



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Brasília

RELATÓRIO DE AUDITORIA INTERNA Nº 03/2020

Auditoria de Gestão Patrimonial: Ociosidade da Frota e de Motoristas

À Dirigente:

Senhora Reitora Luciana Miyoko Massukado

Com cópia para: Pró-Reitoria de Administração e *campi* Brasília, Ceilândia, Estrutural, Gama, Planaltina, Recanto das Emas, Riacho Fundo, Samambaia, São Sebastião e Taguatinga

Locais auditados:

- Pró-Reitoria de Administração
- Diretoria de Administração e Planejamento de todos os *campi*

A Auditoria Interna (Audin) do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Brasília (IFB), cumprindo as atribuições estabelecidas no Decreto nº 3.591, de 06.09.2000, alterado pelo Decreto nº 4.304, de 16.07.2002, encaminha o Relatório de Auditoria Interna nº 03 para apreciação e conhecimento do resultado da Auditoria de Gestão Patrimonial: Ociosidade da Frota e de Motoristas, prevista no item 6.4 do Plano Anual de Auditoria Interna (PAINT) de 2020.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01	Localização geográfica dos Campi e Reitoria no Distrito Federal.....	15
Figura 02	Mapeamento do processo de saídas de veículos do <i>campus</i> Brasília.....	19
Figura 03	Modelo operacional projetado para o TáxiGov.....	41

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01	Distribuição percentual dos veículos por ano.....	24
Gráfico 02	Distância percorrida pela frota por tipo de veículo no período sob análise.....	25
Gráfico 03	Quilometragem percorrida por unidade.....	26
Gráfico 04	Gasto de combustível por unidade no período analisado	28
Gráfico 05	Comparativo entre os custos dos carros de passeio da frota própria e do TáxiGov por quilometragem rodada.....	42

LISTA DE QUADROS

Quadro 01	Datas dos encaminhamentos das informações requisitadas.....	13
Quadro 02	Frota do IFB em 2019.....	16
Quadro 03	Frota do campus Planaltina em 2019.....	21
Quadro 04	Utilização da frota de Planaltina por veículo.....	22
Quadro 05	Utilização da frota de Planaltina por tipo de veículo no período analisado (2018 e 2019).....	23
Quadro 06	Idade da frota em anos por tipo de veículo.....	23
Quadro 07	Quantidade de viagens e quilometragem percorrida por tipo de veículo.....	25
Quadro 08	Veículos que não foram rodados em ao menos um ano no período.....	27
Quadro 09	Custos com manutenção e peças da frota por tipo de veículo.....	29
Quadro 10	Custos com seguro obrigatório e facultativo por tipo de veículo.....	30
Quadro 11	Custos com licenciamento por tipo de veículo.....	31
Quadro 12	Depreciação dos caminhões da frota do IFB.....	32
Quadro 13	Depreciação das picapes da frota do IFB.....	32
Quadro 14	Depreciação dos veículos de passeio da frota do IFB.....	33
Quadro 15	Depreciação dos Ônibus e Micro-ônibus da frota do IFB.....	34
Quadro 16	Depreciação das vans e minivan da frota do IFB.....	35

Quadro 17	Custo de Remuneração do Capital da frota por tipo de veículo.....	36
Quadro 18	Custos relativos aos motoristas em 2018 e 2019.....	37
Quadro 19	Custos totais da frota e custo por quilômetro rodado no período entre 2018 e 2019.....	38
Quadro 20	Valores da Proposta da Empresa Quality Aluguel de Serviços S/A constante no Contrato 43/2020 da Câmara dos Deputados.....	43
Quadro 21	Demanda por veículos considerando estimativa de maior rodagem.....	44
Quadro 22	Projeção de custos da frota após redução e sob o modelo do Contrato 043/2020.....	45
Quadro 23	Médias percorridas por mês por veículo discriminadas por unidade.....	49
Quadro 24	Resumo dos custos da frota própria do IFB em 2018 e 2019.....	62

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABIN	Agência Brasileira de Inteligência
Audin	Auditoria Interna
CDMS	Coordenações de Manutenção e Serviços
CDSG	Coordenação de Serviços Gerais
CGU	Controladoria-Geral da União
DPVAT	Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de via Terrestre
IFB	Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Brasília
IN	Instrução Normativa
MPDG	Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão
PAINT	Plano Anual de Auditoria Interna
PRAD	Pró-Reitoria de Administração
SELIC	Sistema Especial de Liquidação e Custódia
TCU	Tribunal de Contas da União
SA	Solicitação de Auditoria
SUAP	Sistema Unificado de Administração Pública

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	11
1.1	Objetivo.....	11
1.2	Escopo.....	11
2	METODOLOGIA.....	12
2.1	Análise preliminar do objeto de auditoria.....	12
2.2	Coleta de dados.....	12
2.3	Identificação das limitações.....	12
2.4	Elaboração do relatório.....	12
3	EMISSÃO DO RELATÓRIO.....	13
3.1	Equipe de Auditores Internos.....	13
3.2	Existência de recomendações da Auditoria do IFB.....	13
3.3	Execução dos trabalhos, constatações e recomendações.....	13
3.3.1	Legislação aplicada aos transportes.....	14
3.3.2	Frota do IFB.....	14
3.3.2.1	Gestão da frota e da função transporte.....	18
3.3.2.2	<i>Campus Planaltina.....</i>	19
3.3.2.3	Idade da frota.....	23
3.3.2.4	Quilometragem percorrida no período.....	24
3.3.2.5	Custos operacionais.....	27

3.3.2.5.1	Combustíveis.....	28
3.3.2.5.2	Manutenção e peças.....	29
3.3.2.5.3	Seguros e licenciamento.....	30
3.3.2.5.4	Lavagens.....	31
3.3.2.5.5	Depreciação.....	31
3.3.2.5.6	Custo do capital investido.....	35
3.3.2.5.7	Custos relativos aos motoristas.....	36
3.3.2.6	Custo do Quilômetro Rodado.....	37
3.3.2.7	Outras opções de gestão do transporte compatíveis à estrutura do IFB.....	39
3.3.2.7.1	TáxiGov.....	39
3.3.2.7.2	Frota terceirizada.....	42
4	CONSTATAÇÕES, RECOMENDAÇÕES E ORIENTAÇÕES.....	46
4.1	Recomendações.....	46
4.1.1	Fato 1 – Falhas nos registros de viagens dos veículos.....	46
4.1.1.1	Solicitação de pronunciamento da unidade examinada.....	46
4.1.1.2	Manifestação da unidade examinada e análise do controle interno....	46
4.1.1.2.1	<i>Campus Brasília</i>	46
4.1.1.2.2	<i>Campus Gama</i>	47
4.1.1.2.3	<i>Campus Planaltina</i>	47
4.1.1.2.4	<i>Campus Riacho Fundo</i>	47

4.1.1.3	Recomendação (311).....	47
4.1.2	Fato 2 – Não utilização do SUAP, aba “Frota”, para registro de viagens e controle da frota.....	48
4.1.2.1	Solicitação de pronunciamento da unidade examinada.....	48
4.1.2.2	Manifestação da unidade examinada e análise do controle interno...48	
4.1.2.2.1	<i>Campus Estrutural</i>	48
4.1.2.2.2	<i>Campus Gama</i>	49
4.1.2.2.3	<i>Campus São Sebastião</i>	49
4.1.2.3	Recomendação (312).....	49
4.1.3	Fato 3 – Ociosidade excessiva da frota própria.....	49
4.1.3.1	Solicitação de pronunciamento da unidade examinada.....	50
4.1.3.2	Manifestação da unidade examinada.....	50
4.1.3.2.1	Pró-Reitoria de Administração.....	50
4.1.3.2.2	<i>Campus Brasília</i>	51
4.1.3.2.3	<i>Campus Ceilândia</i>	52
4.1.3.2.4	<i>Campus Estrutural</i>	52
4.1.3.2.5	<i>Campus Gama</i>	53
4.1.3.2.6	<i>Campus Planaltina</i>	53
4.1.3.2.7	<i>Campus Recanto das Emas</i>	54
4.1.3.2.8	<i>Campus Riacho Fundo</i>	54
4.1.3.2.9	<i>Campus Samambaia</i>	54

4.1.3.2.10	<i>Campus São Sebastião</i>	56
4.1.3.2.11	<i>Campus Taguatinga</i>	56
4.1.3.3	Análise do controle interno.....	58
4.1.3.4	Recomendação (313)	59
4.2	Orientações.....	59
4.2.1	Módulo de “Frota” do SUAP insuficiente para controle e gerenciamento das atividades de transporte.....	59
5	CONCLUSÃO.....	61

1 INTRODUÇÃO

1.1 Objetivo

O objetivo geral da presente auditoria foi avaliar a gestão de transportes do IFB quanto à eficácia, eficiência e economicidade, comparando-a com outros modelos existentes na Administração Pública, de forma a auxiliar a alta administração em suas decisões futuras.

Subsidiariamente, pretendeu-se avaliar os controles internos adotados pelas unidades e o grau de adequação e cumprimento das normas vigentes.

1.2 Escopo

Examinou-se dados fornecidos pelos *campi* e reitoria quanto aos custos de aquisição, manutenção, lavagens, combustíveis, seguros, peças, depreciação, custo do capital investido e os gastos com motoristas para os anos de 2018 e 2019. O estudo também abrangeu informações quanto ao grau de ociosidade da frota, sendo solicitado às unidades o encaminhamento de relatório contendo todos os horários de chegada e saída para cada veículo e os horários em que as viagens foram solicitadas.

2 METODOLOGIA

A metodologia deste trabalho seguiu o planejamento estabelecido inicialmente no Programa de Auditoria de Gestão Patrimonial: Ociosidade da Frota e de Motoristas, conforme listado abaixo:

2.1 Análise preliminar do objeto de auditoria

- Verificar competências e estrutura organizacional;
- Estudar a legislação pertinente;
- Verificar a existência de relatórios/dossiês/notas técnicas referente aos controles internos;
- Verificar a existência de recomendações da Audin, CGU e TCU.

2.2 Coleta de dados

- Solicitar à Reitoria e aos *campi* informações quanto ao tempo disponível e o tempo de uso efetivo da frota automotiva;
- Solicitar à Reitoria e aos *campi* informações quanto aos custos fixos e variáveis incumbidos no transporte de servidores, alunos e colaboradores do IFB;
- Averiguação das informações constantes na aba “Frota” do SUAP;
- Observância de normativos e regulamentos internos e externos relativos à função transporte;
- Buscar informações, para efeito de comparação quanto à eficiência e economicidade, de modelos de gestão de transporte utilizados em outros órgãos da Administração Federal, como a terceirização completa do serviço e o TáxiGov;

2.3 Identificação das limitações

- Possível atraso ou não resposta às Solicitações de Auditoria;
- Informações ausentes ou incompletas nas respostas dos setores.
- Registros não fiéis à realidade no que tange a utilização da frota.

2.4 Elaboração do relatório

Elaborar relatório de auditoria de acordo com roteiro específico e com as constatações e recomendações observadas pela equipe de auditoria.

3 EMISSÃO DO RELATÓRIO

O relatório evidencia as principais constatações verificadas pela auditoria na análise dos processos, apontando as verificações encontradas e respectivas recomendações.

3.1 Equipe de auditores internos

- Vítor Neves de Moraes (titular);
- Carla Regina Klein

3.2 Existência de recomendações da Auditoria do IFB

Não há recomendações em relatórios anteriores.

3.3 Execução dos trabalhos, constatações e recomendações

A presente auditoria tinha como prazo para planejamento, execução e finalização, o período de 02 de janeiro à 04 de maio de 2020. Todavia, devido à ampliação dos prazos concedidos a algumas unidades, não foi possível finalizá-la no tempo planejado.

O Quadro abaixo explicita as solicitações de informações da auditoria e as respectivas datas de resposta das unidades:

Quadro 01 – Datas dos encaminhamentos das informações requisitadas

Solicitação	Data do Envio	Prazo	Respostas					
			Brasília	Ceilândia	Estrutural	Gama	Planaltina	Recanto das Emas
SA Inicial	29-jan	12-fev	-	-	12-fev	-	-	-
E-mail	13-fev	20-fev	14-fev	19-fev		-	19-fev	-
						30-mar		6-mar
Solicitação	Data do Envio	Prazo	Respostas					
			Reitoria	Riacho Fundo	Samambaia	São Sebastião	Taguatinga	
SA Inicial	29-jan	12-fev	-	-	12-fev	-	-	
E-mail	13-fev	20-fev	-	-		20-fev	-	
			9-abr	30-mar			21-fev	

Fonte: elaboração própria

A coleta de informações iniciou-se com envio das Solicitações de Auditoria (SA) 9, 10 e 11/2020-AUDIN/IFB, aos *campi* e à PRAD solicitando a resposta a um questionário que permitisse conhecer mais das atividades das áreas e o preenchimento de uma planilha contendo informações sobre o custo da frota para o IF, bem como seu efetivo grau de utilização para o período de 2018 e 2019.

3.3.1 Legislação aplicada aos transportes

Sobre a função de transporte de alunos, servidores e colaboradores no interesse do IFB, incide a seguinte base normativa:

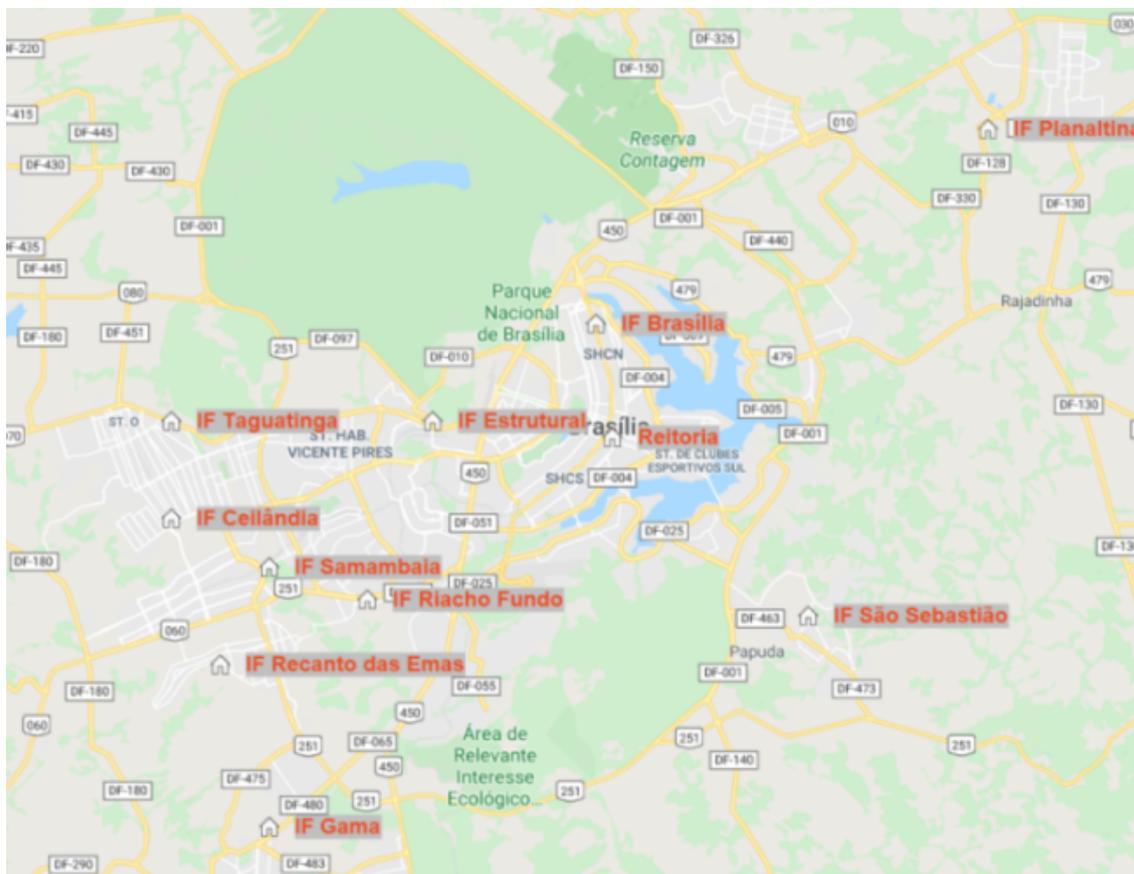
- Lei 1.081, de 13 de abril de 1950; versa sobre o uso de carros oficiais pela administração pública.
- Decreto 9.287, de 15 de fevereiro de 2018, regulamenta a legislação acima, versando sobre a utilização de veículos oficiais pela administração pública federal direta, autárquica e fundacional.
- Instrução Normativa 10, de 23 de novembro de 2018, do MPDG; estabelece diretrizes e procedimentos para utilização do serviço de transporte terrestre, por demanda, pelos servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos e entidades da Administração Pública direta, autárquica e fundacional, no âmbito do Poder Executivo federal, localizados no Distrito Federal e entorno.
- Portaria Normativa 006, de 26 de agosto de 2014, do IFB; versa sobre a regulamentação do uso de veículos oficiais no âmbito do IFB e sobre os procedimentos a serem adotados em casos de acidentes envolvendo os veículos oficiais.

3.3.2 Frota do IFB

Inicialmente, cabe destacar que o Instituto Federal de Brasília é composto por onze unidades, sendo dez *campi* distribuídos pelo Distrito Federal: Brasília, Ceilândia, Estrutural, Gama, Planaltina, Recanto das Emas, Riacho Fundo, Samambaia, São Sebastião e Taguatinga - e Reitoria, sede administrativa, localizada no Setor de Autarquias Sul.

Possui distância máxima entre suas Unidades de 68 km (IF Gama e IF Planaltina) e distância média entre a Reitoria e os *campi* de 25,5 km.

Figura 01 – Localização geográfica dos *campi* e Reitoria no Distrito Federal



Fonte: Google Maps com modificações

Para atender às atividades acadêmicas e administrativas da Instituição, o IFB dispõe de frota própria e de motoristas contratados. A gerência do transporte é realizada de forma descentralizada, sendo os *campi* e a reitoria responsáveis pela gestão e operacionalização de seus veículos. O Quadro 02 discrimina a situação da frota em estudo, que é composta por 92¹ veículos, entre carros de passeio, vans, micro-ônibus, ônibus, caminhões e picapes.

¹ Na realidade são 93, entretanto para fins deste trabalho, não foi incluído na análise o ônibus de placa JKO 7031, visto que a PRAD retificou documento revelando a existência deste quando os trabalhos de análise da Audin já haviam terminado, restando apenas o final da revisão do relatório. A Pró-Reitoria informou que este veículo rodou 594 km em 2018 e não teve saídas em 2019 por estar com problemas mecânicos.

Para fins de análise, os ônibus e micro-ônibus foram juntados em uma só classificação, assim como as vans e a minivan. Alguns veículos estão relacionados genericamente como “van” ou “ônibus” e afins, isto se deve ao fato das unidades não os terem discriminado corretamente e a auditoria não ter obtido informações acerca dos mesmos pelo SUAP. Outra ressalva a ser feita é que os dados duplicados, conflitantes ou com informações faltando, encaminhados pelas unidades, foram excluídos da análise pela Audin. Enfim, ressalta-se as informações encaminhadas à Audin pelas unidades e, portanto, incorporadas a este relatório são de responsabilidade dos *campi* e Reitoria.

Quadro 02 – Frota do IFB em 2019

Número	Unidade	Veículo	Tipo	Ano	Placa
1	Brasília	Masca Granmini/Agrale	Micro-Ônibus	2011	JIH 0671
2	Brasília	Ranger/Ford	Picape	2011	JIL 0981
3	Brasília	Mascarello Roma/Volkswagen	Ônibus	2010	JIL 1581
4	Brasília	Livina/Nissan	Carro de passeio	2009	JJU 0611
5	Brasília	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2010	JJU 5031
6	Brasília	Van/Mercedes-Benz	Van	2013	JKK 7718
7	Ceilândia	Transit 350 L Bus/Ford	Van	2013	JDX 9006
8	Ceilândia	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2013	JJL 1879
9	Ceilândia	Micro-ônibus	Micro-Ônibus	2013	JJL 6627
10	Ceilândia	Comil Campione R/Volvo	Ônibus	2013	JKO 3551
11	Ceilândia	L200/Mitsubishi	Picape	2013	JKO 3661
12	Estrutural	Transit 350 L Bus/Ford	Van	2012	JDX 9666
13	Estrutural	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2011	JID 0521
14	Estrutural	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2012/2013	JJL 1869
15	Estrutural	Comil Campione R/Volvo	Ônibus	2013	JKO 3561
16	Estrutural	L200/Mitsubishi	Picape	2013	JKO 3651
17	Estrutural	Volare W9 ON/Marcopolo	Micro-Ônibus	2013	JKO 7041
18	Gama	Cargo 815/Ford	Caminhão	2011	HNC 4360
19	Gama	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2011	JIC 0591
20	Gama	Ranger/Ford	Picape	2011	JIE 8261
21	Gama	Mascarello Roma/Volkswagen	Ônibus	2010	JIL 0591
22	Gama	Masca Granmini/Agrale	Micro-Ônibus	2011	JIL 6741
23	Gama	Livina/Nissan	Carro de passeio	2009	JJU 0641
24	Gama	Van/Mercedes-Benz	Van	2013	JKK 7738
25	Gama	L200/Mitsubishi	Picape	2013	JKO 3621
26	Planaltina	Ducato/Fiat	Van	2011	HHF 9916
27	Planaltina	Neobus	Ônibus	2002	JFP 3305
28	Planaltina	Parati/Volkswagen	Carro de passeio	2003	JFP 6005
29	Planaltina	Parati/Volkswagen	Carro de passeio	2003	JFP 6015
30	Planaltina	Ranger/Ford	Picape	2008	JHN 5063
31	Planaltina	Kangoo/Renault	Minivan	2008	JHN 8443

32	Planaltina	L200/Mitsubishi	Picape	2011	JHY 1071
33	Planaltina	Masca Granmini/Agrale	Micro-Ônibus	2010	JIL 0701
34	Planaltina	Gaiola	Caminhão	2011	JIL 8551
35	Planaltina	Munck	Caminhão	2011	JIL 8571
36	Planaltina	Caçamba	Caminhão	2011	JIL 9091
37	Planaltina	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2012	JJL 1809
38	Planaltina	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2012	JJL 1829
39	Planaltina	Livina/Nissan	Carro de passeio	2009	JJU 0651
40	Planaltina	Micro-ônibus	Micro-Ônibus	2010	JJU 2521
41	Planaltina	Comil Campione R/Volvo	Ônibus	2013	JKO 3571
42	Planaltina	Volare W9 ON/Marcopolo	Micro-Ônibus	2013	JKO 7051
43	Planaltina	Parati/Volkswagen	Carro de passeio	1996	KCM 3831
44	Planaltina	Clio/Renault	Carro de passeio	2005	NFX 9291
45	Planaltina	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2012	JIC 0611
46	Planaltina	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2012	JID 0541
47	Planaltina	Volare W9 ON/Marcopolo	Micro-Ônibus	2013	JKO 7021
48	Recanto das Emas	Van	Van	2012	JDX 9966
49	Recanto das Emas	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2011	JIL 0572
50	Recanto das Emas	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2012	JJL 1779
51	Recanto das Emas	Ranger/Ford	Picape	2011	JJU 6537
52	Recanto das Emas	Micro-ônibus	Micro-Ônibus	2011	JJU 6587
53	Recanto das Emas	Comil Campione R/Volvo	Ônibus	2013	JKO 3581
54	Reitoria	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2011	JIC 0611
55	Reitoria	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2011	JID 0531
56	Reitoria	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2011	JID 0541
57	Reitoria	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2011	JID 0551
58	Reitoria	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2011	JID 0611
59	Reitoria	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2012	JJL 1849
60	Reitoria	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2012	JJL 1859
61	Reitoria	Focus/Ford	Carro de passeio	2012	JJL 6870
62	Reitoria	Ranger/Ford	Picape	2011	JJU 6517
63	Reitoria	Van/Mercedes-Benz	Van	2013	JKK 7698
64	Reitoria	Van/Mercedes-Benz	Van	2013	JKK 7708
65	Reitoria	L200/Mitsubishi	Picape	2013	JKO 3611
66	Riacho Fundo	Transit 350 L Bus/Ford	Van	2013	JDX 8666
67	Riacho Fundo	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2011	JIC 0601
68	Riacho Fundo	Comil Campione R/Volvo	Ônibus	2013	JKO 3541
69	Riacho Fundo	L200/Mitsubishi	Picape	2013	JKO 3631
70	Riacho Fundo	Volare W9 ON/Marcopolo	Micro-Ônibus	2012	JKO 7061
71	Samambaia	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2011	JID 0561
72	Samambaia	Mascarello Roma/Volkswagen	Ônibus	2010	JIL 0571
73	Samambaia	Ranger/Ford	Picape	2011	JIL 0681
74	Samambaia	Livina/Nissan	Carro de passeio	2009/2010	JJU 0671
75	Samambaia	Volare W9 ON/Marcopolo	Micro-Ônibus	2012	JJU 6927
76	Samambaia	Van/Mercedes-Benz	Van	2013	JKK 7728
77	São Sebastião	Transit 350 L Bus/Ford	Van	2012	JDX 9696

78	São Sebastião	Micro-ônibus	Micro-Ônibus	2012	JJI 4993
79	São Sebastião	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2013	JJL 1839
80	São Sebastião	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2011	JJU 4971
81	São Sebastião	Ranger/Ford	Picape	2011	JJU 6527
82	São Sebastião	Comil Campione R/Volvo	Ônibus	2013	JKO 3591
83	Taguatinga	Transit 350 L Bus/Ford	Van	2012	JDX 8686
84	Taguatinga	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2011	JID 0601
85	Taguatinga	Ranger/Ford	Picape	2011	JIL 0581
86	Taguatinga	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2012/2013	JJL 1789
87	Taguatinga	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2012/2013	JJL 1799
88	Taguatinga	Livina/Nissan	Carro de passeio	2009/2010	JJU 0681
89	Taguatinga	Fiesta/Ford	Carro de passeio	2010/2011	JJU 5041
90	Taguatinga	Ônibus	Ônibus	2011	JJU 6597
91	Taguatinga	L200/Mitsubishi	Picape	2013	JKO 3641
92	Taguatinga	Volare W9 ON/Marcopolo	Micro-Ônibus	2013	JKO 7071

Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

Observa-se, no quadro 02, que as unidades com mais veículos são o *campus* Planaltina – com 22 automóveis – e a Reitoria – com 12 veículos, ambas as unidades com necessidades e estruturas diferenciadas. As demais apresentam frotas bastante semelhantes, com média de 6,4 veículos por *campus* e baixo desvio padrão.

3.3.2.1 Gestão da frota e da função transporte

Antes de descrever o estado da frota da Instituição e seus custos aplicados, cabem algumas considerações sobre como é feita a gestão do transporte nas Unidades de modo geral. A Auditoria Interna, então, solicitou, além das planilhas de custos e de registros, que os *campi* e Reitoria respondessem algumas questões sobre a gestão em si.

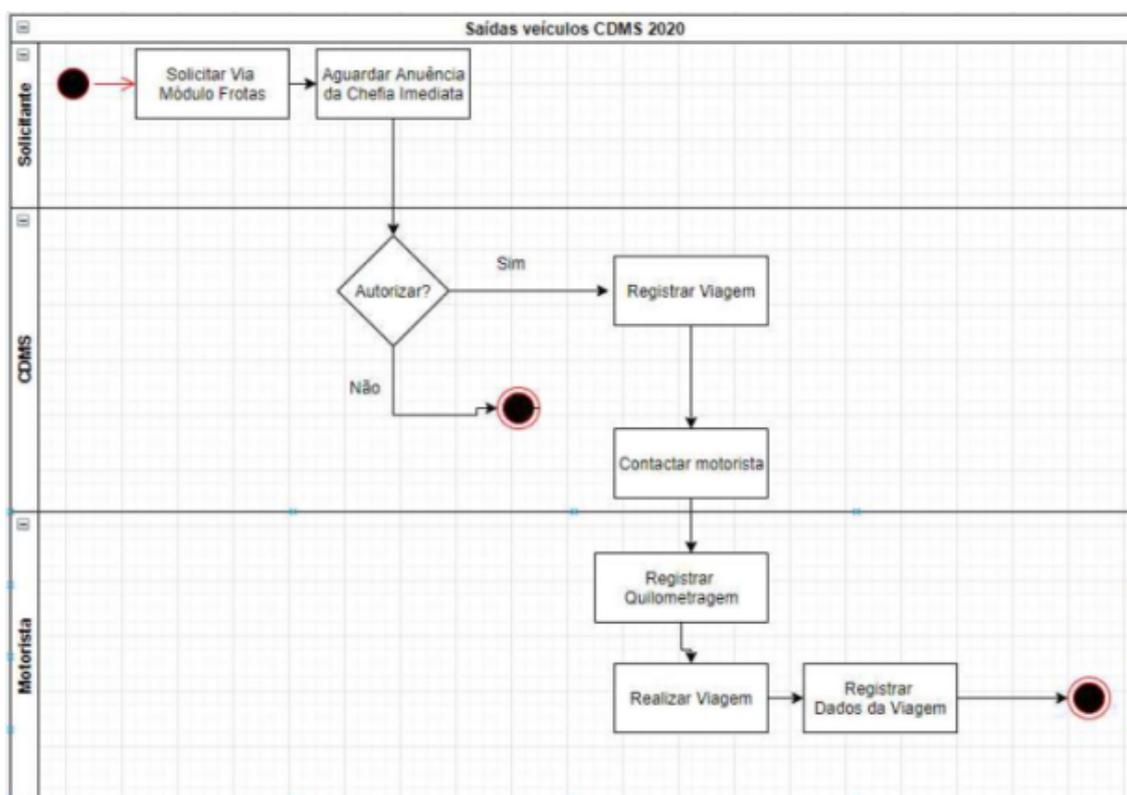
Visto que não responderam aos questionamentos, o contido nesta subseção não abrange os *campi* Riacho Fundo e Recanto das Emas.

Conforme explicitado na subseção anterior, a frota é composta, atualmente, por 92 veículos, com gestão descentralizada. Entretanto, a manutenção dos veículos é terceirizada, realizada por meio de contrato único assinado pela Reitoria. Nos *campi*, as Coordenações de Manutenção e Serviços são responsáveis pelo gerenciamento dos transportes, contendo em cada coordenação, de um a dois servidores responsáveis pelas demandas do setor. No período analisado, havia onze motoristas, sendo dez terceirizados e um servidor efetivo.

Fora questionado como cada unidade registrava as viagens e se utilizava a aba "Frota" no SUAP para o seu controle. Atualmente, a Reitoria e os *campi* Brasília, Ceilândia, Planaltina, Samambaia e Taguatinga a utilizam, enquanto os *campi* Estrutural, Gama e São Sebastião empregam outros meios, como agendamentos por e-mail e controle das reservas por meio de planilhas eletrônicas.

Também fora solicitado o mapeamento de processos da área de cada unidade. De todas, apenas o campus Brasília apresentou desenho relativo ao processo de saída de veículos:

Figura 02 – Mapeamento do processo de saídas de veículos do *campus* Brasília



Elaboração: *campus* Brasília

3.3.2.2 *Campus* Planaltina

As estruturas dos *campi* do IFB podem ser consideradas semelhantes. As unidades educacionais possuem a mesma estrutura administrativa, e a quantidade de professores, técnicos e alunos são próximas, com exceção dos *campi* Brasília e Planaltina que têm uma estrutura diferenciada. Concernente ao campus Planaltina, para fins desta auditoria, é vista como deveras destoante a ponto de necessitar de tópico próprio de análise.

Criado sob a alcunha de Escola Agrotécnica Federal de Brasília em 1959, passou a integrar a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica em 2008, quando a Lei nº 11.892 criou a rede de Institutos Federais. Voltado à formação profissional nas áreas da Agropecuária e Agroindústria, tanto no modelo tradicional quanto no agroecológico, o *campus* é uma fazenda e fica localizado na Zona Rural de Planaltina, uma das regiões administrativas do Distrito Federal.

O tamanho exacerbado, a localização afastada das zonas urbanas e as necessidades típicas das atividades de ensino associadas à Agropecuária e a Agroindústria fizeram com que o formato da frota, bem como sua utilização se distanciasse das demais unidades da Instituição, consoante manifestação da área:

“Temos uma área extensa de escola/fazenda com aproximadamente 1.700 hectares onde há necessidade intensa de uso interno dos veículos seja com demandas da área de produção ou relacionadas ao ensino como transporte de discentes para visitas técnicas em fazendas da região e internamente entre os setores agrícolas e suas respectivas salas de aulas. Alguns veículos são utilizados quase que em sua integralidade em áreas internas do campus saindo apenas para abastecimentos.”

Sua frota é formada por 22 veículos, entre carros de passeio, vans, picapes, ônibus e caminhões, além de tratores (estes não inclusos na análise do presente trabalho). O quadro a seguir explicita melhor a matéria:

Quadro 03 – Frota do *campus* Planaltina em 2019

Veículo	Tipo	Ano	Valor de Aquisição	Placa
Caçamba	Caminhão	2011	194.000,00	JIL 9091
Gaiola	Caminhão	2011	108.700,00	JIL 8551
Munck	Caminhão	2011	292.840,00	JIL 8571
L200/Mitsubishi	Picape	2011	79.013,16	JHY 1071
Ranger/Ford	Picape	2008	81.600,00	JHN 5063
Clio/Renault	Carro de passeio	2005	37.930,00	NFX 9291
Fiesta/Ford	Carro de passeio	2012	32.500,00	JJL 1809
Fiesta/Ford	Carro de passeio	2012	32.500,00	JJL 1829
Fiesta/Ford	Carro de passeio	2012	32.390,00	JID 0541
Fiesta/Ford	Carro de passeio	2012	32.390,00	JIC 0611
Parati/Volkswagen	Carro de passeio	2003	32.400,00	JFP 6005
Parati/Volkswagen	Carro de passeio	2003	32.400,00	JFP 6015
Parati/Volkswagen	Carro de passeio	1996	22.035,00	KCM 3831
Livina/Nissan	Carro de passeio	2009	48.676,92	JJU 0651
Masca Granmini/Agrale	Micro-Ônibus	2010	220.600,00	JIL 0701
Micro-ônibus	Micro-Ônibus	2010	123.228,99	JJU 2521
Volare W9 ON/Marcopolo	Micro-Ônibus	2013	-	JKO 7051
Volare W9 ON/Marcopolo	Micro-Ônibus	2013	227.800,00	JKO 7021
Kangoo/Renault	Minivan	2008	41.219,38	JHN 8443
Comil Campione R/Volvo	Ônibus	2013	-	JKO 3571
Ducato/Fiat	Van	2011	11.500,00	HHF 9916
Neobus	Ônibus	2002	-	JFP 3305

Fonte: elaboração própria baseada em informações do *campus* Planaltina

Percebe-se que, a exemplo das demais unidades, Planaltina tem seu veículo mais novo fabricado em 2013. Cabe destacar que alguns veículos não tiveram seus modelos descritos pelo *campus*, e foram nominados conforme o encaminhado. Quanto aos veículos de placas JKO7051, JKO3571 e JFP3305, o *campus* afirmou não ter encontrado em seus registros o valor de aquisição.

É também o *campus* com maior utilização dos seus veículos, em comparação com as demais unidades, com um total de 173.974 quilômetros rodados em 1.988 saídas.

Quadro 04 - Utilização da frota de Planaltina por veículo

Veículo	Tipo	Placa	Nº de viagens realizados - 2018	KM Rodado - 2018	Nº de viagens realizados - 2019	KM Rodado - 2019
Ducato/Fiat	Van	HHF 9916	158	5.171	49	5.615
Neobus	Ônibus	JFP 3305	1	2.348	0	0
Parati/Volkswagen	Carro de passeio	JFP 6005	11	9.854	19	574
Parati/Volkswagen	Carro de passeio	JFP 6015	45	10.234	4	235
Ranger/Ford	Picape	JHN 5063	82	4.983	51	3.865
Kangoo/Renault	Minivan	JHN 8443	39	9.350	10	232
L200/Mitsubishi	Picape	JHY 1071	82	3.953	29	1.718
Fiesta/Ford	Carro de passeio	JIC 0611	-	-	31	3.134
Fiesta/Ford	Carro de passeio	JID 0541	-	-	37	3.113
Masca Granmini/Agrale	Micro-Ônibus	JIL 0701	73	3.688	68	2.378
Gaiola	Caminhão	JIL 8551	25	5.219	20	1.288
Munck	Caminhão	JIL 8571	16	2.584	16	1.318
Caçamba	Caminhão	JIL 9091	4	2.123	3	201
Fiesta/Ford	Carro de passeio	JJL 1809	145	7.943	68	5.069
Fiesta/Ford	Carro de passeio	JJL 1829	107	6.150	82	5.795
Livina/Nissan	Carro de passeio	JJU 0651	189	12.286	101	7.293
Micro-ônibus	Micro-Ônibus	JJU 2521	1	1.937	5	195
Comil Campione R/Volvo	Ônibus	JKO 3571	45	8.754	25	2.113
Volare W9 ON/Marcopolo	Micro-Ônibus	JKO 7021	-	-	42	4.024
Volare W9 ON/Marcopolo	Micro-Ônibus	JKO 7051	139	5.872	48	2.006
Parati/Volkswagen	Carro de passeio	KCM 3831	11	10.426	0	0
Clio/Renault	Carro de passeio	NFX 9291	70	8.235	37	2.698
Total			1.243	121.110	745	52.864

Fonte: elaboração própria baseada em informações do *campus* Planaltina

Confrontando as informações acima com as demais unidades, extrai-se que o *campus* Planaltina é responsável por 20% das viagens e 23% da quilometragem rodada. A exemplo das outras unidades, apresenta veículos com quase ou nenhuma utilização no período, como a Parati KCM3831, o Neobus JFP3305 e o Kangoo JHN 8443. Há que se destacar também a queda na utilização dos veículos do ano de 2018 para 2019, fato que pode ser atribuído ao agravamento da crise orçamentária observada no último ano no Instituto.

Como observação, visto que este foi um dos *campi* com maiores problemas na solidez dos dados encaminhados, as informações incompletas, duplicadas ou manifestamente equivocadas, seja por erro de digitação ou erro de registro, foram descartadas para efeito de análise.

Quadro 05 - Utilização da frota de Planaltina por tipo de veículo no período analisado (2018 e 2019)

Tipo	Nº de veículos	Nº de viagens total	Média de viagens	Total de Km percorridos	Média Km percorridos por veículo	Média Km percorridos por viagem
Caminhão	3	84	28	12.733	4.244,3	151,6
Picape	2	244	122	14.519	7.259,5	59,5
Carro de passeio	9	957	106,3	93.039	10.337,7	97,2
Ônibus	6	447	74,5	33.315	5.552,5	74,5
Van	2	256	128	20.368	10.184,0	79,6
Todos	22	1.988	90,4	173.974	7.907,9	87,5

Fonte: elaboração própria baseada em informações do *campus* Planaltina

3.3.2.3 Idade da frota

Na análise dos dados, observou-se que o Instituto apresenta uma frota com idade média de 9 anos. Setenta e nove por cento dos veículos foram adquiridos entre 2011 e 2013. Chamam atenção alguns pontos fora da curva, como uma Parati de ano 1996 e duas de 2003, um Neobus de ano 2002 e um Clio 2005. Por fim, destaca-se que os veículos mais novos da frota datam de 2013. De forma a alcançar uma avaliação criteriosa, o quadro 06 apresenta as informações sobre idade da frota (em anos) por tipo de veículo:

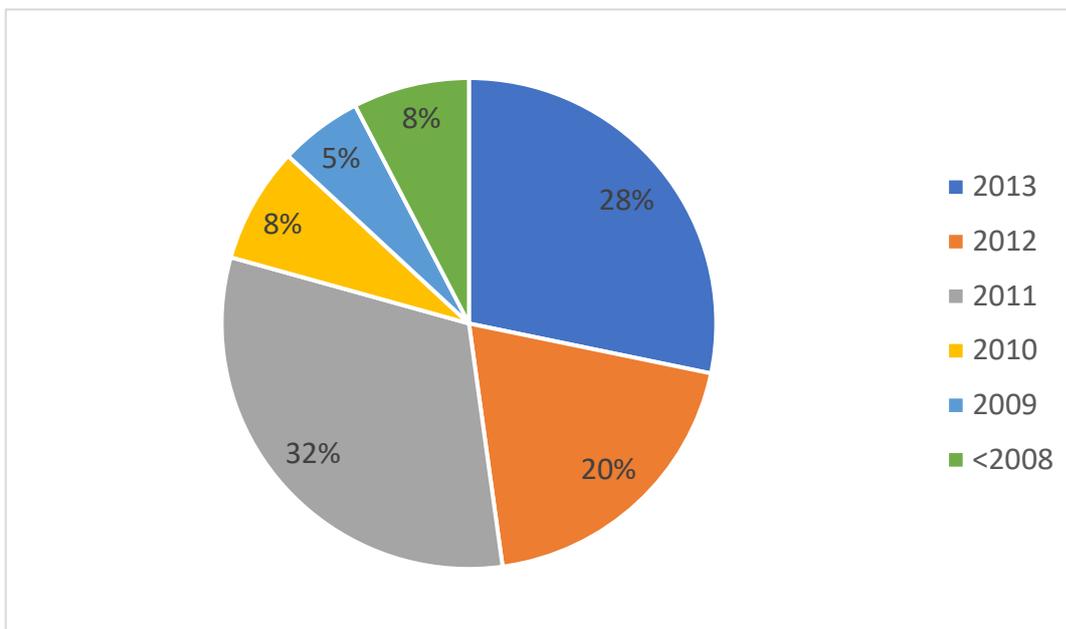
Quadro 06 – Idade da frota em anos por tipo de veículo

Tipo	Nº de Veículos	Idade Veículo Mais Antigo	Idade Veículo Mais Novo	Média de Idade	Desvio Padrão
Caminhão	4	9	9	9,00	0,00
Picape	15	12	7	8,40	1,36
Carro de passeio	36	24	7	9,94	3,32
Ônibus	24	18	7	8,54	2,31
Van	13	12	7	7,85	1,35
Todos	92	24	7	8,99	2,63

Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

Observa-se maior idade média apresentada para os veículos de passeio, com quase 10 anos e para os caminhões, com 9 anos. Diferencia-se nestas duas categorias a uniformidade: a maior variação de idade está entre os carros de passeio, explícito pelo desvio padrão de 3,32; enquanto os veículos de carga foram todos adquiridos em 2011 e, portanto, apresentam desvio padrão zero.

Também se faz necessária a visualização da distribuição de idade em termos percentuais:

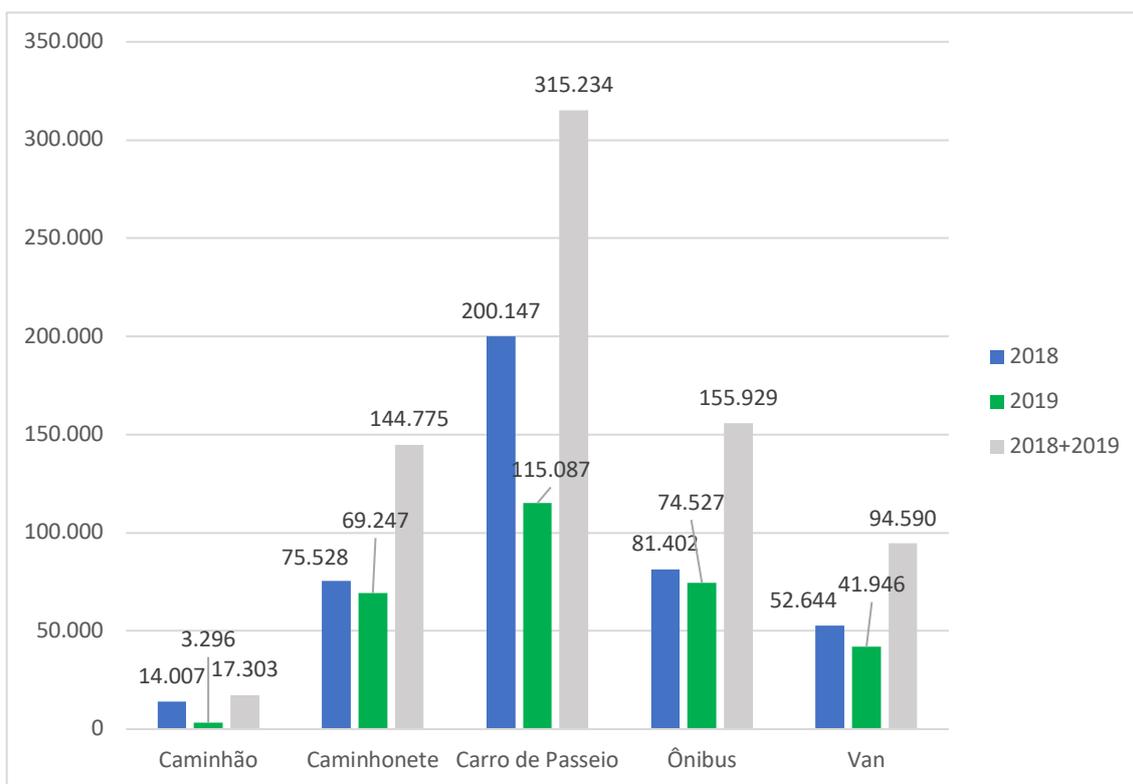
Gráfico 01 – Distribuição percentual dos veículos por ano

Fonte: elaboração própria

3.3.2.4 Quilometragem percorrida no período

De modo a obter o indicador do custo por quilômetro rodado, solicitamos às unidades o encaminhamento da quilometragem rodada, por veículo, nos anos de 2018 e 2019. O Gráfico 02 indica a distância percorrida por quilômetro, separado por categorias, visto que uma possível solução ou mudança a ser proposta nas atividades de transporte da instituição deve ser pensada sob este enfoque.

Gráfico 02 – Distância percorrida pela frota por tipo de veículo no período sob análise



Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

A frota do IFB percorreu, no período, 727.830 quilômetros. Da quilometragem percorrida em 2018 (423.728 km) para a de 2019 (304.102 km) observou-se queda na utilização de 28,23%.

Quadro 07 – Quantidade de viagens e quilometragem percorrida por tipo de veículo

Tipo	Nº de veículos	Nº de viagens total	Média de viagens anual	Total de Km percorridos	Média Km percorridos por veículo	Média Km percorridos por viagem
Caminhão	4	144	18	17.303	4.325,8	120,2
Picape	15	1.869	62	144.775	9.651,7	77,5
Carro de passeio	36	4.662	65	315.234	8.756,5	67,6
Ônibus	24	1.589	33	155.929	6.497,0	98,1
Van	13	1.578	61	94.590	7.276,1	60,0
Todos	92	9.841	107	727.830	7.911	74

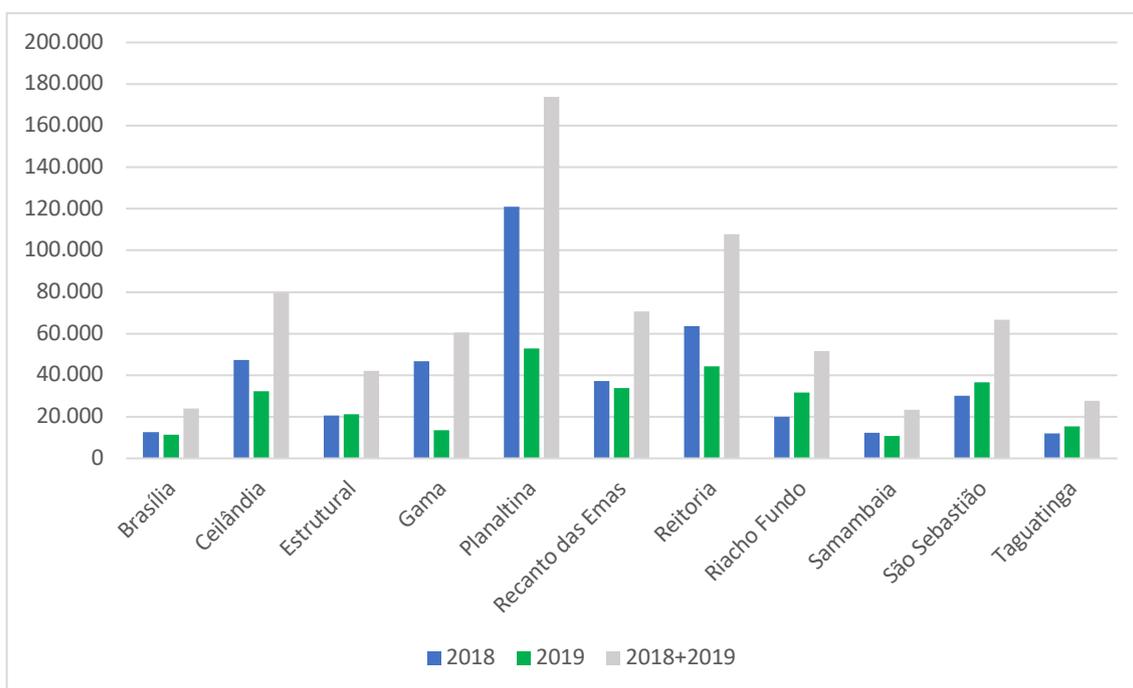
Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

O Quadro 07 traz informações relativas à média da quilometragem percorrida por veículo, dividida por tipo. Nesta análise, subverte-se a situação vista no Gráfico 02, de modo que os veículos mais demandados foram as Picapes, enquanto os caminhões foram os mais subutilizados. Naturalmente, há de se observar as particularidades de cada tipo de veículo, de modo que para cada há um objetivo e eles possuem usabilidades diversas.

Também é visto o número de viagens realizadas por tipo de veículo. Os carros de passeio obtiveram a maior média de utilização neste quesito, com 65 viagens anuais, enquanto os caminhões do IFB saem da garagem por 18 vezes ao ano.

Ressaltamos que a Reitoria e o *campus* Riacho Fundo não encaminharam registros de viagens da frota, enquanto o *campus* Gama encaminhou apenas os registros de 2019. Portanto, para que o número de viagens não ficasse subestimado e a análise prejudicada, aplicou-se a média das outras unidades por tipo de veículo para a frota dos acima mencionados. O gráfico a seguir discriminará a utilização da frota por unidade:

Gráfico 03 – Quilometragem percorrida por unidade



Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

Em ambos os anos, as unidades que mais demandaram a utilização de veículos foram Planaltina e Reitoria – as quais têm necessidades diferenciadas dos outros campi, conforme visto anteriormente. Outro ponto a ser observado é que, apesar da queda geral

de rodagem do ano de 2018 para 2019, os *campi* Estrutural, Riacho Fundo, São Sebastião, e Taguatinga apresentaram leve aumento.

Por fim, cabe destacar que, no período observado, houve 11 veículos que permaneceram ao menos um ano sem utilização, de posse da Reitoria e dos *campi* Brasília, Gama, Planaltina e Taguatinga, consoante o Quadro abaixo:

Quadro 08 – Veículos que não foram utilizados em ao menos um ano no período analisado

Unidade	Veículo	Tipo	Placa	KM Rodado 2018	KM Rodado 2019
Brasília	Ranger/Ford	Picape	JIL 0981	45	0
Gama	Fiesta/Ford	Carro de passeio	JIC 0591	1.482	0
Planaltina	Parati/Volkswagen	Carro de passeio	KCM 3831	10.426	0
Planaltina	Neobus	Ônibus	JFP 3305	2.348	0
Reitoria	Fiesta/Ford	Carro de passeio	JID 0611	2.487	0
Taguatinga	Ônibus	Ônibus	JJU 6597	404	0
Taguatinga	L200/Mitsubishi	Picape	JKO 3641	0	0
Taguatinga	Fiesta/Ford	Carro de passeio	JID 0601	0	0
Taguatinga	Fiesta/Ford	Carro de passeio	JJL 1789	0	0
Taguatinga	Fiesta/Ford	Carro de passeio	JJL 1799	0	0
Taguatinga	Fiesta/Ford	Carro de passeio	JJU 5041	0	0

Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

Vale ressaltar a situação encontrada no campus Taguatinga, onde cinco veículos não foram utilizados em nenhum dos anos avaliados.

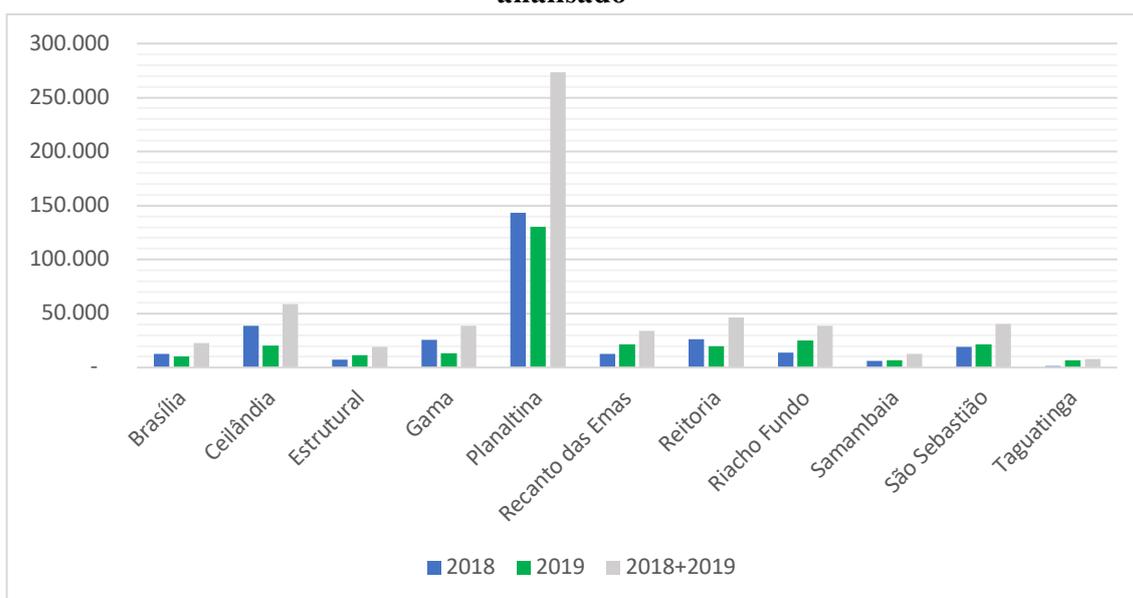
3.3.2.5 Custos operacionais

Analisou-se, durante o trabalho, os custos operacionais da frota própria nos anos de 2018 e 2019. Os seguintes indicadores foram incluídos e serão apresentados em sequência: gastos com combustíveis, manutenção, peças, seguro obrigatório, seguro facultativo, licenciamento, lavagens, depreciação, custo do capital investido e custos associados aos motoristas. Por fim, esses valores aliados à quilometragem indicarão o custo do quilômetro rodado pela frota do Instituto, indicador que será confrontado com outros modelos de gestão de transporte adotados pela Administração Federal.

3.3.2.5.1 Combustíveis

Por meio da análise dos dados enviados pelas Coordenações de Manutenção e Serviços dos *campi* (CDMS) e pela Coordenação de Serviços Gerais da Reitoria (CDSG), apurou-se os gastos com combustíveis nos anos alvo deste trabalho. O valor total atingiu R\$ 592.504,51, sendo R\$ 305.735,32 em 2018 e R\$ 286.769,19 em 2019.

Gráfico 04 – Gasto de combustível por unidade no período analisado



Fonte: Elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

Observa-se que o *campus* Planaltina fora responsável por 46,20% de todo o gasto de combustível do Instituto, no total de R\$ 273.684,45. Em comparação aos dados de utilização, nota-se maior peso relativo de gastos com combustível do *campus* Planaltina em relação aos demais, o que pode ser explicado pela maior utilização de veículos pesados, seja de carga ou de transporte de passageiros.

Planaltina, o qual possui bomba de combustíveis dentro do *campus*, discriminou tanto os gastos de abastecimentos em postos de combustíveis por veículo, quanto o valor global das bombas, informando valor de R\$ 101.382,36 referente ao abastecimento na bomba de gasolina e R\$ 7.428,70 na bomba de diesel.

Por fim, os *campi* Brasília, Gama e Riacho Fundo não discriminaram os gastos de combustível por veículo, mas dividiram o valor total igualmente pela frota.

3.3.2.5.2 Manutenção e peças

Para manter a frota própria em correto funcionamento e boas condições, faz-se necessário ao Instituto que atue por meio da realização de manutenções preventivas e corretivas e com a reposição de peças que apresentem defeitos. Apesar da gestão da frota ser descentralizada entre as unidades, a prestação de serviços de manutenção é centralizada e regida por contrato assinado pela PRAD. De 2018 até 23 de abril de 2019, estava em vigência o Contrato 10/2014 com a empresa NUTRICASH SERVIÇOS LTDA, sob a dotação anual estimada de R\$ 250.125,00. Em setembro daquele ano, firmou-se o Contrato 20/2019, entre o IFB e a empresa NP3 COMÉRCIO E SERVIÇOS LTDA.

Consoante o quadro a seguir, assim comportaram-se tais gastos para o ano de 2018 e 2019.

Quadro 09 – Custos com manutenção e peças da frota por tipo de veículo

Tipo	Veículos	Manutenções Realizadas 2018	Custos com Manutenção 2018	Custos com Peças 2018	Manutenções Realizadas 2019	Custos com Manutenção 2019	Custos com Peças 2019
Caminhão	4	4	13.875	-	1	15.000	-
Picape	15	12	22.447	3.206	6	16.773	10.778
Carro de passeio	36	26	40.330	3.985	17	21.372	5.622
Ônibus	24	22	127.426	42.108	18	103.695	59.665
Van	13	7	19.410	11.043	7	17.721	4.122
Todos	92	71	223.487	60.342	49	174.561	80.187

Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

Observa-se gastos totais com manutenção e peças no valor de R\$ 538.578 no período, sendo R\$ 283.829 em 2018 e R\$ 254.748 em 2019. Apesar do envelhecimento da frota, observou-se corte nos gastos com manutenção de um ano para o outro em 11%. Tal redução pode ser resultado das restrições orçamentárias a que o IFB foi exposto nos últimos anos e pode parcialmente explicar a falta de utilização de parte dos veículos, observada na seção sobre a rodagem da frota, constatando que 11 veículos não foram utilizados e outros muito pouco andaram.

Vale mencionar que, no novo contrato (Contrato 20/2019) assinado para atender às necessidades do IFB, a PRAD estimou valor de R\$ 52.500,00 para serviços e R\$ 220.000,00 com peças de reposição, além de percentual de administração de 3%, totalizando R\$ 272.500,00.

3.3.2.5.3 Seguros e licenciamento

No que tange à matéria dos seguros automotivos, é importante dividi-los em dois tipos:

- Seguro Obrigatório: aquele necessário a todos os veículos terrestres. O DPVAT - Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de via Terrestre - é cobrado com intenção a indenizar vítimas de acidentes de trânsito;
- Seguro Facultativo: como o nome diz, de adesão optativa. É contratado com o objetivo de proteger a Instituição contra o risco de danos materiais e pessoais que seus veículos possam vir a originar, a si ou a terceiros. Também pode resguardar casos fortuitos e fenômenos naturais.

No Instituto, a Reitoria e os *campi* Ceilândia, Estrutural, Gama, Riacho Fundo e São Sebastião relataram gastos com seguros facultativos nos anos analisados. No quadro a seguir, descrevemos os gastos desta natureza adotados pelo IFB.

Quadro 10 – Custos com seguro obrigatório e facultativo por tipo de veículo

Tipo	2018		2019		Total Período	
	Seguro Obrigatório	Seguro Facultativo	Seguro Obrigatório	Seguro Facultativo	Seguro Obrigatório	Seguro Facultativo
Caminhão	84,03	296,24	36,96	298,75	120,99	594,99
Picape	727,04	1.069,53	227,49	1.100,10	954,52	2.169,63
Carro de passeio	1.432,89	2.432,79	474,09	2.649,55	1.906,97	5.082,34
Ônibus	1.614,64	1.576,34	447,00	1.692,70	2.061,64	3.269,04
Van	1.011,30	928,85	263,08	954,40	1.274,38	1.883,25
Todos	4.869,90	6.303,75	1.448,61	6.695,50	6.318,51	12.999,25

Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

De relevante, observa-se que com a maior parte da frota descoberta, os gastos com seguros facultativos não são elevados. Também foram contabilizados os valores a título de licenciamento, os quais assim apresentam-se no período:

Quadro 11 – Custos com licenciamento por tipo de veículo

Tipo	2018	2019	Total
Caminhão	712,50	712,50	1.425,00
Picape	9.609,28	7.545,67	17.154,95
Carro de passeio	10.312,29	8.776,07	19.088,36
Ônibus	27.438,58	26.809,33	54.247,91
Van	10.104,78	6.218,78	16.323,56
Todos	58.177,42	50.062,35	108.239,77

Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

3.3.2.5.4 Lavagens

Em resposta ao solicitado pela Audin, as unidades do IFB relataram um total de 1.290 lavagens em um total de 92 veículos nos dois anos avaliados, perfazendo uma média anual de 7,01 lavagens por veículo. Os *campi* Brasília, Estrutural, Samambaia, São Sebastião e Taguatinga informaram não terem realizado nenhuma lavagem no período, enquanto o *Campus* Riacho Fundo não encaminhou as informações solicitadas.

Das outras unidades, as quais apuraram média próxima a uma lavagem por mês por veículo, foi informado que não incorreram em custos à administração. Diante destas informações, a Audin entrou em contato com a PRAD que esclareceu que, diferente de anos anteriores, atualmente o IFB não mantém funcionários encarregados de tal tarefa, nem é previsto no contrato de manutenção e gestão da frota a lavagem de veículos, sendo estas realizadas, de maneira geral, por cortesia das oficinas de manutenção ou postos de gasolina.

3.3.2.5.5 Depreciação

Para além dos custos operacionais acima citados, é importante não negligenciar os custos inerentes do desgaste causados pelo tempo aos bens móveis, os quais sofrem perda considerável de valor com o passar dos anos e esse montante deve ser contabilizado para alcançarmos o custo do quilômetro rodado da frota. Assim, para efeitos deste trabalho e estimativa, calculou-se a depreciação dos veículos, sendo o valor da compra menos o valor residual, e o resultado dividido pela vida útil dos mesmos. O valor residual adotado fora de 10% do valor de compra e a vida útil estimada em 15 anos para todos os veículos. Seguem os resultados, apresentados por tipo de veículo:

Quadro 12 - Depreciação dos caminhões da frota do IFB

Unidade	Veículo	Placa	Ano	Valor de Aquisição	Depreciação Anual	Depreciação no período	Anos depreciados	Valor Atual
Planaltina	Caçamba	JIL 9091	2011	194.000,00	11.640,00	23.280,00	8	100.880,00
Gama	Cargo 815/Ford	HNC 4360	2011	150.789,00	9.047,34	18.094,68	8	78.410,28
Planaltina	Gaiola	JIL 8551	2011	108.700,00	6.522,00	13.044,00	8	56.524,00
Planaltina	Munck	JIL 8571	2011	292.840,00	17.570,40	35.140,80	8	152.276,80
Total				746.329,00	44.779,74	89.559,48	32	388.091,08

Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

Observa-se no quadro acima a depreciação de R\$ 89.559,48 para os quatro caminhões da frota no período auditado, enquanto a depreciação média anual por veículo ficou em R\$ 11.194,86. Prosseguindo a análise, o quadro a seguir evidencia a depreciação das picapes:

Quadro 13 - Depreciação das picapes da frota do IFB

Unidade	Veículo	Placa	Ano	Valor de Aquisição	Depreciação Anual	Depreciação no período	Anos depreciados	Valor Atual
Planaltina	L200/Mitsubishi	JHY 1071	2011	79.013,16	4.740,79	9.481,58	8	41.086,84
Reitoria	L200/Mitsubishi	JKO 3611	2013	110.000,00	6.600,00	13.200,00	6	70.400,00
Gama	L200/Mitsubishi	JKO 3621	2013	110.000,00	6.600,00	13.200,00	6	70.400,00
Riacho Fundo	L200/Mitsubishi	JKO 3631	2013	110.000,00	6.600,00	13.200,00	6	70.400,00
Taguatinga	L200/Mitsubishi	JKO 3641	2013	110.000,00	6.600,00	13.200,00	6	70.400,00
Estrutural	L200/Mitsubishi	JKO 3651	2013	110.000,00	6.600,00	13.200,00	6	70.400,00
Ceilândia	L200/Mitsubishi	JKO 3661	2013	110.000,00	6.600,00	13.200,00	6	70.400,00
Planaltina	Ranger/Ford	JHN 5063	2008	81.600,00	4.896,00	9.792,00	11	27.744,00
Gama	Ranger/Ford	JIE 8261	2011	84.900,00	5.094,00	10.188,00	8	44.148,00
Taguatinga	Ranger/Ford	JIL 0581	2011	84.900,00	5.094,00	10.188,00	8	44.148,00
Samambaia	Ranger/Ford	JIL 0681	2011	84.900,00	5.094,00	10.188,00	8	44.148,00
Brasília	Ranger/Ford	JIL 0981	2011	84.900,00	5.094,00	10.188,00	8	44.148,00
Reitoria	Ranger/Ford	JJU 6517	2011	75.040,00	4.502,40	9.004,80	8	39.020,80
São Sebastião	Ranger/Ford	JJU 6527	2011	75.040,00	4.502,40	9.004,80	8	39.020,80
Recanto das Emas	Ranger/Ford	JJU 6537	2011	75.040,00	4.502,40	9.004,80	8	39.020,80
Total				1.385.333,16	83.119,99	166.239,98	111	784.885,24

Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

Quanto às vans, observa-se valor perdido sob tal rubrica em R\$ 166,239,98 em 2018 e 2019. Como média anual, verificou-se perda de R\$ 5.541,33. A seguir, o Quadro 14 demonstra a situação deste custo para os veículos de passeio do Instituto:

Quadro 14 - Depreciação dos veículos de passeio da frota do IFB

Unidade	Veículo	Placa	Ano	Valor de Aquisição	Depreciação Anual	Depreciação no período	Anos depreciados	Valor Atual
Planaltina	Clio/Renault	NFX 9291	2005	37.930,00	2.275,80	4.551,60	14	6.068,80
Brasília	Fiesta/Ford	JJU 5031	2010	32.390,00	1.943,40	3.886,80	9	14.899,40
Taguatinga	Fiesta/Ford	JJU 5041	2010	32.390,00	1.943,40	3.886,80	9	14.899,40
Gama	Fiesta/Ford	JIC 0591	2011	32.390,00	1.943,40	3.886,80	8	16.842,80
Riacho Fundo	Fiesta/Ford	JIC 0601	2011	32.390,00	1.943,40	3.886,80	8	16.842,80
Reitoria	Fiesta/Ford	JIC 0611	2011	32.390,00	1.943,40	3.886,80	8	16.842,80
Estrutural	Fiesta/Ford	JID 0521	2011	32.390,00	1.943,40	3.886,80	8	16.842,80
Reitoria	Fiesta/Ford	JID 0531	2011	32.390,00	1.943,40	3.886,80	8	16.842,80
Reitoria	Fiesta/Ford	JID 0541	2011	32.390,00	1.943,40	3.886,80	8	16.842,80
Reitoria	Fiesta/Ford	JID 0551	2011	32.390,00	1.943,40	3.886,80	8	16.842,80
Samambaia	Fiesta/Ford	JID 0561	2011	32.390,00	1.943,40	3.886,80	8	16.842,80
Taguatinga	Fiesta/Ford	JID 0601	2011	32.390,00	1.943,40	3.886,80	8	16.842,80
Reitoria	Fiesta/Ford	JID 0611	2011	32.390,00	1.943,40	3.886,80	8	16.842,80
Recanto das Emas	Fiesta/Ford	JIL 0572	2011	32.390,00	1.943,40	3.886,80	8	16.842,80
São Sebastião	Fiesta/Ford	JJU 4971	2011	32.390,00	1.943,40	3.886,80	8	16.842,80
Recanto das Emas	Fiesta/Ford	JJL 1779	2012	32.390,00	1.943,40	3.886,80	7	18.786,20
Taguatinga	Fiesta/Ford	JJL 1789	2012	32.390,00	1.943,40	3.886,80	7	18.786,20
Taguatinga	Fiesta/Ford	JJL 1799	2012	32.390,00	1.943,40	3.886,80	7	18.786,20
Planaltina	Fiesta/Ford	JJL 1809	2012	32.500,00	1.950,00	3.900,00	7	18.850,00
Planaltina	Fiesta/Ford	JJL 1829	2012	32.500,00	1.950,00	3.900,00	7	18.850,00
Reitoria	Fiesta/Ford	JJL 1849	2012	32.500,00	1.950,00	3.900,00	7	18.850,00
Reitoria	Fiesta/Ford	JJL 1859	2012	32.500,00	1.950,00	3.900,00	7	18.850,00
Estrutural	Fiesta/Ford	JJL 1869	2012	32.500,00	1.950,00	3.900,00	7	18.850,00
Planaltina	Fiesta/Ford	JIC 0611	2012	32.390,00	1.943,40	1.943,40	7	18.786,20
Planaltina	Fiesta/Ford	JID 0541	2012	32.390,00	1.943,40	1.943,40	7	18.786,20
São Sebastião	Fiesta/Ford	JJL 1839	2013	32.500,00	1.950,00	3.900,00	6	20.800,00
Ceilândia	Fiesta/Ford	JJL 1879	2013	32.500,00	1.950,00	3.900,00	6	20.800,00
Reitoria	Focus/Ford	JJL 6870	2012	52.870,00	3.172,20	6.344,40	7	30.664,60
Brasília	Livina/Nissan	JJU 0611	2009	48.676,92	2.920,62	5.841,23	10	19.470,77
Gama	Livina/Nissan	JJU 0641	2009	45.382,74	2.722,96	5.445,93	10	18.153,10
Planaltina	Livina/Nissan	JJU 0651	2009	48.676,92	2.920,62	5.841,23	10	19.470,77
Samambaia	Livina/Nissan	JJU 0671	2009	48.676,92	2.920,62	5.841,23	10	19.470,77
Taguatinga	Livina/Nissan	JJU 0681	2009	48.676,92	2.920,62	5.841,23	10	19.470,77
Planaltina	Parati/Volkswagen	KCM 3831	1996	22.035,00	1.322,10	2.644,20	23	- 8.373,30
Planaltina	Parati/Volkswagen	JFP 6005	2003	32.400,00	1.944,00	3.888,00	15	3.240,00
Planaltina	Parati/Volkswagen	JFP 6015	2003	32.400,00	1.944,00	3.888,00	15	3.240,00
Total				1.260.635,42	75.638,13	147.389,45	320	592.569,67

Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

Nesta, extrai-se o valor total de R\$ 147.389,45 depreciados no período analisado na auditoria. A média depreciada anual por veículo ficou em R\$ 2.101,05. Complementando, o quadro a seguir tratará dos ônibus e Micro-ônibus:

Quadro 15 - Depreciação dos Ônibus e Micro-ônibus da frota do IFB

Unidade	Veículo	Placa	Ano	Valor de Aquisição	Depreciação Anual	Depreciação no período	Anos depreciados	Valor Atual
Planaltina	Masca Granmini/Agrale	JIL 0701	2010	220.600,00	13.236,00	26.472,00	9	101.476,00
Brasília	Masca Granmini/Agrale	JIH 0671	2011	200.500,00	12.030,00	24.060,00	8	104.260,00
Gama	Masca Granmini/Agrale	JIL 6741	2011	195.000,00	11.700,00	23.400,00	8	101.400,00
Planaltina	Micro-ônibus	JJU 2521	2010	123.228,99	7.393,74	14.787,48	9	56.685,34
Recanto das Emas	Micro-ônibus	JJU 6587	2011	195.000,00	11.700,00	23.400,00	8	101.400,00
São Sebastião	Micro-ônibus	JJI 4993	2012	200.500,00	12.030,00	24.060,00	7	116.290,00
Ceilândia	Micro-ônibus	JJL 6627	2013	206.000,00	12.360,00	24.720,00	6	131.840,00
Samambaia	Volare W9 ON/Marcopolo	JJU 6927	2012	206.000,00	12.360,00	24.720,00	7	119.480,00
Riacho Fundo	Volare W9 ON/Marcopolo	JKO 7061	2012	227.800,00	13.668,00	27.336,00	7	132.124,00
Estrutural	Volare W9 ON/Marcopolo	JKO 7041	2013	227.800,00	13.668,00	27.336,00	6	145.792,00
Planaltina	Volare W9 ON/Marcopolo	JKO 7051	2013	227.800,00	13.668,00	27.336,00	6	145.792,00
Taguatinga	Volare W9 ON/Marcopolo	JKO 7071	2013	227.800,00	13.668,00	27.336,00	6	145.792,00
Planaltina	Volare W9 ON/Marcopolo	JKO 7021	2013	227.800,00	13.668,00	13.668,00	6	145.792,00
Riacho Fundo	Comil Campione R/Volvo	JKO 3541	2013	490.000,00	29.400,00	58.800,00	6	313.600,00
Ceilândia	Comil Campione R/Volvo	JKO 3551	2013	490.000,00	29.400,00	58.800,00	6	313.600,00
Estrutural	Comil Campione R/Volvo	JKO 3561	2013	490.000,00	29.400,00	58.800,00	6	313.600,00
Planaltina	Comil Campione R/Volvo	JKO 3571	2013	490.000,00	29.400,00	58.800,00	6	313.600,00
Recanto das Emas	Comil Campione R/Volvo	JKO 3581	2013	490.000,00	29.400,00	58.800,00	6	313.600,00
São Sebastião	Comil Campione R/Volvo	JKO 3591	2013	490.000,00	29.400,00	58.800,00	6	313.600,00
Samambaia	Mascarello Roma/Volkswagen	JIL 0571	2010	324.748,99	19.484,94	38.969,88	9	149.384,54
Gama	Mascarello Roma/Volkswagen	JIL 0591	2010	324.748,99	19.484,94	38.969,88	9	149.384,54
Brasília	Mascarello Roma/Volkswagen	JIL 1581	2010	324.748,99	19.484,94	38.969,88	9	149.384,54
Planaltina	Neobus	JFP 3305	2002	- ²	-	-	17	-
Taguatinga	Ônibus	JJU 6597	2011	376.000,00	22.560,00	45.120,00	8	195.520,00
Total				6.976.075,96	418.564,56	823.461,12	181	4.073.396,94

Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

² O campus Planaltina não informou o valor de aquisição do ônibus Neobus JFP 3305, nem pôde a Auditoria encontrá-lo por meio do SUAP.

Para os Ônibus e Micro-ônibus, observou-se R\$ 823.461,12 em depreciação total no período para os 24 veículos. Já a média anual por veículo ficou em R\$ 17.440,19. Por último, a Quadro 16 tratará das vans e minivans do Instituto:

Quadro 16 - Depreciação das vans e minivan da frota do IFB

Unidade	Veículo	Placa	Ano	Valor de Aquisição	Depreciação Anual	Depreciação no período	Anos depreciados	Valor Atual
Planaltina	Ducato/Fiat	HHF 9916	2011	115.000,00	6.900,00	13.800,00	8	59.800,00
Taguatinga	Transit 350 L Bus/Ford	JDX 8686	2012	122.387,00	7.343,22	14.686,44	7	70.984,46
Estrutural	Transit 350 L Bus/Ford	JDX 9666	2012	122.387,00	7.343,22	14.686,44	7	70.984,46
São Sebastião	Transit 350 L Bus/Ford	JDX 9696	2012	122.387,00	7.343,22	14.686,44	7	70.984,46
Riacho Fundo	Transit 350 L Bus/Ford	JDX 8666	2013	122.387,00	7.343,22	14.686,44	6	78.327,68
Ceilândia	Transit 350 L Bus/Ford	JDX 9006	2013	122.367,00	7.342,02	14.684,04	6	78.314,88
Recanto das Emas	Van	JDX 9966	2012	76.779,72	4.606,78	9.213,57	7	44.532,24
Reitoria	Van/Mercedes-Benz	JKK 7698	2013	135.000,00	8.100,00	16.200,00	6	86.400,00
Reitoria	Van/Mercedes-Benz	JKK 7708	2013	135.000,00	8.100,00	16.200,00	6	86.400,00
Brasília	Van/Mercedes-Benz	JKK 7718	2013	135.000,00	8.100,00	16.200,00	6	86.400,00
Samambaia	Van/Mercedes-Benz	JKK 7728	2013	135.000,00	8.100,00	16.200,00	6	86.400,00
Gama	Van/Mercedes-Benz	JKK 7738	2013	135.000,00	8.100,00	16.200,00	6	86.400,00
Planaltina	Kangoo/Renault	JHN 8443	2008	41.219,38	2.473,16	4.946,33	11	14.014,59
Total				1.519.914,10	91.194,85	182.389,69	89	919.942,77

Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

No que tange às vans e minivans, obteve-se R\$ 182.389,69 depreciados nos anos de 2018 e 2019, e R\$ 7.014,98 a média anual por veículo.

3.3.2.5.6 Custo do capital investido

Trata-se de importante custo imputado quando do investimento em frota própria. Ao investir montante em aquisição de veículos, o Poder Público certamente incorre em custo de oportunidade do capital investido, de modo que é importante calcular o valor da remuneração do capital caso este valor restasse nos cofres públicos.

Para fins de cálculo, utilizar-se-á neste relatório a taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (Taxa SELIC)³, tendo em vista ser a taxa básica de

³ Disponível em <http://receita.economia.gov.br/orientacao/tributaria/pagamentos-e-parcelamentos/taxa-de-juros-selic>, acesso em 10 de abril de 2020.

referência na economia brasileira e, sendo assim, busca-se não incorrer em superestimar o valor deste custo.

Assim, para fins de análise, optamos pela utilização dos valores atuais encontrados no item anterior, após deduzida a depreciação. De forma que o relatório apresente as informações de modo sintético e, tendo em vista a já exposição dos Quadros 12 a 16, expõe-se o Quadro 17, que trata da remuneração do capital por tipo de veículo, as quais são as informações mais importantes para fins de comparação:

Quadro 17 - Custo de remuneração do capital da frota por tipo de veículo

Tipo	Nº de veículos	Valor ao fim de 2018	Valor ao fim de 2019	Valor Atual Médio	SELIC Acumul. 2018	Remuneração do Capital em 2018	SELIC Acumul. 2019	Remuneração do Capital em 2019	Remuneração do Capital Total
Caminhão	4	411.377	388.091	97.023	6,20%	25.505	5,63%	21.849,53	47.354,87
Picape	15	831.978	784.885	52.326		51.583		44.189,04	95.771,70
Carro de passeio	36	628.124	592.570	16.460		38.944		33.361,67	72.305,35
Ônibus ⁴	23	4.317.801	4.073.397	177.104		267.704		229.332,25	497.035,89
Van	13	975.139	919.943	70.765		60.459		51.792,78	112.251,42
Todos	91	7.164.419	6.758.886	74.273,50		444.194		380.525,26	824.719,23

Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

Pela análise do quadro, observa-se que, nos anos 2018 e 2019, com a imobilização do capital em frota de 91 veículos, o Poder Público arcou com o valor de R\$ 824.719,23 em remuneração do capital que deixaram de ser arrecadados. Apesar de menos numerosos e por haver valor atual muito superior, apenas os ônibus e micro-ônibus foram responsáveis por 60% desta quantia.

3.3.2.5.7 Custos relativos aos motoristas

Segundo informações das unidades, o IFB dispunha de 11 motoristas ao final de 2019, os quais atendem a Reitoria e os dez *campi*. Deles, dez são funcionários terceirizados e um é servidor cedido e custeado pela Agência Brasileira de Inteligência (ABIN). Taguatinga dispõe de dois motoristas, enquanto um motorista se divide entre as demandas dos *campi* Samambaia e Riacho Fundo. Todas as outras unidades dispõem de um motorista cada.

⁴ O veículo Neobus, de placa JFP 3305, não fora incluído, tendo em vista que o campus Planaltina não encontrou registros de seu valor de aquisição

O quadro a seguir trará o total gasto, incluso salários e encargos com motoristas, nos anos de 2018 e 2019, pelo Instituto.

Quadro 18 – Custos relativos aos motoristas em 2018 e 2019

Unidade	2018	2019	Total no Período
Brasília	53.442,36	69.192,00	122.634,36
Ceilândia	63.099,12	71.088,00	134.187,12
Estrutural	62.400,00	66.012,00	128.412,00
Gama	67.742,07	69.840,00	137.582,07
Planaltina	63.600,00	67.464,00	131.064,00
Recanto das Emas	70.094,26	74.467,48	144.561,74
Reitoria	71.187,96	70.893,96	142.081,92
Riacho Fundo	25.514,21	60.000,00	85.514,21
Samambaia	-	29.914,05	29.914,05
São Sebastião	63.600,00	70.092,00	133.692,00
Taguatinga	5.750,00	69.389,00	75.139,00
Total	546.429,98	718.352,49	1.264.782,47

Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

3.3.2.6 Custo do quilômetro rodado

Conforme tratado anteriormente, um dos objetivos deste trabalho é subsidiar o gestor público com informações robustas para que possa decidir sobre os rumos do gerenciamento do transporte no Instituto. Para tanto, apresentou-se os custos operacionais envolvidos na modalidade de frota própria. Também se juntou informações sobre a usabilidade da frota, tais como a quilometragem percorrida e o quantitativo de viagens realizadas por veículo.

A partir disto, a serem desenvolvidas nas próximas seções, estão as opções de contratação para além da instituída no IFB na forma do aluguel de frota e contratação por demanda.

Destarte, para viabilizar a comparação e análise pelos setores competentes, condensamos as informações prestadas – custos e utilização - de forma a obter o custo por quilômetro rodado por tipo de veículo tratado na análise. Assim, é possível indicar qual o preço, em Reais, pago pelo IFB para cada quilômetro rodado entre os anos 2018 e 2019. É o que traz o Quadro 19:

Quadro 19 – Custos totais da frota e custo por quilômetro rodado no período entre 2018 e 2019

Custos Fixos	Caminhões	Picapes	Carros de Passeio	Ônibus	Vans
Depreciação	89.559	166.240	147.389	823.461	182.390
Licenciamento	1.425	17.155	19.088	54.248	16.324
Motorista ⁵	30.068	251.582	547.795	270.964	164.373
Remuneração do Capital	47.355	95.772	72.305	497.036	112.251
Seguro Facultativo	595	2.170	5.082	3.269	1.883
Seguro Obrigatório	121	955	1.907	2.062	1.274
Subtotal	169.123	533.872	793.568	1.651.040	478.495
Custos Variáveis					
Combustível ⁵	104.446	63.137	128.426	243.084	53.411
Lavagem	-	-	-	-	-
Manutenção	28.875	39.220	61.702	231.121	37.130
Peças	-	13.984	9.607	101.773	15.165
Subtotal	133.321	116.341	199.735	575.979	105.706
Consolidação					
Custo Fixo Total	169.123	533.872	793.568	1.651.040	478.495
Custo Variável Total	133.321	116.341	199.735	575.979	105.706
Custo Total	302.444	650.213	993.303	2.227.019	584.202
Km Percorridos	17.303	144.775	315.234	155.929	94.590
Custo do KM Rodado	17,48	4,49	3,15	14,28	6,18

Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

O quadro acima resumiu os custos envolvidos na operação de transporte no IFB, à exceção da variável de custos administrativos dos servidores envolvidos em atividades de logística de transporte, organizando viagens, recebendo e registrando solicitações de serviço, controlando as manutenções da frota e sua conservação de modo geral.

⁵ Os custos com combustíveis, considerando que alguns *campi* não apresentaram controle sobre o gasto por veículo, foram, para estes casos, estimados sobre o consumo por litro e a quilometragem rodada dos veículos destas unidades. Também foram distribuídos, entre os tipos de veículos, os custos com motoristas observando o total de quilômetros rodados por grupo.

Nas dez Coordenações de Manutenção e Serviços dos *campi* e na Coordenação de Serviços Gerais da Reitoria, há ao menos 15 servidores com atribuições na gestão do transporte, embora não necessariamente atuem exclusivamente nesta. Fato este importante, tendo em vista que, não obstante difíceis de se calcular objetivamente, os custos administrativos da gestão não podem ser ignorados e seriam certamente reduzidos no caso de uma mudança da gestão da frota para terceirização ou contratação por demanda.

3.3.2.7 Outras opções de gestão do transporte compatíveis à estrutura do IFB

No intuito de subsidiar as decisões da alta administração, traremos a seguir análises sintéticas de dois modelos cabíveis de adoção pelo Instituto. O estudo buscará comparar, objetivamente, as diferentes estruturas de custo para cada modelo e, por outro lado, descreverá comparativamente a eficiência e a efetividade para cada espécie, análise esta de substancial importância, ainda mais tendo em vista os resultados observados nos tópicos anteriores com a frota própria, como a ociosidade observada e o caso dos veículos que estiveram quebrados por todo ou grande parte do período analisado.

Ressalta-se que a decisão pelo modelo de gerenciamento da frota é de exclusividade da alta administração do IFB. As opções aqui foram estudadas para mero efeito comparativo, de forma que não se pretendeu recomendar soluções aos gestores do Instituto, mas sim fornecer-lhes informações para a tomada de decisão.

3.3.2.7.1 TáxiGov

Trata-se de um serviço de transporte de servidores e colaboradores da Administração Pública Federal em deslocamentos a trabalho com o uso de táxis, com início de implemento em março de 2017.

A Instrução Normativa 10/MPDG, de 23 de novembro de 2018 estabeleceu diretrizes e procedimentos para a utilização do transporte por demanda no âmbito da Administração Pública Federal. Tal normativo centralizou a gestão no então Ministério do Planejamento e tornou-se obrigatória para a Administração Pública Direta localizada no Distrito Federal. Para a Administração Pública Indireta, como é o caso do IFB, é opcional, podendo ser aderida por meio de ata de registro de preços celebrada pela Central de Compras do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e

Gestão (CENTRAL/MP), caso em que as autarquias podem firmar e gerenciar seus contratos individualmente.

Assim e ainda sobre a adesão, o Art. 5º dessa IN informa: ""A adesão dos órgãos da Administração direta ao serviço será formalizada com a unidade central por meio de termo de adesão dispondo sobre as obrigações e responsabilidades de cada uma das partes, conforme modelo constante do Anexo desta Instrução Normativa."" . Nesta seara, o IFB já formalizou o termo de adesão com o MPDG e encontra-se apto a utilizar o serviço.

Vale destacar que o TáxiGov apenas abrange corridas com veículos de passeio, não podendo, naturalmente, substituir os veículos do IFB encaixados em outras categorias. Também, não se adapta inteiramente ao *campus* Planaltina, devido ao uso interno dos veículos e por localizar-se em zona rural.

O serviço fora pensado de forma a modernizar a atuação pública e a atender as seguintes diretrizes:

- serviço *on demand*
- eliminação de ociosidade
- uso de tecnologia da informação
- controle e transparência
- compartilhamento de serviços

A figura a seguir dispõe sobre o modelo operacional projetado para o TáxiGov:

Figura 03 – Modelo operacional projetado para o TáxiGov



Elaboração: Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão

De acordo com o contrato em vigor, o Contrato 2/2019 realizado por intermédio do Ministério da Economia e com vigência de 05/06/2019 à 05/06/2020, o custo do quilômetro rodado tem valor máximo de R\$ 2,90 (exceto em casos de viagens com distância inferior à 2 km, quando será cobrado o dobro por km), podendo ser inferior a depender do comportamento da tarifa dinâmica no momento solicitado.

Assim, no que tange à utilização observada no âmbito do Instituto em 2018 e 2019, quando foi percebido custo do quilômetro rodado dos veículos de passeio no valor de R\$ 3,15, o TáxiGov torna-se uma opção viável a ser adotada do ponto de vista da economicidade.

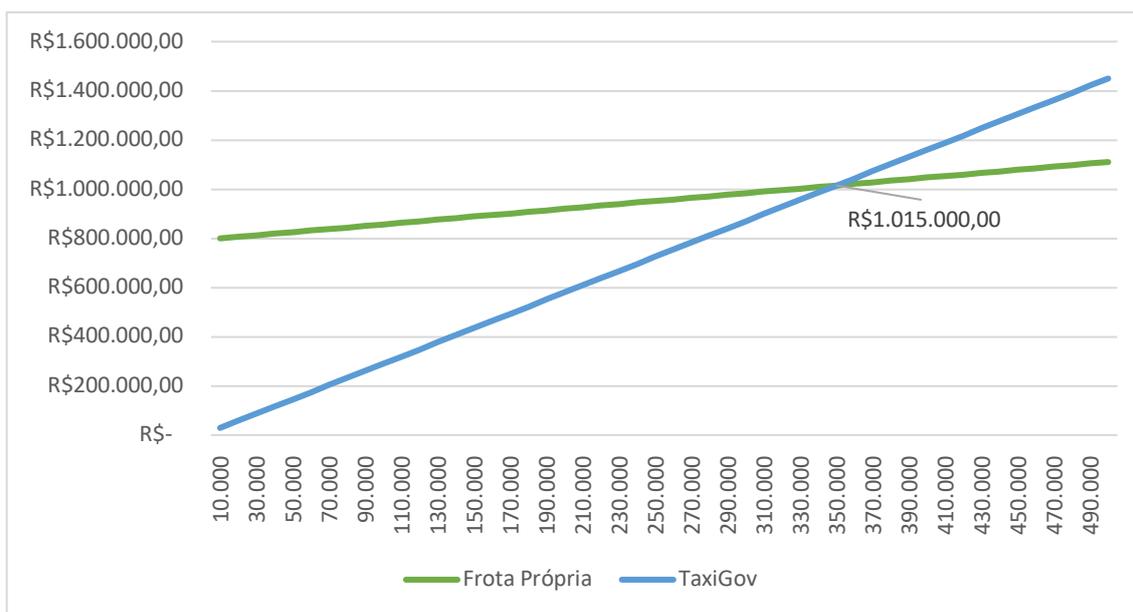
Quanto à eficiência e eficácia de sua utilização, o TáxiGov tende a ser um modelo mais dinâmico e mais prático. Há de se supor redução dos custos administrativos e do tempo perdido por servidores na logística de transporte, tornando-os livres para realizar outras atividades do interesse do IFB. Também, o sistema de acompanhamento por GPS e as inovações tecnológicas trazem maiores controles internos para o administrador público.

Para além, é sabido que modelos de frota própria possuem maior eficiência quanto maior sua utilização, haja vista a redução no peso dos custos fixos e conseqüente redução do custo do quilômetro rodado. Portanto, o Gráfico 05 estabelece projeção de custos do

Instituto em função da rodagem da frota confrontada com o valor por quilômetro do TáxiGov (R\$ 2,90).

Apresenta-se no Gráfico a seguir o comportamento dos custos à medida que se aumenta a quilometragem percorrida:

Gráfico 05 – Comparativo entre os custos dos carros de passeio da frota própria e do TáxiGov por quilometragem rodada



Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi*, Reitoria e do MPDG

Deste, reconhece-se o ponto de inflexão aproximado em 350.000 km no período (média de 175.000 km anuais), quando o custo do quilômetro rodado da frota própria iguala-se ao do TáxiGov. Acima dele, do ponto de vista estritamente dos custos, o modelo de frota própria é o mais vantajoso. De maneira inversa, abaixo deste ponto, o formato do TáxiGov é o mais recomendado. Conforme observado anteriormente, a frota de veículos de passeio do IFB percorreu 315.234 km nos anos avaliados, sendo percebida forte queda entre os anos de 2018 e 2019.

3.3.2.7.2 Frota Terceirizada

A terceirização de atividades da área meio já é prática bastante consolidada no Setor Público. Nesse modelo, o Poder Público contrata empresas privadas para a prestação de serviços de apoio, de forma a liberar as estruturas administrativas para a

realização de atividades e deveres próprios de suas finalidades institucionais. Tal prática, em diversos órgãos e entidades, alcança a gestão de manutenção da frota de veículos oficiais, de modo que o aluguel de frota se torna opção viável, a depender da estrutura e das necessidades de utilização de cada órgão, sempre balizados pelos princípios da eficiência e efetividade.

Após pesquisa acerca de modelos de contratos de locação em outros órgãos públicos do Distrito Federal, optamos por aqui apresentar o Contrato 043/2020, celebrado entre a Câmara dos Deputados e a empresa QUALITY ALUGUEL DE VEICULOS S/A. Com vigência entre 19/02/2020 e 18/02/2021, trata-se de contrato de locação de diversos veículos, sendo os de interesse para o IFB: ônibus urbano, micro-ônibus executivo, picape, sedan e van; sem motorista nem combustível, com quilometragem livre e seguro total.

Os custos anuais por veículo alugado no contrato encontram-se discriminados no quadro abaixo:

Quadro 20 – Valores da Proposta da Empresa Quality Aluguel de Serviços S/A constante no Contrato 43/2020 da Câmara dos Deputados

Modelo	Tipo	Preço Unitário Anual
Virtus Sense/Volkswagem	Veículo de Passeio	22.249,92
Ducato Minibus Comfort/Fiat	Van	49.999,92
Amarok S/Volkswagen	Picape	49.999,92
Volare Fly OM 924 LA/ Mercedes	Micro-ônibus Executivo	132.999,96
Volkbus 17.230 OD/Volkswagem	Ônibus	112.500,00

Fonte: Contrato 43/2020 Câmara dos Deputados. Proposta da Empresa Quality Aluguel de Serviços S/A.

Cabe destacar que, desconforme o modelo do TáxiGov, aqui fala-se de modelo de contratação de quilometragem livre, onde o valor do contrato é distinguido por veículo alugado, de modo que, para que se obtenha um resultado econômico, é necessária gestão eficiente da frota, de maneira a reduzir a alta ociosidade dos veículos identificada no Instituto.

Para que se possa comparar valores com os praticados no âmbito do IFB, considerou-se, numa simulação caso a frota tivesse sido terceirizada neste molde, a substituição dos veículos apresentados no quadro acima pelos similares da frota da Instituição em 2018 e 2019. Após, o preço unitário de aluguel fora somado ao combustível

gasto por similar do Instituto e aos custos associados aos motoristas e, por fim, dividiu-se pela quilometragem rodada no ano. Os veículos da frota própria que não rodaram no período foram desconsiderados para efeito da análise.

Não foi possível encontrar exemplos de contratos com veículos iguais ou similares puros aos do IFB, de forma que, no apresentado nesta seção, os veículos são de modo geral ligeiramente superiores aos da frota própria atual, à exceção do Micro-ônibus Executivo que é bastante superior.

A frota do IFB teve rodagem média no período por veículo de 7.911 km, o que representa média de apenas 330 km rodados por mês. Para efeitos da análise, de forma a reduzir a ociosidade da frota e tendo por base o histórico de viagens do Instituto, a Auditoria estimou a utilização média como meta por veículo a rodagem de 48.000 km (1.000 km ao mês). Utilizou-se por meta que cada veículo realizasse duas viagens por dia: uma no período matutino e uma no período vespertino com média de 50 km por viagem (ida e volta), valor menor que o encontrado na média por viagem no ano de 2019 (60 km por corrida).

Quadro 21 – Demanda por veículos considerando estimativa de maior rodagem

Tipo	Veículos Da Frota Atual	Km Rodados em 2018 e 2019	Média Km Rodados Por Veículo	Média Km Rodados Por Veículo por Mês	Meta Km Rodados Por Veículo em 2 anos	Veículos Necessários	Redução da Frota
Caminhão	4	17.303	4.326	180	x	4	0%
Picape	15	144.775	9.652	402	48.000	3	80%
Carro de passeio	36	315.234	8.756	365		7	82%
Ônibus	24	155.929	6.497	271		4	83%
Van	13	94.590	7.276	303		2	85%
Todos	92	727.830	7.911	330	48.000	20	79%

Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

O quadro acima analisa a necessidade de veículos caso a gestão do IFB conseguisse ampliar a eficiência de uso de cada carro, tendo em vista a utilização observada nos anos 2018 e 2019. Considerando que os caminhões do Instituto são de modelos diferentes e servem a diferentes propósitos, não foram considerados na estimativa, o que não significa que não possa haver redução ou adoção de outra opção de contrato.

Há que se observar que tal diminuição necessitaria de uma gestão da frota centralizada na Reitoria ou, ao menos, compartilhada por grupos de *campi* próximos, para que estes pudessem dividir os veículos. Também, ressalta-se que as disparidades geográficas podem ensejar um ligeiro aumento no número de veículos para o atendimento com prontidão a todas unidades.

Assim, sob estes termos, a Auditoria projetou os gastos por quilômetro rodado e por tipo de veículo, para locação de frota similar à do Contrato 043/2020 da Câmara dos Deputados:

Quadro 22 – Projeção de custos da frota após redução e sob o modelo do Contrato 043/2020

Tipo	Veículos	Km Rodados No Período	Custo por veículo alugado	Custo do aluguel do grupo	Combustível	Motoristas	Custo Total	Custo do Km Rodado
Picape	3	144.775	49.999,92	149.999,76	63.137	251.582	464.718,32	3,21
Carro de passeio	7	315.234	22.249,92	155.749,44	128.426	547.795	831.970,98	2,64
Ônibus	4	155.929	122.749,98	490.999,92	243.084	270.964	1.005.048,70	6,45
Van	2	94.590	49.999,92	99.999,84	53.411	164.373	317.784,07	3,36
Todos	16	710.527	44.408	896.749	488.059	1.234.714	2.619.522	3,69

Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

Para manter o paralelismo, os ônibus e micro-ônibus foram mesclados em uma categoria apenas. Nela, foram considerados dois ônibus e dois micro-ônibus. Novamente, pela dificuldade de estabelecer paralelos, os caminhões foram retirados da análise.

Pela observação do Quadro 22, o Custo Total ao IFB seria de R\$ 2.619.522,07, apresentando redução 58,80% aos R\$ 4.454.736,76 observados em 2018 e 2019 (retirado o valor relativo aos caminhões). O custo do quilômetro rodado ficou em R\$ 3,21 (contra R\$ 4,49 anteriormente) para as picapes, R\$ 2,64 (contra R\$ 3,15 anteriormente) para os carros de passeio, R\$ 6,45 (contra R\$ 14,28 anteriormente) para os ônibus e micro-ônibus e R\$ 3,36 (contra R\$ 6,18 anteriormente) para as vans.

4 CONSTATAÇÕES, RECOMENDAÇÕES E ORIENTAÇÕES

4.1 Recomendações

4.1.1 Fato 1 – Falhas nos registros de viagens dos veículos

Verificou-se que os *campi* Brasília, Gama e Riacho Fundo não discriminaram o valor gasto com combustíveis, mas dividiram o valor global pelo número de veículos. Os *campi* Gama e Riacho Fundo não encaminharam informações relativas aos registros de viagens à Auditoria. Enquanto o *campus* Planaltina não informou o valor de aquisição dos veículos de placas JKO-7051, JFP-3305 e JKO-3571.

4.1.1.1 Solicitação de pronunciamento da unidade examinada

Para evitar eventuais equívocos, a Auditoria Interna, por meio das SA nº 88, 91, 92 e 95/2020-Audin/IFB, solicitou manifestação das áreas auditadas acerca das inconsistências acima apresentadas.

4.1.1.2 Manifestação da unidade examinada e análise do controle interno

4.1.1.2.1 *Campus* Brasília

Frente à inconsistência, o *campus* assim respondeu:

“O abastecimento dos veículos do Campus Brasília, assim como os das demais unidades do IFB, envolveu a contratação de Empresa especializada na prestação de serviços de administração e gerenciamento informatizado de combustíveis, com utilização de cartão eletrônico ou magnético, nas redes de estabelecimentos credenciados pela CONTRATADA, localizados em todo o território nacional, conforme Contrato 6/2015 - ECOFROTAS Ticket Soluções.

Desse modo, no ato de abastecimento de cada veículo, o valor do abastecimento é encaminhando ao sistema da contratada para posterior pagamento da fatura. Cada veículo tem uma estimativa de consumo e abastecimento diferenciada, de modo que houve um equívoco no encaminhamento da Planilha anterior. O Campus efetuou as correções, inserindo o valor discriminado por veículo, conforme extrato de abastecimento fornecido pela Empresa Contratada. Importante ressaltar que o veículo Ford

Ranger não entrou nesse balizamento, visto que está sem uso desde o mês de fevereiro de 2018, devido a problemas mecânicos e outros.”

[...]

O *campus* encaminhou a documentação contendo os extratos e efetuou as correções necessárias na planilha.

4.1.1.2.2 Campus Gama

Frente à inconsistência, o *campus* assim respondeu:

O Campus Gama tem os registros, por veículo, na forma impressa por meio de diário de bordo.

Para atender ao pedido da Auditoria, os dados foram transcritos para uma planilha eletrônica que pode ser consultada por meio do link: <https://docs.google.com/spreadsheets/d/1d6vOfPrRvq7vfmlpPEitnpZhMnp4zSAz3zSankVY1S8/edit?usp=sharing>

O *campus* encaminhou planilha contendo as informações requeridas.

4.1.1.2.3 Campus Planaltina

Frente à inconsistência, o *campus* assim respondeu:

“Informo que os valores foram atualizados na planilha enviada e somente o veículo NEOBUS placa: JFP 3305, fabricado no ano de 2002 não foi localizado o valor fidedigno de sua aquisição pois o mesmo trata-se de doação da SEEDF na época da federação do antigo Colégio Agrícola de Brasília, tornando-se tomo do IFB- Campus Planaltina no ano de 2009.

Visando sanar a questão acima a Gestão do IFB pretende enviar ofício ao GDF solicitando dados complementares visando atualizarmos nossos controles internos.”

O *campus* informou os valores referentes aos veículos de placas JKO-7051 e JKO-3571. Quanto ao veículo Neobus JFP-3305, informou que não possui o registro e que irá entrar em contato com o GDF para localizá-lo.

4.1.1.2.4 *Campus Riacho Fundo*

O *campus* não encaminhou resposta à SA.

4.1.1.3 Recomendação (311)

Recomenda-se ao *campus* Planaltina que obtenha o registro do valor de aquisição referente ao veículo de placa JFP-3305. Ao *campus* Riacho Fundo, recomenda-se que aprimore os controles sobre a frota, mantendo registro detalhado de viagens dos veículos sob sua responsabilidade e que seja feito registro do gasto de combustível detalhado por veículo.

4.1.2 Fato 2 – Não utilização do SUAP, aba “Frota”, para registro de viagens e controle da frota

Verificou-se que os *campi* Estrutural, Gama e São Sebastião não utilizam a aba “Frota” no SUAP para o registro das informações relativas à frota do IFB, enquanto os *campi* Recanto das Emas e Riacho Fundo não responderam os pedidos de informação da Auditoria sobre o assunto.

4.1.2.1 Solicitação de pronunciamento da unidade examinada

Para evitar eventuais equívocos, a Auditoria Interna, por meio das SA nº 90, 91 e 97/2020-Audin/IFB, solicitou manifestação das áreas auditadas acerca das inconsistências acima apresentadas.

4.1.2.2 Manifestação da unidade examinada e análise do controle interno

4.1.2.2.1 *Campus Estrutural*

Frente à inconsistência, o *campus* assim respondeu:

“A migração para o Suap não ocorreu, pois a servidora lotada na CDMS não possuía acesso ao sistema e nem orientações de como utilizar o sistema.

A solicitação para instruções de uso do Suap Frotas foi feita pela CDMS à DRAP que encaminhou e-mail à Reitoria, solicitando orientações. A resposta

ao chamado foi encaminhada, no mês de março, um link para acesso ao manual da frota, assim, estamos em fase de implementação.

Entendemos ser pertinente acrescentar que orientações apenas por manuais são complicadas, um tutorial passo a passo ajudaria bastante os servidores que precisam utilizar o sistema. A principal dificuldade identificada está na definição dos perfis, pois temos uma coordenação com apenas 02 servidores e um sistema que exige 04 perfis. A definição dos perfis requer orientação da Direção de Administração do Campus para uma adequada definição do acesso, de modo que se for necessário colocar um servidor que seja de outro setor para ter acesso ao sistema caberá ao superior imediato fazer essa indicação.

Nosso planejamento é de retornar as atividades, com o sistema em operação no Campus Estrutural.”

O *campus* citou empecilhos à adoção do sistema e informou planejamento para, em breve, implementá-lo.

4.1.2.2.2 *Campus Gama*

Frente à inconsistência, o *campus* assim respondeu:

“Conforme dito anteriormente, o campus tinha como fluxo administrativo a solicitação de veículos por meio de e-mail institucional com o registro das viagens em diário de bordo, procedimento esse que atendia as necessidades do campus.

Contudo, com vistas a atender as diretrizes institucionais, a partir de agora, passaremos a utilizar o modulo Frota do SUAP”

O *campus* informou que pretende migrar para o SUAP.

4.1.2.2.3 *Campus São Sebastião*

Frente à inconsistência, o *campus* assim respondeu:

“A cultura no Campus para utilização de pedidos via preenchimento de formulário e planilhas já encontra-se consolidada, sendo registrado cada pedido via e-mail Institucional. No entanto, iniciamos um estudo para compreender melhor o funcionamento e migrar a operacionalização para o SUAP Frota e, assim, ficarmos alinhado com as diretrizes da Instituição.”

O *campus* afirmou ter iniciado estudo com vistas à migração para o SUAP.

4.1.2.3 Recomendação (312)

Recomenda-se aos *campi* Estrutural, Gama e São Sebastião que implementem o uso do SUAP para o registro das atividades e controle da frota automotiva, sem prejuízo de adoção de outros sistemas ou controles que porventura se achar necessário.

4.1.3 Fato 3 – Ociosidade excessiva da frota própria

Verificou-se que a frota apresentou, nos anos avaliados, subutilização excessiva, contrariando os princípios da eficiência e economicidade. Com o modelo e formato atualmente adotados, todas as unidades apresentaram baixas médias de utilização mensal por veículo, consoante quadro a seguir:

Quadro 23 – Médias percorridas por mês por veículo discriminadas por unidade

Unidade	Média percorrida por mês por veículo (Km)
Brasília	167
Ceilândia	664
Estrutural	292
Gama	315
Planaltina	329
Recanto das Emas	491
Reitoria	375
Riacho Fundo	429
Samambaia	161
São Sebastião	462
Taguatinga	115

Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

4.1.3.1 Solicitação de pronunciamento da unidade examinada

Para evitar eventuais equívocos, a Auditoria Interna, por meio das SA nº 88 à 98/2020-Audin/IFB, solicitou manifestação das áreas auditadas acerca das inconsistências acima apresentadas.

4.1.3.2 Manifestação da unidade examinada

4.1.3.2.1 Pró-Reitoria de Administração

Frente à inconsistência, a Pró-Reitoria assim respondeu:

“1. Em resposta à Solicitação de Auditoria nº 93/2020 - AUDIN/RIFB/IFB, informamos que a média mensal constatada pela Auditoria pode ter seu valor influenciado pelos seguintes fatores:

a. Diminuição do deslocamento de Campi e Reitoria com a adoção do sistema eletrônico de processos, visto que houve diminuição das rotinas de tramitação de documentos físicos;

b. Diminuição no deslocamento pela impossibilidade de deslocamentos de veículos por não haver contrato de Manutenção Veicular no período de abril a setembro de 2019, o que ocasionou na falta de manutenção em muitos veículos que impossibilitaram a disponibilização para uso, principalmente os veículos pesados (ônibus e micro-ônibus);

c. Redução do quadro de motoristas no ano de 2017, o que ocasionou na redução de deslocamentos, pois muitos servidores preferem dirigir seus próprios veículos ao invés dos oficiais.

2. Em relação às medidas tomadas informadas, esta Pró-Reitoria tem realizado as seguintes ações:

a. Foi formalizado o contrato 20/2019 relativo à manutenção veicular para regularização das manutenções dos veículos do IFB.

b. Início de estudo de outros modelos de contratação que possam ser mais econômicos e/ou eficientes, como por exemplo, a implantação do Taxi-Gov associado a locação de veículos pesados.”

4.1.3.2.2 *Campus Brasília*

Frente à inconsistência, o *campus* assim respondeu:

“A média mensal percorrida por veículo alcançada pelo relatório prévio se dá pelo fato de as saídas rotineiras estarem concentradas em 02 (dois) veículos, Ford Fiesta e Nissan Livina. Os outros veículos são utilizados, na maior parte das vezes, para saídas em grupos, visitas técnicas e eventos estudantis.

Ocorre, porém, que pelo fato de ter havido uma readequação orçamentária e financeira para as instituições de ensino, a partir de exercício de 2016, várias ações pertencentes à atividade-fim da instituição sofreram grandes impactos negativos. E, neste sentido, o Campus precisou readequar a utilização de sua frota como um todo, restringindo, conseqüentemente, as saídas para realização dessas ações.

Ainda neste sentido, como parte da readequação orçamentária, o Campus Brasília precisou dispensar o serviço de motorista, o que impactou significativamente as saídas veiculares. A recontração do serviço de motorista ocorreu somente em abril de 2018, ainda assim, realizando somente os deslocamentos essenciais. Como consequência dos contingenciamentos orçamentários, foi necessário reduzir o gasto de combustível, realização de manutenções, além de readequar outros contratos.

Contribui para esse cenário também o fato de que os deslocamentos que exigia uma quantidade maior de carga ou peso eram realizadas com o veículo Ford Ranger, contudo, esse veículo está em desuso desde o final de 2017, devido a problemas mecânicos e outros. Desse modo, para os deslocamentos de materiais dessa natureza o Campus Brasília pede o auxílio de outras unidades, como Campus Gama e Planaltina, por exemplo. Como demonstrado, a falta de manutenção em exercícios anteriores, a exemplo do ônibus do Campus, que é muito demandado para visitas técnicas, traz como corolário a restrição de uso em geral, e em especial para essas visitas, que são de vital relevância para a Educação Profissional e Tecnológica.

Nesse sentido, essa ociosidade, em tese, não se dá apenas por um fator, mas por uma série de fenômenos anteriores, muitos deles alheios a vontade da administração, que interferiram na dinâmica do negócio da instituição. Assim, o Campus Brasília, como as demais unidades, procurou adequar-se a essa realidade contingenciada, de modo que a interferência causasse o mínimo impacto possível nas atividades de ensino, pesquisa e extensão do órgão.”

4.1.3.2.3 Campus Ceilândia

Frente à inconsistência, o *campus* assim respondeu:

“1. A frota de veículos do Campus Ceilândia é composta por 05 (cinco) veículos. São eles: 1 ônibus (44 passageiros), 1 micro ônibus (27 passageiros), 1 van (14 passageiros), 1 camionete e 1 carro de passeio. O valor de manutenção de todos estes veículos em 2019 foi orçado em R\$ 41.339,00, onde

tínhamos disponível por contrato apenas R\$ 24.500,00. Só a manutenção do ônibus maior (44 passageiros) já cobriria todo o valor disponível. Com isso, realizamos manutenção nos veículos menores e deixamos o ônibus (44 passageiros) de fora. Apenas 1 (uma) única manutenção ao ano. As manutenções veiculares são afetadas diretamente pelo financeiro disponível.

2. O ano de 2019 fora um período diretamente ligado a falta de financeiro, muitas ações no campus foram tomadas, tendo como objetivo a redução dos gastos internos do campus, e entre elas, a limitação de saída da frota de veículos, para que se reduzisse o consumo de combustíveis, possíveis manutenções, controle na emissão de portarias de permissão para condução de veículos oficiais, melhor planejamento de viagens, agrupando vários servidores com destino a um mesmo local para que um número menor de viagens fossem solicitadas via SUAP.

3. Já com a limitação de saída sendo efetivada na frota, em 03/09/2019 venceu nosso contrato de seguro veicular com a empresa Mafre Seguros Gerais S/A. Na referida data, o campus não dispunha de financeiro para arcar com a renovação do contrato e foi solicitado o arquivamento do processo.

4. Sem a cobertura de seguro veicular, muitos servidores deixaram de agendar no SUAP, possíveis saídas nos veículos oficiais por se sentirem inseguros e/ou não pretenderem arcar com prejuízos futuros, passando a fazer uso em muitas situações dos próprios veículos particulares.

5. Ante o cenário exposto, o Campus Ceilândia teve em sua frota veicular uma ociosidade considerada, diretamente ligada à falta de financeiro para arcar com suas despesas.”

4.1.3.2.4 Campus Estrutural

Frente à inconsistência, o *campus* assim respondeu:

“Cabe destacar que a Coordenação responsável por essa demanda leva em conta as especificações próprias de cada veículo na hora da liberação para uso, tais como: quantitativo de pessoas a serem transportadas, finalidade do transporte, distância a ser percorrida e a economicidade geral do uso, o que nos permite transportar o maior número de pessoas possível em um só veículo, diminuindo os números de deslocamentos e economizando combustível o que influência proporcionalmente nos valores informados.

Vale lembrar, também, que os quantitativos de demandas nos períodos de férias são mínimos o que contribui para reduzir ainda mais os valores informados.

Outro fator determinante para reduzir o valor da quilometragem rodada foi o fato de o ônibus VOLVO estar impossibilitado de se deslocar por grandes percursos (viagens interestaduais) em razão de um problema no sistema de rodo ar.

As medidas adotadas para diminuir a ociosidade da frota que estão ao nosso alcance no momento é solicitar ao fiscal do contrato de manutenção veicular que seja feito novos orçamentos para consertar o veículo em questão e disponibilizá-lo para uso, medida que se encontra em andamento.

Ainda, no tocante, a quilometragem rodada média mensal por cada veículo, a coordenação checa mensalmente por meio das planilhas dos veículos se a quilometragem rodada registrada pelo usuário está aproximadamente condizente com o destino para o qual foi solicitado o deslocamento do veículo. Sendo que alguns destinos são corriqueiros sendo de fácil controle e outros exigem um pouco de pesquisa. Tais medidas buscam assegurar que os dados inseridos estejam corretos.”

4.1.3.2.5 *Campus Gama*

Frente à inconsistência, o *campus* assim respondeu:

“Cabe destacar que devido a questões orçamentárias, por um longo período, parte dos veículos do campus ficaram sem manutenção. Isso contribuiu para o aumento da ociosidade da frota, porém, independente disso, reconhecemos que é necessário realizarmos uma redução da frota.

Acreditamos que o resultado dessa auditoria será de grande valia para iniciarmos um processo de desfazimento (doação) de parte desses veículos, além de incentivar a adoção de uma solução conjunta entre os campi para resolução das questões referentes aos veículos a serem utilizados para fins de visitas técnicas.”

4.1.3.2.6 *Campus Planaltina*

Frente à inconsistência, o *campus* assim respondeu:

“Sobre a constatação de ociosidade relembro que o Campus Planaltina é de característica agrícola, localizado em área rural e totalmente diferenciado sobre os demais campi. E necessita de alguns veículos para atividades internas seja no transporte de alunos, seja para as aulas práticas de plantio e colheitas.

Para termos um melhor controle dos gastos relacionados a demandas de viagens com transportes de servidores estamos em fase de contratação do TAXI GOV e acreditamos o que após esta efetivação do contrato será feito um estudo visando o desfazimento entre 10% a 30% da frota atual (considerando que alguns veículos pesados são essenciais para a continuidade das demandas internas de uma escola fazenda.”

4.1.3.2.7 Campus Recanto das Emas

Frente à inconsistência, o *campus* assim respondeu:

“Por razões orçamentárias, desde o ano de 2019 o campus compartilha o motorista com o campus Samambaia, então o motorista só está disponível por apenas dois dias e meio no campus. Por conta disso, o número de viagens atendidas foi reduzido. Além disso, cada veículo do campus tem uma finalidade específica, deste modo a demanda é variável. Por exemplo, para realização de viagens interestaduais é necessária a utilização do ônibus de 44 lugares, mesmo que sejam realizadas apenas em datas específicas. Os carros de passeio são mais utilizados, pois atendem aos serviços de protocolo, participação de servidores em reuniões e encontros em outras unidades. A caminhonete é utilizada para transporte de pequenas cargas, atende a eventos do campus e movimentações de materiais. A Van para transporte de até 13 passageiros, para transporte de pequenos grupos. Já o Micro-ônibus para até 32 pessoas é utilizado em visitas técnicas locais.”

4.1.3.2.8 Campus Riacho Fundo

O *campus* não encaminhou resposta à SA.

4.1.3.2.9 Campus Samambaia

Frente à inconsistência, o *campus* assim respondeu:

“Considerando o questionamento quando à ociosidade da frota, temos a elucidar que, por dificuldades orçamentárias, o Campus Samambaia optou por não dispor dos serviços de motorista, uma vez que, com os cortes

orçamentários ocorridos nos últimos anos, precisaria priorizar algumas atividades terceirizadas em detrimento de outras. Sendo assim, em meados de 2017, optou-se por dispensar as atividades do motorista, situação esta que perdurou, inclusive, durante todo o ano de 2018. Sem a contratação de motorista de veículos pesados, os veículos: van, ônibus e micro-ônibus ficaram ociosos, uma vez que só eram utilizados quando da concessão do serviço de motorista por outro Campus. Ainda neste ano, ocorreu nova licitação para o serviço indicado, momento em que a gestão à época, optou por não contratar o serviço citado. Por isso, em 2019, acordou-se com o Campus Recanto das Emas, a divisão do motorista contratado por aquele Campus, assim, o CSAM utilizaria o motorista apenas alguns dias na semana, situação que perdura até o momento, o que, mais uma vez, torna pouca a utilização dos veículos.

Cumpra-se, ainda, que o contrato de manutenção veicular findou em abril/2019, e quando da troca de gestão - em maio/2019 - os veículos estavam sem manutenção, com os "veículos pesados" impossibilitados de transitar, e os "veículos leves" transitando em condições precárias. Registre-se que a celebração do novo contrato deu-se em novembro/2019.

Importante ponderar, também, que nos períodos de férias escolares, os veículos ficam praticamente ociosos, já que estes são mais utilizados em visitas técnicas - essenciais à formação do profissional técnico -, o que contribui para baixa na média de utilização.

Salienta-se que, com a implantação do sistema de Processo Eletrônico, resta minimizada a necessidade de deslocamento para registros protocolares, uma vez que houve redução na tramitação de documentos físicos, especialmente entre Reitoria e os Campi.

Com o escopo de sanear a ociosidade da frota, tão logo vigente o contrato de manutenção veicular, deu-se o encaminhamento dos veículos para manutenção, porém, o saldo orçamentário previsto em contrato para atender a este Campus, foi suficiente para cobrir os custos apenas do ônibus e do carro Nissan Livina. Ato contínuo, em abril/2020, procedeu-se com a manutenção dos demais veículos.

Por fim, registra-se que estamos em vias de contratação do taxi-gov, e há discussões, a nível de Diretorias de Administração e Pró-Reitoria de Administração, quanto ao estudo de um modelo mais eficiente e viável economicamente, que atenda às peculiaridades deste órgão.”

4.1.3.2.10 *Campus São Sebastião*

Frente à inconsistência, o *campus* assim respondeu:

“Cabe destacar que o Campus vem diminuindo os números de deslocamentos em virtude da necessidade de economia combustível o que influencia proporcionalmente nos valores informados.

Vale lembrar, também, que os quantitativos de demandas nos períodos de férias são mínimos o que contribui para reduzir ainda mais os valores informados.

Ainda, no que se refere, a quilometragem rodada média mensal por cada veículo, este Campus verifica que algumas saídas é para regiões próximas ao Campus, não gerando uma quilometragem alta.”

4.1.3.2.11 *Campus Taguatinga*

Frente à inconsistência, o *campus* assim respondeu:

“1. Em resposta à solicitação 98/2020 - AUDIN/RIFB/IFB, quanto a ociosidade informamos que:

2. A frota atual do campus Taguatinga foi dimensionada e adquirida entre os anos de 2010 e 2012 onde o cenário orçamentário levou o campus a prever o uso de veículos próprios, com a contratação de motoristas terceirizados e com o objetivo de disponibilizar a mobilidade de pessoas em serviço do campus. Todavia, mudanças no cenário nacional levaram a uma redução dos recursos disponíveis, com isso, o campus foi obrigado a replanejar a utilização dos veículos. Mesmo replanejando o uso dos veículos, os cenários orçamentários os quais o campus passou (de 2012 até o momento atual) dificultaram a gestão otimizada dos veículos. Nesse período houve momentos com dois motoristas contratados, com um motorista, com motorista compartilhado com um ou três outros campi, empréstimo e compartilhamento de frotas, entre outras. Diante desse cenário, observa-se que a quantidade de quilômetros rodados nem sempre reflete a atividade efetiva do campus quanto a mobilidade de pessoas.

3. Tratando especificamente do período avaliado, a Direção Geral esclarece que no ano anterior (2017), por questões orçamentárias ocasionadas pelo contingenciamento de recursos, o campus compartilhou motorista com

outros 3 campi e já no período de janeiro a novembro de 2018, o campus Taguatinga compartilhou frota e motorista com o campus Ceilândia, o que impactou significativamente no uso dos veículos dos campi. Ainda como consequência do contingenciamento orçamentário foi necessário reduzir os gastos com pessoal, manutenção e combustível, o que contribuiu para que o uso da frota fosse reduzido. Cabe destacar que, as questões orçamentárias atingiram também os outros campi, com isso, houve um aumento significativo do empréstimo de motorista e veículos entre os campi, principalmente, no uso em atividades pedagógicas, por exemplo, em 2019 o motorista do campus foi dos condutores que conduziu os ônibus que levaram os alunos atletas a etapa nacional dos JIFs.

4. Também por questões orçamentárias o campus não pôde realizar manutenção de todos os seus veículos, impossibilitando que parte da frota fosse utilizada, principalmente os veículos pesados (ônibus e micro-ônibus). Cabe esclarecer que o ônibus de Taguatinga, nesse período, apresentou diversas falhas mecânicas que reduziram o seu uso em 2018 e impossibilitaram o uso em 2019, com isso, as saídas educacionais do campus foram realizadas com o empréstimo de veículos de outros campi. Em 2019 foi celebrado novo contrato de manutenção e a situação está sendo regularizada, por exemplo, o micro-ônibus já está plenamente funcional.

5. Outros fatores que contribuem para uma baixa média mensal são as férias escolares, uma vez que os veículos são pouco utilizados nesse período, a implementação sistema de processo eletrônico, que reduziu consideravelmente a necessidade de deslocamento para atividades de protocolo e encaminhamento de documentos.

6. Em relação ao motorista, o campus informa que além da condução é realizada uma manutenção mínima diária e semanal, mesmo nos veículos que não estão em uso contínuo. Essas atividades compreendem ligar os veículos para circulação dos fluídos e manutenção da bateria, controle da pressão dos pneus (quando possível), entre outras. Cabe destacar que o campus possui em exercício um servidor anistiado da ABIN, entretanto esse motorista não transporta passageiros e nem conduz veículos pesados.

7. Diante da situação apresentada observa-se que a ociosidade relatada pela avaliação é decorrente das diversas mudanças na gestão da frota decorrentes das variações orçamentárias e do compartilhamento de frota e motorista, ou seja, os quilômetros percorridos não refletem com exatidão toda a mobilidade de pessoas que o campus realizou.

8. Quanto às medidas adotadas, informamos que:

- Foi formalizado o contrato nº 20/2019 referente a prestação de serviços de gerenciamento de manutenção preventiva e corretiva dos veículos do Campus, para regularização das manutenções, considerando o limite de saldo orçamentário;
- Realizamos a reativação do posto de motorista de veículos pesados em 2019;
- Realizamos a manutenção do micro-ônibus e camionete em 2020;
- O campus está realizando o levantamento da situação de manutenção do demais veículos para estabelecer prioridades quanto ao uso de recurso, uma vez que para 2020 ainda não há definição da situação orçamentária;
- Início dos estudos de outros modelos de contratação, mais econômicos e eficientes, como o Táxi-Gov.”

4.1.3.3 Análise do controle interno

As unidades que responderam às SA contribuíram para o entendimento das razões pelas quais percebeu-se tão baixa utilização dos veículos nos anos de 2018 e 2019, razão pela qual relatamo-las na íntegra para auxiliar a alta administração no conhecimento das causas.

Foram citados motivos circunstanciais, principalmente relativos ao ano de 2019, como: restrições orçamentárias e financeiras, ausência de contrato de manutenção em vigor, ausência de cobertura de seguro facultativo, problemas mecânicos e redução do número de motoristas.

As restrições orçamentárias e financeiras são questões de ordem externa ao Instituto e impactam o estado da frota e sua utilização. Os outros motivos elencados, apesar de também razoáveis, ou decorrem do contingenciamento orçamentário e/ou de erros de planejamento e gestão.

A PRAD, os *campi* Samambaia e Taguatinga também citaram a implantação do processo eletrônico no âmbito do IFB, o qual reduz a demanda por transporte permanentemente, o que ensejaria readequação do tamanho da frota de forma a atender a nova demanda satisfatoriamente, sem desperdícios.

Por outro lado, como ações relatadas pelas unidades como forma de minimizar o problema, viu-se o seguinte: a PRAD afirmou ter regularizado o contrato de manutenção

em 2019 e ter iniciado estudos de outros modelos de contratação da frota. Planaltina afirmou estar em vias de adesão ao TáxiGov e planeja executar estudo visando o desfazimento de 10% a 30% da frota atual. Samambaia também afirma estar aderindo ao TáxiGov e disse que há discussões iniciais em busca de modelo mais eficiente e economicamente viável às necessidades do *campus*. Taguatinga mencionou as manutenções realizadas no período, a contratação de novo motorista em 2019 e citou a entrada em vigor do Contrato 20/2019 de manutenção, além de também estar estudando a adoção de modelos mais econômicos. Os outros *campi* não se manifestaram quanto a este quesito.

Na opinião do controle interno, os motivos elencados são parte da explicação do problema observado no decorrer deste relatório, porém não são suficientes para esclarecer tamanha ociosidade da frota, tendo inclusive vários veículos que não ou quase não rodaram no período avaliado.

Apesar de não estarem no escopo desta auditoria, o encontrado permite concluir que a ociosidade dos veículos se estende, em menor ou maior grau, a anos anteriores. Assim, pressupõe-se ter ocorrido superdimensionamento da demanda prevista de transporte do IFB nos anos de 2011, 2012 e 2013, quando 80% da frota atual fora adquirida. Isto, aliado ao formato descentralizado da gestão, resultou que todos os *campi* e Reitoria recebessem ao menos um veículo de cada categoria, o que propiciou às unidades a detenção de mais veículos de cada tipo do que o necessário.

Por último, necessário se faz mencionar falhas na própria gestão da frota, nos casos em que houve lacunas na vigência de contratos de manutenção e seguros. Além de que, por se tratar de circunstância não nova (queda na utilização), houve certa inércia da administração ao não reavaliar o modelo ou mesmo reduzir o número de veículos em posse do Instituto.

4.1.3.4 Recomendação (313)

Recomenda-se aos *campi* e Pró-Reitoria de Administração que realizem, conjuntamente, reavaliação do modelo de gestão da frota própria, com objetivo de reduzir os custos implicados, bem como a ociosidade dos veículos, de forma a ampliar a eficiência, eficácia e economicidade da gestão de transportes do IFB. O estudo deve ser

apresentado em até 90 dias e deve englobar, ao menos, os tópicos a seguir: 1- Análise acerca da adequação da quantidade de veículos à demanda de uso presente do Instituto. 2- Análise acerca da conveniência e oportunidade da adoção de gestão centralizada ou compartilhada em grupamentos de unidades. 3- Análise acerca da conveniência e oportunidade da substituição do modelo de frota própria por modelos alternativos, como contratação por demanda e/ou aluguel de frota.

4.2 Orientações

4.2.1 Módulo de “Frota” do SUAP insuficiente para controle e gerenciamento das atividades de transporte

No decorrer da análise, constatou-se que o módulo feito para gerenciamento da frota no SUAP é incapaz de cumprir ao que se propõe. Os relatórios gerados não apresentam muitas das informações necessárias. Também não há campos de preenchimento restritivos suficientes, o que gera não uniformidade no preenchimento das informações, de modo que os relatórios que envolvam mais de uma unidade não são consistentes. No que tange ao registro das viagens, quando o chefe do setor não autoriza a viagem, a CDMS ainda pode deferi-la.

Dessa forma, orienta-se que seja feita reavaliação do módulo como um todo, considerando a viabilidade de contratação de sistema de gerenciamento de frota externo e analisando junto à DTIC as mudanças e correções que possam ser implementadas.

5 CONCLUSÃO

A presente análise buscou inicialmente examinar, sob ótica prioritariamente operacional, o estado da frota própria do IFB, contemplando os custos associados à sua operação e o grau de utilização nos anos de 2018 e 2019. Subsidiariamente, verificou-se os normativos aplicáveis e os controles internos adotados pelos *campi* e Reitoria. Tendo em vista as diferentes características dos veículos de posse do Instituto, a Audin dividiu-os em cinco subtipos: caminhões, picapes, carros de passeio, ônibus (inclui micro-ônibus) e vans.

No que se refere aos dispêndios, os dados encaminhados pelas unidades possibilitaram a análise de todos os principais custos envolvidos na operação, os quais são depreciação, licenciamento, custos associados aos motoristas, remuneração do capital, seguro facultativo e obrigatório, combustíveis, lavagens, manutenções e peças. Assim, o custo total de operação no período foi de R\$ 4.757.180,96 para os 92 veículos considerados da frota.

Quanto à utilização da frota, buscou-se a análise da quilometragem rodada e da demanda por viagens pela frota. Inicialmente, previa-se a inclusão do tempo em que os veículos e motoristas restaram ociosos diante do tempo total disponível. Porém, devido à inconsistência dos dados encaminhados por algumas unidades e que outras nem ao menos as encaminharam no tempo de execução da auditoria, a apreciação viu-se prejudicada. Do observado, ficou claro que a frota do Instituto foi subutilizada nos anos de 2018 e 2019. A quilometragem total percorrida fora de 727.831 km no período, resultando em média mensal percorrida por veículo por mês de apenas 330 km. Do ponto de vista das viagens, foram registradas 9.841 no período, obtendo-se, de igual forma, média de 4,5 viagens por veículo por mês.

Tais informações foram suficientes para a análise do custo do quilômetro rodado, um ponto chave que foi utilizado no estudo para comparar o modelo de frota própria atual do IFB com duas opções viáveis de adoção: TáxiGov e terceirização da frota.

Quadro 24 – Resumo dos custos da frota própria do IFB em 2018 e 2019

	Consolidação				
	Caminhões	Picapes	Carros de Passeio	Ônibus	Vans
Custo Fixo Total	169.123,48	533.872,37	793.567,82	1.651.039,97	478.495,31
Custo Variável Total	133.320,73	116.340,96	199.735,14	575.978,91	105.706,27
Custo Total	302.444,20	650.213,34	993.302,96	2.227.018,88	584.201,58
Km Percorridos	17.303,00	144.775,00	315.234,00	155.929,00	94.590,00
Custo do KM Rodado	17,48	4,49	3,15	14,28	6,18

Fonte: elaboração própria baseada em informações dos *campi* e Reitoria

No quadro acima, vemos o resumo dos custos da frota. Destaca-se a informação do custo do quilômetro rodado para cada tipo de veículo, indo de R\$ 3,15/km para os carros de passeio até R\$ 17,48/km para os caminhões.

Dessa forma, analisamos a adoção do modelo de contratação do TáxiGov em substituição dos carros de passeio do Instituto. Este modelo de contratação por demanda foi esmiuçado no item 3.3.2.7.1, onde observou-se que, no contrato vigente com a Administração Federal, o modelo apresenta custo por quilômetro rodado máximo de R\$ 2,90, sendo, do ponto de vista estritamente de custos, de viável adoção ao Instituto.

Para subsidiar a decisão da alta administração, trouxemos o Contrato 043/2020, celebrado entre a Câmara dos Deputados e a empresa QUALITY ALUGUEL DE VEICULOS S/A, o qual versa sobre aluguel de frota própria com seguro total e quilometragem livre.

A Audin analisou a adoção adaptando a frota de forma a se obter maior eficiência e menor ociosidade, tendo em vista que neste modelo o pagamento é dado por veículo alugado. Assim, observou-se que ao adotar meta conservadora de 1.000 km a serem percorridos por veículo por mês, apenas 20 veículos seriam capazes de suprir a demanda de quilometragem (com certas ressalvas) do Instituto nos anos de 2018 e 2019. Assim, a adoção do Contrato 043/2020 fora estipulada nestes termos, conforme o Quadro 22.

O resultado encontrado fora redução do custo do quilômetro rodado das picapes para R\$ 3,21, dos carros de passeio para R\$ 2,64, dos ônibus e micro-ônibus para 6,45 e das vans para R\$ 3,36. A economia total estimada nos anos de 2018 e 2019 ao Instituto seria de R\$ 917.607,35 ao ano, para além dos ganhos de eficiência do modelo.

No decorrer da análise, foram identificadas algumas inconsistências que geraram as recomendações deste relatório. Duas, sobre falhas nos registros e controles, uma, sobre a não adoção da aba “frota” no SUAP para registro e controle da frota e uma sobre a subutilização da frota própria observada em toda análise.

Esta última, mais importante, insta a alta administração a analisar medidas a serem tomadas a fim de aumentar a eficiência e eficácia da gestão de transportes do Instituto.

Aqui cabe mencionar o Decreto 9.287/2018, que dispõe sobre a utilização de veículos oficiais pela administração pública federal direta, autárquica e fundacional. Em seu Art. 8º, determina:

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

Também cabe transcrever os parágrafos 2º e 3º deste mesmo artigo, em caso de decisão pela desmobilização da frota própria:

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

§ 3º A Secretaria de Gestão do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão conduzirá o processo de inventário dos veículos enquadrados na categoria de transporte institucional e dos veículos próprios que forem substituídos pelos modelos de contratação praticados pela administração pública federal.”

Dito isto, conclui-se que os *campi* e Reitoria apresentaram falhas nos registros e controles internos associados à gestão da frota. Algumas unidades não dispõem de sistema para gerenciamento, fazendo-o por e-mails ou planilhas editáveis. Ressalta-se que a aba “frota” disponível no SUAP para uso das unidades é insatisfatória para o controle adequado, não apresentando funções essenciais ao gerenciamento eficiente dos veículos.

Também, os resultados obtidos pelo formato e composição atual da frota própria mostraram-se dispendiosos e ineficientes, com alto custo por quilômetro rodado, além de apresentarem veículos que permaneceram quebrados ou não utilizados por longos períodos.

Por fim, esta Auditoria Interna agradece a atenção dos gestores no decorrer do trabalho e solicita que o Plano de Providências Permanente-PPP/Audin seja atualizado no interstício máximo de 90 dias, informando sobre a implementação ou não das referidas recomendações.

É o relatório.

Brasília, 28 de maio de 2020.

Atenciosamente,

(documento assinado eletronicamente)

Vítor Neves de Moraes
Auditor Interno/IFB

(documento assinado eletronicamente)

Carla Regina Klein
Auditora-Chefe/IFB

Ciente da Reitora/Presidente do Conselho Superior

(documento assinado eletronicamente)

Luciana Miyoko Massukado
Reitora/Presidente do Conselho Superior