

RELATÓRIO DE AUDITORIA Nº 02/2012

Setor de Transportes

1. INTRODUÇÃO

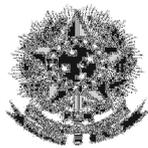
Em atenção ao preceituado no item 05 do PAINT/2012, devidamente aprovado *ad referendum* pelo Reitor da UNIFAL-MG em 28/12/2011 e pelo Conselho Universitário da UNIFAL-MG em 10/02/2012, através da Resolução nº 004/2012, foram desenvolvidos trabalhos nas rotinas da gestão de pessoas e que acabou por desencadear o presente relatório face da necessidade de se aprofundar as análises nas rotinas internas do Setor de Transportes.

Estas rotinas foram incluídas no escopo dos trabalhos a serem desenvolvidos por esta Auditoria Interna, neste ano de 2012, tendo em vista as irregularidades detectadas no Relatório de Auditoria nº 01/2012 com relação à concessão de diárias para os motoristas. Tal fato gerou a necessidade de se fazer um trabalho mais detalhado em relação às rotinas de viagens realizadas pelo Setor de Transportes da UNIFAL-MG, quando são utilizados os veículos oficiais, bem como seus controles com relação à saída/chegada dos mesmos.

Posto isto, almeja-se com a realização do presente trabalho checar as rotinas internas do Setor de Transportes, no tocante à fiscalização e acompanhamento das viagens realizadas com os veículos oficiais da UNIFAL-MG, bem como o procedimento adotado pelo Setor para controle de saída/chegada dos mesmos na Universidade.

2. IDENTIFICAÇÃO E DELIMITAÇÃO DA MATÉRIA

O item 05 do PAINT/2012 prevê a realização dos trabalhos de auditoria nas rotinas internas e nos procedimentos adotados pela gestão de pessoas da Instituição, dentre eles a concessão de diárias para os motoristas. Diante de tal procedimento, surgiu a necessidade de se fazer uma auditoria mais minuciosa quanto à realização de viagens efetuadas pelo Setor de Transportes com os veículos oficiais da UNIFAL-MG. A amostragem a ser analisada encontra-se previamente estabelecida no referido Plano de Auditoria Interna como sendo de 5% dos documentos existentes em cada



área a ser analisada. Contudo, face às incorreções encontradas fez-se necessário ampliar a amostragem.

Posto isso, foram analisados os controles de saída e entrada dos veículos oficiais na Universidade, no período de janeiro a maio de 2012, onde, através dos trabalhos realizados nos referidos documentos, pudemos identificar as incorreções e omissões quando do preenchimento dos mesmos.

3. PROCEDIMENTO

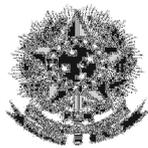
Em decorrência das impropriedades constatadas durante os trabalhos realizados na Pró-Reitoria de Gestão de Pessoas fez-se necessário desenvolver um plano de trabalho contendo as diretrizes a serem seguidas no decorrer deste trabalho de auditoria.

Para a realização dos trabalhos foram solicitados junto ao Setor de Transportes, através da Solicitação da Auditoria 01/2012 e Memo. UNIFAL-MG/AUDIN/Nº 24/2012, alguns esclarecimentos, quais sejam: a) Descrever minuciosamente as rotinas internas e controle de saída e chegada de veículo oficial; b) Informar quais os critérios utilizados pelo Setor para a liberação de viagem de servidor, por meio de veículo oficial; e c) Cópia dos controles de saída e chegada de veículos oficiais utilizados para o deslocamento de servidores (docentes e técnico-administrativos).

Sobre tal solicitação, fomos prontamente atendidos através do Ofício/Transportes/DSG/UNIFAL-MG nº 026/2012, na data de 15/05/2012.

Diante de tais documentos foi necessário solicitar, através da Solicitação da Auditoria 02/2012, outras informações, quais sejam: a) No tocante às rotinas de controle de saída e chegada de veículo oficial, explicar quem é o responsável pelo preenchimento de cada um dos presentes controles: CCV, CV e IP; b) Informar se todas as saídas de veículos oficiais se dão, exclusivamente, pela portaria do campus e se as mesmas são devidamente registradas na IP; c) Existe documentação de economicidade para a liberação dos veículos oficiais; e d) Informar o normativo que regulamenta os chamados pequenos deslocamentos (aqueles de até 110 km); bem como cópia dos controles CCV, CV e IP, através da Solicitação da Auditoria 04/2012.

Aos 23 dias do mês de julho de 2012, através do Memorando PROAF 58/2012, foram encaminhadas a esta Auditoria Interna as relações solicitadas bem como cópia dos referidos documentos solicitados através da Solicitação de Auditoria 04/12.



De posse dos documentos encaminhados pelo Setor de Transportes, foi realizado um confronto de informações entre a IP (Inscrição na Portaria), o CCV (Controle de Circulação de Veículo) e CV (Controle Veicular), a fim de localizar as irregularidades apontadas no Relatório de Auditoria nº 01/2012 acerca do complemento de diária para os motoristas e controles de saída/entrada dos veículos oficiais da Universidade.

Ao final dos trabalhos, foi encaminhado aos Setores envolvidos - Pró-Reitoria de Administração e Finanças e Setor de Transportes - para as devidas manifestações sobre os apontamentos e recomendações.

4. CONSTATAÇÕES

4.1 ANÁLISE DOS DOCUMENTOS

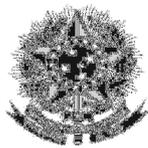
Como mencionado no item anterior, foi solicitado por esta Auditoria Interna cópia dos seguintes documentos para análise: IP (Inscrição na Portaria), CCV (Controle de Circulação de Veículo) e CV (Controle Veicular).

Em síntese, vale destacar as principais falhas nos referidos documentos (histórico anexo) para melhor compreensão do objeto em análise.

Na IP (Inscrição na Portaria) deparamos com informações errôneas tais como: marcação de datas erradas, sem número de placa do veículo e informação do número do veículo errado, número de placa errado e sem identificação de quem é o motorista e, em alguns casos, sem horário de saída/entrada.

O controle de saída/entrada de veículos realizado pelos porteiros através da IP deve ser muito rígido, uma vez que é a única maneira de identificação que eles possuem para controlar a saída/entrada de veículos da Universidade. Em se tratando dos veículos oficiais, este controle deve ser mais rígido ainda, pois, é com ele que o Setor de Transportes vai averiguar, juntamente com as informações que são passadas pelos motoristas através dos CV's, se os horários de saída/entrada constantes do mesmo, estão em conformidade ou se há divergências com os informados na IP, feita pelos porteiros, detectando, assim, alguma irregularidade.

Nos CCV's (Controle de Circulação de Veículo) deparamo-nos com falta de informações no preenchimento dos mesmos no início/fim da viagem, entre elas: falta



de informação da quilometragem constante no hodômetro na saída/chegada, falta de identificação e assinatura dos motoristas, falta de informação sobre o dia e horário de chegada, falta de preenchimento pelo usuário (obrigatório) sobre considerações gerais sobre o veículo e/ou condutor, bem como falta de informação sobre abastecimento e defeito nos veículos.

O preenchimento dos CCV's é de responsabilidade do Setor de Transportes juntamente com os motoristas. O primeiro é responsável pela emissão do documento para início da viagem, contendo as informações necessárias para que o motorista execute o serviço. Já o segundo é responsável pelo restante do preenchimento quando da execução e fim da viagem. Em se tratando de um documento oficial para início/fim de uma viagem, o setor responsável não pode permitir tais erros e/ou falta de informações no preenchimento. Tem que haver uma severa conferência, tanto no início quanto no fim da viagem, pois, além de ser um documento obrigatório, é com ele e com o CV que o Setor de Transportes vai verificar tudo que aconteceu durante o desenrolar da execução do serviço.

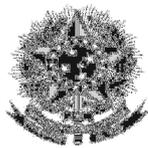
Nos CV's (Controle Veicular) os constantes erros são: falta de informação de quem é o motorista, da data/horário de saída/entrada, de identificação do requisitante e de descrição dos serviços.

Esse é um documento que não pode ser preenchido pelo motorista sem que o Setor responsável faça a devida checagem. Tal fato demonstra fragilidade das rotinas internas do Setor, ao passo que pode acarretar a existência de informações incorretas, principalmente quanto ao horário de saída/entrada, o que pode ocasionar, em alguns casos, complementações de diária, também incorretas. É com este documento que o Setor responsável vai fazer os cruzamentos de informações com a IP para saber se foram cometidas incorreções por parte dos motoristas.

Essa rotina de controle do responsável pelo Setor sobre os documentos produzidos pelos motoristas corrobora o princípio da segregação de funções, uma vez que o produto de um agente esta submetido ao controle de outro. Esta segregação de funções é característica de um controle interno eficaz.

4.2. CONSTATAÇÕES E APONTAMENTOS

Antes de analisar o controle de saída/chegada dos veículos oficiais da Universidade e seus documentos, cabe ressaltar que a falta do CV ocorreu em várias delas - assim como informações incompletas no ato de preenchimento do mesmo. O



CV é um documento obrigatório que o motorista tem que apresentar ao fim da viagem contendo as seguintes informações: placa do carro, número da solicitação, data e horário de saída/chegada, nome do motorista, quilometragem de saída/chegada, órgão requisitante e descrição dos serviços. Como dito anteriormente, muitos deles estão incompletos, outros com informações diferentes das anotadas na IP e, em alguns casos, os motoristas não apresentaram o referido documento, ficando dessa forma impossível a conferência de informações por parte do Setor de Transportes. O Setor responsável deve exigir este documento dos motoristas, uma vez que é o responsável para conferir as informações ali anotadas e confrontá-las com as anotações da IP, verificando, assim, se há alguma divergência.

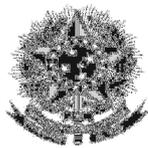
Depreende-se da documentação enviada pelo Setor de Transportes desta Universidade uma série de divergências em relação à saída/entrada de veículos anotadas na IP e no CV, falta de informações no preenchimento dos CCV's e na IP, anotações errôneas na IP realizada pelos porteiros e no CV realizado pelos motoristas, bem como falta de documento obrigatório para realização de viagens.

Confrontando os registros constantes da IP, dos CCV's e dos CV's, constatou-se que as anotações ali contidas, sobre controle de saída/entrada de veículos e informação pelos motoristas sobre horário de saída/entrada, estão em confronto umas com as outras.

Das viagens analisadas, a maior parte delas não tem registro de saída/entrada nas portarias; em outras tem saída, mas não tem entrada, ou vice versa; em outras o horário de chegada está diferente, o que acarretou complementação de diária; em outras o horário de saída está diferente.

Algumas indagações surgiram quando da análise da documentação: Como um veículo oficial sai para viagem sem que haja registro de saída/entrada nas respectivas portarias? Como é possível haver registro de saída, se não há registro de entrada? Ou como há registro de entrada, se não há registro de saída? Como no CV pode constar um horário de saída diferente do registrado na IP? Como o horário de entrada no CV pode ser diferente do registrado na IP? E mais, como o Setor de Transportes ainda não percebeu essas falhas? Será que não está sendo realizada a devida conferência?

Como se vê da referida documentação, os porteiros, esses responsáveis pelo preenchimento da IP, estão com total despreparo e desatenção para preenchimento da mesma. Não pode um documento que controla toda a saída/entrada de veículos oficiais desta Universidade, conter tantos erros e falta de informações. O Setor



responsável tem que promover a orientação dos mesmos, sobre a importância do correto preenchimento da IP, para que este seja legível e completo.

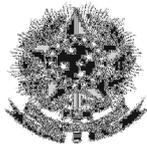
Do mesmo modo que os porteiros estão despreparados para preenchimento da IP, os motoristas, esses responsáveis pela complementação das informações pertinentes nos CCV's e preenchimento dos CV's também o estão. Esses documentos, CCV e CV, são de preenchimento e apresentação obrigatórios, após a realização das viagens; e como estão incompletos e/ou faltando informações não há como o Setor de Transportes conferir e averiguar se estão de acordo.

Nota-se que estamos lidando com um procedimento frágil de execução de tarefas. Uma porque os porteiros não estão preenchendo corretamente a IP, outra porque os motoristas também não estão preenchendo corretamente o CCV e o CV, dificultando, assim, a conferência por parte do Setor de Transportes. Contudo, cabe observar que a competente conferência, face aos inúmeros erros constantes dos documentos, não vem sendo feita pelo Setor responsável.

Vale destacar que, quando da análise dos documentos e confronto das informações, foram descartados as diferenças de minutos, restando aqui informadas as grandes diferenças de registro de saída/entrada na IP e no CV.

A ausência de conferência dos presentes documentos, assim como o incorreto/incompleto preenchimento podem gerar irregularidades e causar danos ao erário. A título de exemplo vejamos o ocorrido com a viagem de fls. 43 da pasta CCV: através do confronto de informações entre a IP e o CV, constatou-se que o servidor SIAPE nº 1096498, informou, através do CCV e do CV, que chegou nesta Universidade à 1h do dia 07-02-2012, conforme se vê às fls. 45 da pasta CCV, sendo que no registro na IP o porteiro registrou sua entrada na Universidade às 23h e 38min, do dia 06-02-2012, como se vê às fls. 07v, da pasta IP. Tal fato gerou complementação indevida de diária para o respectivo motorista. Vale destacar, ainda, que o mesmo rasurou o documento CCV e CV, no campo reservado para informação da hora de chegada.

A complementação de diária só pode ser paga para aquele motorista que, por algum motivo, ultrapassa as primeiras horas do dia seguinte ao previsto para chegada. No presente caso isso não ocorreu, conforme se vê às fls. 07v da pasta IP, pois o registro de entrada na Instituição se deu às 23h e 38min. Além de informar um horário diferente do registrado na IP, o referido motorista **RASUROU** os documentos CCV e CV, o que agrava ainda mais a situação. Cabe salientar que, embasado em documentos rasurados e conflitantes com a informação constante na IP, o motorista solicitou a complementação da diária, o que foi avalizado pelo responsável pelo Setor. Tal fato



demonstra que não está sendo feita, pelo Setor responsável, a devida confrontação entre os documentos. Esse fato gerou complementação indevida de diária para o motorista no valor de R\$ 210,38 (duzentos e dez reais e trinta e oito centavos), conforme se verifica na OB nº 2012OB800744.

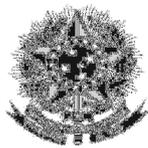
Com base no ocorrido, pode-se fazer o seguinte questionamento: Será que esta é a primeira vez que tal fato acontece ou isso já vem acontecendo e o Setor responsável não detectou o problema?

O Setor de Transportes já deveria ter detectado essa irregularidade, mas, como não há conferência, não há como, por parte de quem efetua o pagamento das diárias, saber se está correto ou não, pois ele se baseia em informações fornecidas pelo responsável pelo pedido de complementação de diária.

Outra forma de demonstrar os indícios de irregularidades, no que se refere às informações fornecidas pelos motoristas nos documentos CCV e CV pode ser constatada nos documentos referentes a uma viagem realizada pelo servidor SIAPE Nº 1097132, que também gerou complementação de diária. No CCV o usuário assinou no respectivo campo e informou sua chegada, que se deu em sua casa às 0h e 11min, do dia 16-05-2012 e informou a quilometragem registrada no hodômetro como sendo de 63.430 km. Já o motorista informou sua chegada à Universidade como sendo à 1h, do dia 17-05-2012, e informou que o hodômetro registrava 63.435 km, já o porteiro registrou na IP sua entrada aos 50min, do dia 17-05-2012. Nota-se que há incoerência com relação à data e o horário de chegada.

Analisando a situação descrita acima, podemos fazer o seguinte questionamento: Se o passageiro transportado assinou a informação que o motorista o deixou em sua casa à 0h e 11min quando o hodômetro registrava 63.430 km e o motorista informou que chegou à Universidade à 1h e a quilometragem informada por ele era de 63.435, quer dizer que ele percorreu 5 km em 49 minutos?

O Setor de Transportes, através do Memorando PROAF 58/2012, informou que as saídas dos veículos se dão pela portaria ou pelo portão da garagem. Quando as saídas se dão pelo portão da garagem, os porteiros são posteriormente informados para que estes registrem na IP. Contudo, de acordo com o analisado, o que se nota é que essa prática não vem ocorrendo, tendo em vista o alto índice de viagens sem registro de saída/entrada nas portarias. De acordo com o Chefe do Setor, essa prática foi recomendada a todos os motoristas, porém isso não basta. Tem que haver conferência por parte do Setor responsável, acerca da adoção ou não da referida



prática. Se tomar por base o que está documentado, verifica-se que tal prática não vem sendo observada pelos motoristas.

Conforme dito anteriormente, o controle de saída/entrada dos veículos oficiais tem que ser rígido, para que o Setor responsável confronte as informações e verifique se há dados errôneos e/ou informações divergentes entre porteiros e motoristas, o que conseqüentemente pode acarretar incorreções, como por exemplo, a complementação indevida de diária conforme descrito acima.

Outro ponto a ser considerado é a racionalização dos deslocamentos dos motoristas de forma que isso não gere um grande número de horas extras. Tal fato se deve tendo em vista a impossibilidade de instituição de banco de horas na Universidade, conforme orientado pela Progepe no Of. UNIFAL-MG/Progepe/Nº 249/2012. Vejamos:

...

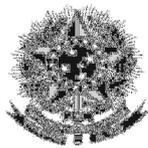
Desse modo, entendemos que, s.m.j., não há previsão legal para que os órgãos e entidades integrantes do SIPEC adotem o banco de horas, vez que sua utilização afronta os arts. 19 e 73 da Lei nº 8.112, de 1990.

5. CONCLUSÃO

Da análise realizada restaram comprovados indícios de irregularidade que ocasionaram prejuízos à Instituição e, conseqüentemente, ao erário com relação à complementação de diária do servidor SIAPE 1096498.

Tanto os motoristas responsáveis pelo preenchimento do CCV e CV, quanto os porteiros, responsáveis pelo preenchimento da IP, estão despreparados para realizá-los. Além das informações incorretas existentes, a falta de informações é uma constante quando do preenchimento.

A UNIFAL-MG, através do Setor de Transportes, realiza inúmeras viagens utilizando veículos oficiais durante o ano, seja com professores, seja com servidores técnico-administrativos, gerando, assim, um alto custo com diárias, tanto com estes quanto com os motoristas. Em conseqüência disso, o controle das viagens realizado pelo Setor de Transportes, em tese, teria que ser bastante rigoroso quanto às informações passadas pelos motoristas. O responsável pelo Setor ou aquele designado pelo mesmo para controlar as viagens e informações fornecidas pelos motoristas



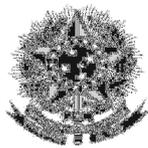
através dos CCV's e CV's, não pode simplesmente receber esses documentos, arquivar e dar a viagem como encerrada. É preciso fazer uma conferência nas informações, como se fosse uma "prestação de contas" pelo serviço executado. Através dessa "prestação de contas", o responsável pelo controle das viagens deverá verificar se as informações dos motoristas procedem e, em caso positivo, acusar encerrada a viagem, ou se algo de anormal tiver acontecido verificar os motivos, solucioná-los e aí então encerrá-la.

Como já foi dito, a UNIFAL-MG despende de um alto valor com diárias, valor este que pode aumentar pelo motivo já exposto. Devido a isso se torna este controle por parte do Setor de Transporte mais importante ainda. Com ele pode-se evitar pagamentos indevidos de complementação de diárias para os motoristas, pois, um dos princípios basilares da administração pública, e que nossa Universidade observa fielmente, é o princípio da economicidade e, sendo falho esse controle de saída/entrada de veículos oficiais da Universidade, pode ferir este princípio que norteia nossa administração, uma vez que o sistema de controle de saída/entrada fica vulnerável para informações incorretas por parte dos motoristas, como ocorreu na viagem de fls. 43.

6. MANIFESTAÇÃO DO SETOR ENVOLVIDO

Findos os trabalhos, através do Memo. UNIFAL-MG/AUDIN/Nº39/2012, foi encaminhado à Pró-Reitoria de Administração e Finanças a minuta do presente relatório para que a mesma, juntamente com o setor de transportes, analisasse os apontamentos e recomendações feitas por essa Auditoria Interna, quais sejam:

- 1) *Que os porteiros sejam melhor instruídos sobre o correto e legível preenchimento da IP, pelo o Setor de Transportes;*
- 2) *Que os motoristas sejam melhor instruídos sobre o correto e legível preenchimento do CCV e do CV, pelo Setor de Transportes;*
- 3) *Que o documento CV passe a ser assinado pelo motorista e pelo porteiro, que acostará o horário correto de chegada à Instituição;*
- 4) *Que o CCV seja assinado também pelo Chefe do Setor de Transportes;*
- 5) *Que o Setor de Transportes confronte regularmente os dados informados na IP, no CCV e no CV;*
- 6) *Que todas as saídas de viagens se deem exclusivamente pela portaria;*
- 7) *Que, quando houver complementação de diária, seja encaminhado para o Setor responsável pela autorização do pagamento, cópia da IP indicando sua saída/entrada na Universidade, cópia do CCV assinado pelo motorista e pelo professor/técnico-administrativo que usufruiu do serviço e CV assinado pelo motorista e pelo porteiro;*
- 8) *Que seja providenciada a imediata restituição ao erário, através de GRU, do valor de R\$ 210,38 (duzentos e dez reais e trinta e oito centavos), referente à complementação de diária recebida indevidamente pelo servidor SIAPE 1096498;*
- 9) *Que seja encaminhada a esta Auditoria Interna cópia do documento de restituição ao erário;*



10) *Que, quando do atendimento de alguma solicitação de documentos, pelo Setor de Transportes, estes sejam conferidos pelo Chefe do Setor, uma vez que os documentos encaminhados a esta Auditoria Interna contiveram algumas incorreções, tais como: numeração de fls. errada na Pasta CCV e Xerox na sequência errada na Pasta IP;*

11) *Que sejam implementadas, pelo Setor responsável, rotinas internas de tal sorte que os deslocamentos dos motoristas sejam racionalizados, para que não gere banco de horas.*

Posto isso, aos 06 dias do mês de setembro de 2012, através do Memorando PROAF 87/2012, a Pró-Reitoria encaminha a manifestação do Setor de Transporte a qual passamos a transcrever na íntegra:

Venho por meio deste, encaminhar respostas quanto às recomendações e apontamentos emitidos pela Auditoria Interna referente ao Memo. UNIFAL-MG/AUDIN/Nº39/2012.

Diante dos apontamentos o Setor de Transportes/DSG emite as seguintes considerações e informações quanto às recomendações constantes na Minuta de Relatório de Auditoria nº 02/2012:

1. *Quanto à instrução junto aos porteiros: o Setor de Transportes repassará as informações para o Setor de Vigilância solicitando uma orientação, novamente, quanto a forma de controle e registro de acesso e saída de veículos oficiais na Instituição. Informamos, também, que já foi feito um Processo Licitatório – Registro de Preço para aquisição de um Sistema denominado “Controle de acesso veicular, composto de controladora, leitor e cartão” que realizará automaticamente a leitura e registro de saída e entrada de veículos oficiais na Instituição. O Sistema terá comunicação online no Setor de Transportes, registrando assim toda e qualquer saída ou acesso de veículos. Esta comunicação substituirá o controle manual e facilitará a alimentação do Sistema Integrado de Transportes – SIT/UNIFAL-MG.*

2. *Quanto aos procedimentos dos motoristas: Com a implantação do novo Sistema (SIT/UNIFAL-MG) os preenchimentos e dados estão mais controlados/controláveis o que vem contribuindo para sanar as falhas ora apontadas.*

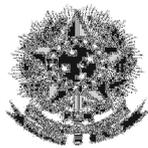
3. *Quanto às assinaturas dos Controles Veiculares (CV's): Com a implantação do “Controle de Acesso Veicular” não terá necessidade de assinatura dos porteiros. Enquanto não instalado acataremos a recomendação.*

4. *CCV assinada pelo Chefe do Setor de Transportes: Atualmente já ocorre.*

5. *Confrontar informações: Com a implantação dos Sistemas (SIT/UNIFAL-MG e Controle de Acesso Veicular) novas rotinas serão implementadas.*

6. *Saídas exclusivamente pelas portarias: Os motoristas foram orientados, até que seja reformado o acesso das garagens, à comunicarem aos porteiros suas saídas da Instituição.*

7. *Assinaturas nas CCV e CV: Quanto a CCV já está sendo atendido, CV vide item 3.*



8. *Segue cópia de comprovação de que o motorista SIAPE 1096498 esteve fora da Instituição conforme apontado no relatório do mesmo – Controle de Circulação – CCV e Controle Veicular – CV, comprovação dada pela Cupom Fiscal de abastecimento que se deu as 00h29 do dia 07/02/2012. Sendo assim, constatamos mais uma falta de informação emitida/registrada pela IP (Identificação de Portaria), onde os porteiros deixaram de registrar a saída do motorista com o veículo. Segundo informações do motorista, o mesmo entrou na Universidade as 23h40 e saiu a pedido do docente Prof. Tomás para conduzir alguns discentes até as proximidades da residência (devido ao horário) e posteriormente para abastecimento.*

9. *VIDE item 8.*

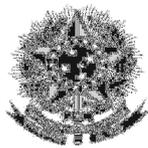
10. *Conferência de documentos pela Chefia de Transportes: Já está sendo atendido.*

11. *Após reunião no dia 06/09/12 com os motoristas ficou acordado que as viagens serão racionalizadas e que as horas que ultrapassarem as horas normais e extras serão compensadas no próprio mês. As viagens que ocorrerem nos últimos dias do mês gerando horas excedentes será compensado nos primeiros dias úteis do mês subsequente.*

7. APRECIÇÃO DA MANIFESTAÇÃO DO SETOR RESPONSÁVEL

Das explanações constantes das justificativas apresentadas pelo setor, verificamos que a Instituição vem realizando esforços no sentido de se otimizar as rotinas internas do setor de transportes. Além do sistema que o referido Setor mencionou no item 01 da sua justificativa, na reunião do dia 06/09/2012, onde estiveram presentes os três motoristas do quadro desta Instituição; o Vice Reitor, Professor Edmêr Silvestre Pereira Júnior; a Pró-Reitora de Administração e Finanças, Vera Lúcia de Carvalho Rosa; o Pró-Reitor de Gestão de Pessoas, Júlio Cesar Barbosa; o Chefe do Setor de Transporte, Douglas Silveira Toledo Pereira; a Chefe do Setor de Cadastro, Selma Aparecida da Cruz Trombeta; e o Auditor Chefe, Jeferson Alves dos Santos, foi relatado pelo Vice-Reitor que foram adquiridos tacógrafos digitais para serem instalados nos veículos Oficiais, o que otimizará ainda mais as rotinas internas do setor. Ainda na mesma reunião, foi relatado, também, que a norma que regulamenta o setor já se encontra em fase final de tramitação e em breve entrará em vigor e auxiliará ainda mais na otimização das rotinas daquele setor.

Com relação às recomendações, verifica-se que o setor apenas manifestou-se contrário às recomendações de nº 08 e 09, as quais diziam respeito à devolução ao erário do montante de R\$ 210,38 (*duzentos e dez reais e trinta e oito centavos*) referente à complementação de diárias, supostamente indevida, solicitada pelo servidor SIAPE 1096498. Com relação ao presente caso, demonstrou o Setor responsável através dos documentos apresentados a esta Auditoria Interna, que

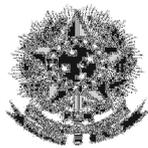


realmente o servidor entrou na Instituição no horário registrado na IP, contudo, atendendo à solicitação do professor que acompanhava os alunos naquele deslocamento, o motorista saiu novamente da instituição para conduzir as alunas até mais próximo à residência das mesmas. Como já estava na rua novamente, aproveitou o motorista para abastecer o veículo conforme se verifica do comprovante (cupom fiscal) juntado à resposta do Setor onde consta que o abastecimento se deu no dia 07/02/2012 às 0h e 29min. Essa nossa saída do motorista da Instituição não foi devidamente registrada na IP ocasionando o mau entendido descrito no corpo das constatações do presente relatório. Tal fato demonstra a fragilidade do sistema vigente até a presente data e demonstra a real necessidade de se treinar os porteiros para que se otimize os procedimentos de registro de entrada e saída de veículos oficiais na Instituição, pelo menos até que se efetivamente instale o Controle de Acesso Veicular que está sendo adquirido pela Instituição.

Posto isso, tendo em vista as justificativas apresentadas pelo setor, algumas recomendações foram reformuladas e no tocante ao fato da complementação indevida de diária do servidor SIAPE nº 1096498, entendemos justificado o fato com a consequente exclusão das recomendações nº 8 e 9 constantes da minuta ora encaminhada. Assim, acostaremos ao item 8 do presente relatório as novas recomendações para serem observadas pelo setor.

8. RECOMENDAÇÕES

- 1) Que os porteiros sejam melhor instruídos sobre o correto e legível preenchimento da IP, pelo o Setor de Transportes;
- 2) Que os motoristas sejam melhor instruídos sobre o correto e legível preenchimento do CCV e do CV, pelo Setor de Transportes, evitando-se, principalmente rasuras nos referidos documentos;
- 3) Que o documento CV passe a ser assinado pelo motorista e pelo porteiro, que acostará o horário correto de chegada à Instituição, até que seja efetivamente implantado o Controle de Acesso Veicular que esta sendo adquirido;
- 4) Que o CCV seja assinado também pelo Chefe do Setor de Transportes;
- 5) Que o Setor de Transportes confronte regularmente os dados informados na IP, no CCV e no CV, até a implantação dos sistemas;
- 6) Que todas as saídas de viagens se deem exclusivamente pela portaria;



7) Que, quando houver complementação de diária, seja encaminhado para o Setor responsável pela autorização do pagamento, cópia da IP indicando sua saída/entrada na Universidade, cópia do CCV assinado pelo motorista e pelo professor/técnico-administrativo que usufruiu do serviço e CV assinado pelo motorista e pelo porteiro;

8) Que, quando do atendimento de alguma solicitação de documentos, pelo Setor de Transportes, estes sejam conferidos pelo Chefe do Setor, uma vez que os documentos encaminhados a esta Auditoria Interna contiveram algumas incorreções, tais como: numeração de fls. errada na Pasta CCV e Xerox na sequência errada na Pasta IP;

9) Que sejam implementadas, pelo Setor responsável, rotinas internas de tal sorte que os deslocamentos dos motoristas sejam racionalizados, para que não gere banco de horas.

Alfenas, 11 de setembro de 2012.

RODOLFO MARQUES GRECHI
Matrícula SIAPE nº 1939074
Membro Equipe de Apoio

JEFERSON ALVES DOS SANTOS
Matrícula SIAPE nº 1555750
Auditor Chefe da UNIFAL-MG