar com o prejuízo, o contrato de condução de veículo apenas prevê que a empresa seja responsável pelo conserto quando os condutores agem com dolo ou culpa, o que não foi o caso em questão. No entanto, precisamos do boletim de ocorrência para as devidas formalidades. Nesse sentido, o Núcleo de Gestão da Frota estará novamente demandando à PRF as devidas formalidades.*

### **Análise da Auditoria Interna**

Confirma-se através da manifestação da CSO que houve morosidade para o conserto dos veículos, ainda que a causa dessa morosidade não tenha sido exclusiva da CSO, a mesma tem sua parcela de responsabilidade, pois, conforme apontado neste Relatório se demanda muito tempo com execução de atividades que podem ser descentralizadas ou minimizadas por meio do uso de sistemas, restando pouco tempo disponível/ disponibilizado para a gestão como um todo. O relato da manifestação deixa claro este fato ao citar que: “(...) *em consulta à Polícia Rodoviária Federal acerca do boletim, visto que **ainda não o recebemos**, fomos informados que o policial que recebeu a **documentação apenas criou o processo no sistema, em 29.03, mas, não anexou os documentos e nem confeccionou o boletim.** Dessa forma, será necessário contatá-lo novamente para saber o que houve ou solicitar novamente a confecção.* (...)”

Note-se que o sinistro aconteceu no mês de março/2018, passados pouco mais de 6 meses, não se tem até o momento (outubro/2018), detalhes do sinistro, como data precisa, horário, local e como ocorreu o sinistro, revelando assim quem efetivamente deu causa ao dano. Após os apontamentos deste Relatório de Auditoria é que se pretende entrar em contato com a PRF para nova cobrança do boletim de ocorrência, documento que é requisito primordial para apuração de um sinistro. Apesar de não se ter este documento a unidade informa que não houve dolo/ culpa do motorista e portanto não há que se utilizar o contrato de manutenção. Tal fato revela a criticidade da situação pois a gestão mesmo sem o Boletim de Ocorrência, documento que contém os registros da ocorrência do sinistro, pretendia assumir os custos do dano, sem sequer acionar o terceiro que deu causa, considerando ser esta a versão correta dos fatos, afinal não há como precisar o que de fato ocorreu, uma vez que não se tem posse do registro da ocorrência com os detalhes do sinistro.

Semelhantemente, quanto ao sinistro nos outros veículos, as providências efetivas para conserto só apresentam indicação de ocorrerem após o registro dessa constatação. Dessa forma, seguem as recomendações abaixo que

serão acompanhadas por meio do Plano de Providências Permanente da Auditoria Interna.

**Recomendação 14**

Proceder com urgência abertura do Processo adequado à apuração dos fatos relativos aos sinistros com os veículos OKY 1262 e JSY-9834.

**Recomendação 15**

Tomar ações efetivas para o retorno dos 3 veículos sinistrados à disponibilidade de uso da frota da UFRB.

Cruz das Almas, 05 de outubro de 2018

Siméa Azevedo Brito Borges  
Siape 1578303  
Auditora Interna  
Chefe da Auditoria Interna

Alexsandra Silveira Mota  
Siape 1755960  
Assistente em Administração