



**Tribunal de Contas**  
*Secção Regional da Madeira*



Relatório nº 11/2004-FS/SRMTTC

**Auditoria ao Património Móvel da Região -  
Parque de Viaturas**

Processo n.º 7/03 – Aud/FS

Funchal, 2004







# Tribunal de Contas

## Secção Regional da Madeira

<b>RELAÇÃO DE SIGLAS</b> .....	<b>3</b>
<b>FICHA TÉCNICA</b> .....	<b>5</b>
<b>1. SUMÁRIO EXECUTIVO</b> .....	<b>6</b>
1.1 QUESTÕES PRÉVIAS.....	6
1.2 OBSERVAÇÕES.....	6
1.2.1 <i>Gerais</i> .....	6
1.2.2 <i>SREST</i> .....	7
1.2.3 <i>SRARN</i> .....	8
1.2.4 <i>SRE</i> .....	8
1.3 RECOMENDAÇÕES.....	8
<b>2. CARACTERIZAÇÃO DA ACÇÃO</b> .....	<b>9</b>
2.1 FUNDAMENTO E ÂMBITO DA AUDITORIA.....	9
2.2 OBJECTIVOS DA ACÇÃO.....	9
2.3 CONDICIONANTES E LIMITAÇÕES.....	9
2.4 GRAU DE COLABORAÇÃO DOS RESPONSÁVEIS.....	10
2.5 METODOLOGIA.....	10
2.5.1 <i>Fase de Planeamento</i> .....	10
2.5.2 <i>Fase de Execução</i> .....	10
2.5.3 <i>Análise e Consolidação de Informação</i> .....	11
2.6 PRINCÍPIO DO CONTRADITÓRIO.....	11
<b>3. QUADRO LEGAL E INSTITUCIONAL</b> .....	<b>12</b>
3.1 ENQUADRAMENTO LEGAL.....	12
3.1.1 <i>Nacional</i> .....	12
3.1.2 <i>Regional</i> .....	13
3.2 DIRECÇÃO REGIONAL DO PATRIMÓNIO.....	14
3.2.1 <i>Atribuições</i> .....	14
3.2.2 <i>Cadastro Especial de Veículos</i> .....	15
3.2.3 <i>Renovação e estruturação do parque automóvel</i> .....	17
<b>4. CARACTERIZAÇÃO GERAL DO PARQUE DE VIATURAS DA RAM</b> .....	<b>18</b>
4.1 DISTRIBUIÇÃO DO PARQUE AUTOMÓVEL.....	18
4.2 AMBIENTE DE CONTROLO.....	19
4.3 CONTROLO DE GESTÃO DO PARQUE AUTOMÓVEL.....	20
4.4 INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES PARA O CONTROLO.....	22
<b>5. ANÁLISE DOS DEPARTAMENTOS – CHAVE</b> .....	<b>23</b>
5.1 SECRETARIA REGIONAL DO EQUIPAMENTO SOCIAL E TRANSPORTES.....	23
5.1.1 <i>Gestão da Direcção de Serviços de Parque de Materiais e Equipamento Mecânico</i> .....	24
5.1.1.1 Sistema de registo e de informação.....	25
5.1.1.2 Conservação, reparação e abastecimento de viaturas.....	27
5.1.1.3 Sistema de controlo.....	27
5.1.1.4 Procedimentos de aquisição.....	28
5.1.1.5 Abate de viaturas.....	29
5.1.2 <i>Caracterização do parque de viaturas</i> .....	29
5.1.3 <i>Utilização das viaturas e sistemas de controlo</i> .....	30
5.2 SECRETARIA REGIONAL DO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS.....	30
5.2.1 <i>Gestão da Divisão do Parque de Máquinas e Viaturas</i> .....	30
5.2.1.1 Procedimentos de Aquisição.....	31
5.2.1.2 Abate de viaturas.....	32
5.2.1.3 Conservação, reparação e abastecimento de viaturas.....	33
5.2.2 <i>Caracterização do parque de viaturas</i> .....	34

---

5.2.3 Utilização das viaturas e sistemas de controlo .....	36
5.2.3.1 Enquadramento jurídico .....	36
5.2.3.2 Acções periódicas de controlo do BDV.....	37
5.2.3.3 Parqueamento de viaturas.....	38
5.3 SECRETARIA REGIONAL DE EDUCAÇÃO .....	38
5.3.1 Caracterização do parque de viaturas.....	39
5.3.2 Utilização de viaturas e sistemas de controlo.....	40
<b>6. DETERMINAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>41</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>43</b>
<b>ANEXO I.....</b>	<b>45</b>
<b>ANEXO II .....</b>	<b>46</b>
<b>ANEXO III.....</b>	<b>47</b>
<b>ANEXO IV .....</b>	<b>48</b>
<b>ANEXO V.....</b>	<b>49</b>
<b>ANEXO VI.....</b>	<b>50</b>
<b>ANEXO VII .....</b>	<b>51</b>
<b>ANEXO VIII.....</b>	<b>52</b>
<b>ANEXO IX.....</b>	<b>53</b>
<b>ANEXO X.....</b>	<b>54</b>
<b>ANEXO XI.....</b>	<b>55</b>
<b>ANEXO XII .....</b>	<b>56</b>
<b>ANEXO XIII.....</b>	<b>57</b>
<b>ANEXO XIV .....</b>	<b>58</b>
<b>ANEXO XV.....</b>	<b>59</b>



## Relação de Siglas

SIGLA	DESIGNAÇÃO
AREST	Auditoria Regional do Equipamento Social e Transportes
BDV	Boletim Diário de Viatura
c/c	Conta corrente
Cfr.	Conforme
CGRAM	Conselho de Governo da Região Autónoma da Madeira
CIBE	Cadastro e Inventário dos Bens do Estado
CIIDE	Cadastro e Inventário dos Imóveis e Direitos do Estado
CIME	Cadastro e Inventário dos Móveis do Estado
CIVE	Cadastro e Inventário dos Veículos do Estado
D.R.	Decreto Regulamentar
D.Reg.	Decreto Regional
DAMM	Divisão de Assistência e Manutenção Mecânica
DC	Divisão de Construção
DF	Divisão de Fiscalização
DL	Decreto-Lei
DLR	Decreto Legislativo Regional
DM	Divisão de Manutenção
DME	Divisão de Materiais e Equipamento
DP	Divisão de Projectos
DR	Diário da República
DRA	Direcção Regional de Agricultura
DRE	Direcção Regional de Estradas
DREER	Direcção Regional de Educação Especial e Reabilitação
DRF	Direcção Regional de Finanças
DRFP	Direcção Regional de Formação Profissional
DRGC	Direcção Regional de Geografia e Cadastro
DRI	Direcção Regional de Informática
DROC	Direcção Regional de Orçamento e Contabilidade
DROP	Direcção Regional de Obras Públicas
DROT	Direcção Regional de Ordenamento do Território
DRP	Direcção Regional de Pescas
DRPA	Direcção Regional do Património
DRPF	Direcção Regional de Planeamento e Finanças
DRR	Decreto Regulamentar Regional
DRTT	Direcção Regional de Transportes Terrestres
DSAICA	Direcção de Serviços de Agro-Indústria e Comércio Agrícola
DSCC	Direcção de Serviços de Concursos e Contratos
DSCE	Direcção de Serviços de Construções Escolares e Equipamento
DSEM	Direcção de Serviços de Edifícios e Monumentos
DSH	Direcção de Serviços de Hidráulica
DSIA	Direcção de Serviços de Investigação Agrícola
DSC	Direcção de Serviços de Conservação
DSO	Direcção de Serviços de Obras
DSOC	Direcção de Serviços de Orçamento e Contabilidade
DSPA	Direcção de Serviços de Pessoal e Administração
DSPMEM	Direcção de Serviços do Parque de Material e Equipamento Mecânico
EPARAM	Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira
GAI	Gabinete de Aquisição de Imóveis
GAT	Gabinete de Apoio Técnico
GEP	Gabinete de Estudos e Planeamento

<b>SIGLA</b>	<b>DESIGNAÇÃO</b>
<b>GEPJ</b>	Gabinete de Estudos e Pareceres Jurídicos
<b>GEPOP</b>	Gabinete de Estudos e Planeamento de Obras Públicas
<b>GR</b>	Governo Regional
<b>GSR</b>	Gabinete do Secretário Regional
<b>IBTAM</b>	Instituto do Bordado e Tapeçaria da Madeira
<b>IDRAM</b>	Instituto do Desporto da RAM
<b>IFC</b>	Instituto de Gestão dos Fundos Comunitários
<b>IRE</b>	Instituto Regional de Emprego
<b>IVA</b>	Imposto sobre o Valor Acrescentado
<b>JORAM</b>	Jornal Oficial da Região Autónoma da Madeira
<b>Ld.ª</b>	Sociedade de responsabilidade limitada
<b>LOPTC</b>	Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas
<b>LR</b>	Laboratório Regional de Engenharia Civil
<b>NA</b>	Núcleo Administrativo
<b>ORAM</b>	Orçamento da Região Autónoma da Madeira
<b>PGR</b>	Presidência do Governo Regional
<b>PIDDAR</b>	Plano de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Regional
<b>RAM</b>	Região Autónoma da Madeira
<b>RCG</b>	Resolução do Conselho do Governo Regional da Madeira
<b>SA</b>	Sociedade Anónima
<b>SRARN</b>	Secretaria Regional do Ambiente e dos Recursos Naturais
<b>SRAS</b>	Secretaria Regional dos Assuntos Sociais
<b>SRE</b>	Secretaria Regional da Educação
<b>SREST</b>	Secretaria Regional do Equipamento Social e Transportes
<b>SRMTC</b>	Secção Regional da Madeira do Tribunal de Contas
<b>SRPF</b>	Secretaria Regional do Plano e Finanças
<b>SRRH</b>	Secretaria Regional dos Recursos Humanos
<b>SRTC</b>	Secretaria Regional do Turismo e Cultura
<b>TC</b>	Tribunal de Contas
<b>Tx. Exec.</b>	Taxa de Execução
<b>UMA</b>	Universidade da Madeira
<b>VP</b>	Vice-Presidência do Governo Regional



## **Ficha Técnica**

<b>Supervisão</b>	
Rui Águas Trindade	Auditor-Coordenador
<b>Coordenação</b>	
Mafalda Morbey Affonso	Auditora-Chefe
<b>Equipa de auditoria</b>	
Patrícia Ferreira	Téc. Verificador Sup.
Telmo Mendes	Téc. Verificador Sup.

---

## **1. Sumário executivo**

### **1.1 QUESTÕES PRÉVIAS**

A acção de fiscalização orientou-se para a avaliação dos sistemas de inventariação implementados no âmbito do património móvel da Região, bem como para o conhecimento do ciclo patrimonial das viaturas.

A realização da auditoria decorreu junto da Direcção Regional do Património (DRPA) e dos departamentos responsáveis pela gestão do parque de viaturas das Secretarias Regionais do Equipamento Social e Transportes (SREST), do Ambiente e dos Recursos Naturais (SRARN) e da Educação (SRE).

### **1.2 OBSERVAÇÕES**

Na sequência dos trabalhos realizados formulam-se as seguintes observações, sem prejuízo do desenvolvimento conferido a cada uma delas ao longo do relatório:

#### **1.2.1 Gerais**

1. A inventariação e a inscrição em cadastro especial de veículos da RAM são realizadas pela DSPMEM e não pela DRPA, em desconformidade com o disposto nas alíneas i) do n.º 1 do art.º 4.º e alínea b) do n.º 2 do art.º 16.º do DRR n.º 11/93/M, de 15 de Maio (cfr. pontos 3.2.2 e 5.1.1.1);
2. A RAM não dispõe, na sua ordem jurídica, de normas legais relativas à utilização e classificação do parque automóvel (cfr. pontos 3.1.1 e 3.1.2);
3. A gestão e a utilização das viaturas são da responsabilidade de cada Secretaria Regional/Direcção Regional a que estão afectas, não havendo regulamentação horizontal e abrangente da frota no seu todo (cfr. ponto 5.1);
4. Os Departamentos do Governo Regional não dispõem, na sua maioria, de normas ou regulamentos relativos à utilização e à gestão da sua frota automóvel (cfr. ponto 5.1);
5. Existem dois serviços no Governo Regional que efectuem o abastecimento, a manutenção e a reparação das viaturas da RAM, a DSPMEM (na dependência da SREST e que abrange para além das viaturas que lhe estão afectas, as viaturas da Presidência do Governo Regional e das restantes Secretarias Regionais, com exclusão dos veículos da SRARN que dispõe de uma Direcção de Serviços com aquelas responsabilidades), e a DPMV (na dependência da SRARN) (cfr. ponto 4.3);
6. O parque automóvel da Região encontra-se distribuído por 27 marcas distintas, sendo que destas 8 marcas têm apenas uma viatura, ou seja, 28,6% das marcas são pouco representativas, pelo que existe dispersão de marcas de viaturas, com reflexo nos custos de manutenção e reparação (cfr. ponto 4.1);



7. A idade média das viaturas da RAM é de 9,3 anos, o que corresponde a um parque automóvel antiquado (cfr. ponto 4.1);
8. Das 520 viaturas constantes do cadastro e inventário fornecido pela DSPMEM, apenas 29,4% tinham o registo do valor de aquisição, elemento essencial para a valorização dos bens (cfr. ponto 5.1.1.1);
9. Subsistem dúvidas quanto às disposições legais que permitem que a DSPMEM proceda à manutenção e à conservação das viaturas afectas às Secretarias Regionais (cfr. ponto 5.1.1);
10. Não foi possível apurar os custos totais associados à propriedade e à utilização dos veículos pela inexistência de informações relevantes (cfr. pontos 5.1.1.2 e 5.2.1.3);
11. Os Departamentos do Governo Regional não dispõem, na sua maioria, de um parque fechado para a guarda das suas viaturas nem registos de controlo de entradas e saídas (cfr. ponto 5.1);
12. A falta de controlo e de fiscalização sistemática no recolhimento de veículos impossibilita garantir a conservação, a segurança e o controlo da utilização dos mesmos (cfr. pontos 4.3, 5.1.3 e 5.2.3.3);
13. O nível de controlo aceitável sobre a utilização das viaturas é reduzido (cfr. pontos 5.1.1.3, 5.1.3, 5.2.3 e 5.3.2);
14. Não é efectivado, por parte da DRPA, o exercício da tutela inspectiva sobre o destino e utilização dos veículos da RAM (cfr. pontos 3.2.1 e 3.2.2).

## **1.2.2 SREST**

1. A DSPMEM dispõe de uma aplicação informática (BANN) vocacionada maioritariamente para a gestão de reparações, manutenções e consumos, e foi desenvolvido um módulo específico vocacionado para o inventário e para a gestão patrimonial, bem como para outras áreas conexas. Esta aplicação ainda não se encontra plenamente implementada (cfr. ponto 5.1.1.1);
2. Não foi possível, relativamente ao ano 2002, discriminar os custos com a manutenção, a reparação e o abastecimento, uma vez que o grau de implementação do sistema informático nesse período não possibilita a disponibilização de informações fiáveis e consistentes (cfr. ponto 5.1.1.2);
3. Encontra-se implementado na DSPMEM um sistema de controlo, embora este não esteja vertido em nenhum regulamento ou norma, e apresenta alguns pontos fracos (cfr. ponto 5.1.1.3);
4. A DSPMEM efectua a gestão e o pagamento dos seguros da grande maioria das viaturas da RAM, incluindo as viaturas da SRARN (cfr. ponto 5.1.1.3);
5. No ano de 2002, a DSPMEM não procedeu a qualquer abate, existindo, no entanto, 39 viaturas já imobilizadas e em processo de abate (cfr. ponto 5.1.1.5).

---

### 1.2.3 SRARN

1. O preenchimento do Boletim Diário de Viatura (BDV), e o posterior tratamento da informação aí constante, são feitos numa perspectiva meramente formal, distorcendo a lógica de controlo subjacente (cfr. ponto 5.2.3.2);
2. Alguns BDV apresentam imprecisões, omissões e incorrecções no seu preenchimento (cfr. ponto 5.2.3.2);
3. A SRARN tem afectada a maior frota automóvel da RAM, apesar de 48% não apresentar vida útil contabilística. A idade média destes veículos é de 9,4 anos (cfr. ponto 5.2.2);
4. A DSAICA e a DSIA indicaram, na relação de viaturas que lhes estão afectadas, 6 matrículas que não constam do cadastro de veículos (cfr. ponto 5.2.2);
5. O cadastro de veículos contempla 4 viaturas que não são propriedade da RAM. A apólice de seguro de um desses veículos é titulada pela Região (cfr. ponto 5.2.1.2);
6. Não existe evidência da realização de contagens às existências de combustíveis. Consequentemente, não se verifica a existência de um controlo entre as quantidades finais registadas no mapa de controlo (existências teóricas) e as quantidades efectivamente existentes nos tanques (existências reais) (cfr. ponto 5.2.1.3).

### 1.2.4 SRE

1. A SRE não dispõe de uma estrutura própria de apoio às viaturas que lhe estão afectadas, pelo que recorre aos serviços da DSPMEM da SREST (cfr. ponto 5.3);
2. Existem procedimentos díspares por parte dos serviços da própria SRE no que respeita ao registo das viaturas, ao seu abastecimento, manutenção e seguros. A disparidade é também extensível aos procedimentos de controlo da utilização dos veículos. Para a mesma situação o serviço adopta posições distintas (cfr. ponto 5.3.2);
3. A DREER indica, na relação de viaturas que lhe estão afectadas, 2 matrículas que não constam do cadastro de veículos (cfr. ponto 5.3.1);
4. O IDRAM indica, na relação de viaturas que lhe estão afectadas, 1 matrícula que não consta do cadastro de veículos (cfr. ponto 5.3.1).

## 1.3 RECOMENDAÇÕES

Atendendo a que, maioritariamente, as alegações da Administração Regional perspectivam a criação de um quadro legal a nível regional sobre utilização e classificação do parque automóvel, recomenda-se que se tenham em consideração os seguintes aspectos:

1. Não obstante as regras de controlo próprias a adequar às necessidades especiais de cada departamento governamental, deverá evidenciar-se, de forma global, um equilíbrio entre os



- objectivos da transparência e o rigor no controlo das despesas inerentes à frota de viaturas da RAM, tendo em vista a optimização desses meios.
2. Os procedimentos a estabelecer, nomeadamente quanto à classificação dos veículos por funções, à sua movimentação diária (incluído recolha e estacionamento), às entidades com direito à sua utilização, bem como a enunciação clara dos documentos de uso obrigatório, com vista a um efectivo controlo global e integrado da frota, deverão garantir, a adequabilidade da necessária arquitectura aplicacional, por um lado, e a operacionalidade dos procedimentos, por outro.
  3. Os diferentes instrumentos a utilizar e a informação recolhida deverão constituir um sistema coerente e eficaz que promova a leitura e análise das situações irregulares e anómalas, por forma a, em tempo oportuno, permitir detectar desvios e custos susceptíveis de acções auto correctivas.

## **2. Caracterização da Acção**

### **2.1 FUNDAMENTO E ÂMBITO DA AUDITORIA**

O Programa de Fiscalização para o ano de 2003, aprovado pelo Plenário Geral do Tribunal de Contas, na sua sessão de 19 de Dezembro de 2002, através da Resolução n.º 2/02 – PG, incluiu a realização de uma auditoria ao Património Móvel da Região – Parque de Viaturas.

Esta auditoria enquadra-se nas Linhas de Orientação Estratégica (LOE), previamente definidas pelo Tribunal de Contas no seu Plano de Acção para o triénio 2002-2004<sup>1</sup>, e visou acompanhar a execução do orçamento da RAM, ao longo do ano e em tempo real.

### **2.2 OBJECTIVOS DA ACÇÃO**

Com a presente acção pretendeu-se acompanhar a execução do orçamento da RAM, controlando o crescimento e a racionalidade da despesa pública, nomeadamente com a análise e a apreciação do Património Móvel Regional, através do diagnóstico do quadro organizacional e operacional com os diferentes actores intervenientes no processo em causa e a avaliação dos procedimentos inerentes à aquisição, gestão e abate das viaturas.

### **2.3 CONDICIONANTES E LIMITAÇÕES**

O grau de implementação do sistema informático BANN impossibilitou, em relação ao ano 2002, a disponibilização de informações fiáveis e consistentes, nomeadamente no que respeita a consumos de combustíveis, à utilização de viaturas e aos custos de manutenção e reparação.

O insuficiente nível de informatização existente na DPMV, constituiu também um constrangimento nas áreas mencionadas.

---

<sup>1</sup> Cfr. a Resolução n.º 1/01-PG, de 28 de Junho, que aprovou o Programa Trienal do Tribunal de Contas, incluindo o da SRMTC, para 2002/2004.

---

As referidas insuficiências inviabilizaram um conjunto de análises complementares à apreciação da gestão do parque automóvel da RAM, aliás previstas no Programa de Auditoria, com manifesto prejuízo para os resultados da auditoria.

## **2.4 GRAU DE COLABORAÇÃO DOS RESPONSÁVEIS**

Os responsáveis prestaram toda a colaboração necessária ao bom desenvolvimento dos trabalhos.

## **2.5 METODOLOGIA**

A metodologia seguida na realização da presente acção de auditoria englobou três fases distintas (planeamento, execução e análise e consolidação de informação), tendo-se seguido, para o seu desenvolvimento, os métodos e procedimentos presentes no *Manual de Auditoria e de Procedimentos*<sup>2</sup>.

### **2.5.1 Fase de Planeamento**

- ◇ Recolha e análise da informação e de outros conteúdos informativos sobre o cadastro e inventário dos veículos disponíveis na SRMTC;
- ◇ Consulta do dossier permanente das entidades envolvidas (Presidência do Governo Regional, VP, SRRH, SRTC, SREST, SRA, SRE, SRPF, SRARN e DRPA);
- ◇ Elaboração de questionários;
- ◇ Estudo e análise da legislação pertinente.

### **2.5.2 Fase de Execução**

- ◇ Reunião com os responsáveis da DRPA, e demais responsáveis, pelos parques automóveis da SREST, SRARN e SRE, que visou a apresentação da equipa e informar o serviço sobre o âmbito e o objectivo da auditoria;
- ◇ Com base nos resultados obtidos no serviço, foi elaborado e apresentado o Programa de Auditoria;
- ◇ Solicitação de elementos junto das demais entidades intervenientes (Presidência do Governo Regional, VP, SRRH, SRTC, SRA, e SRPF), no sentido do levantamento dos dados necessários à realização da presente acção;
- ◇ Verificação e análise dos documentos de suporte.

---

<sup>2</sup> Aprovado por deliberação do Plenário da 2ª Secção do Tribunal de Contas, de 28 de Janeiro de 1999, e adoptado pela SRMTC através do Despacho Regulamentar n.º 1/01-JC/SRMTC, de 15 de Novembro de 2001.



### **2.5.3 Análise e Consolidação de Informação**

- ◇ Consolidação da informação recolhida;
- ◇ Articulação da informação recolhida, com recurso a diversas fontes;
- ◇ Tratamento da informação com vista à elaboração do relatório de auditoria.

Nesta fase constatou-se que alguns dos pressupostos que serviram de base à determinação do universo e consequente definição da amostra<sup>3</sup> se tinham alterado.

Na determinação da amostra, foram apenas consideradas inicialmente (com base na informação preliminar disponível), as viaturas correspondentes aos serviços da administração regional directa, excluindo-se as referentes à administração regional indirecta. No entanto, apurou-se que as viaturas que se encontram ao uso dos serviços da administração regional indirecta também têm o registo de propriedade em nome da RAM.

Deste modo, o número de viaturas apurado<sup>4</sup> é superior ao preliminar. Não obstante, este facto não pôs em causa o critério inicial de selecção, uma vez que os três departamentos do Governo Regional com maior número de viaturas mantêm as suas posições relativas face ao todo.

## **2.6 PRINCÍPIO DO CONTRADITÓRIO**

No âmbito desta acção, cumpriu-se o princípio do contraditório, previsto no art.º 13.º da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto, com a audição dos responsáveis de todos os departamentos do Governo Regional, incluindo a Presidência e a Vice-Presidência, tendo remetido as suas alegações a Presidência do Governo Regional e as Secretarias Regionais dos Recursos Humanos, do Plano e Finanças, do Equipamento Social e Transportes, da Educação e do Ambiente e dos Recursos Naturais.

Cumprir-se realçar que nas alegações apresentadas em conjunto pelas Secretarias Regionais do Plano e Finanças, do Equipamento Social e Transportes, da Educação e do Ambiente e dos Recursos Naturais se afirma que *“Dada as especificidades e características próprias da frota automóvel do Governo Regional encontra-se em preparação documento legislativo que irá transpor para a Região as normas legais relativas à utilização e classificação do parque automóvel.”*, assim como com a *“(…) finalização do carregamento da informação na aplicação BANN será possível detectar (...) eventuais situações de quebra de informação, sendo certo que as medidas conducentes à unificação da frota, à criação de um seguro global para a frota da RAM e à uniformização de procedimentos de utilização das viaturas, irão permitir um controlo global da frota e a correcção de situações anómalas.”* o que dará resposta a algumas das observações formuladas neste relatório.

<sup>3</sup> Informação n.º 114/2003-UAT II, de 29 de Setembro, que aprovou o Programa de Auditoria (PA).

<sup>4</sup> Num total de 497 viaturas.

---

## 3. Quadro Legal e Institucional

### 3.1 ENQUADRAMENTO LEGAL

#### 3.1.1 Nacional

O DL n.º 477/80, de 15 de Outubro, definiu o inventário geral dos elementos constitutivos do património do Estado. No seu art.º 11.º especifica-se que os veículos automóveis pertencentes ao Estado, e que integram os parques das administrações civis, constituem objecto de um inventário especial, a cargo da Direcção-Geral do Património do Estado.

A Portaria n.º 671/2001, de 17 de Abril, veio aprovar as instruções reguladoras do cadastro e do inventário do Estado (CIBE) e o respectivo classificador geral, em consonância com o previsto no DL n.º 477/80, de 15 de Outubro.

O CIBE abrange os inventários de base dos bens do activo immobilizado, com carácter permanente, que não se destinam a ser vendidos, compreendendo:

- O cadastro e inventário dos móveis do Estado (CIME);
- O cadastro e inventário dos veículos do Estado (CIVE);
- O cadastro e inventário dos imóveis e direitos do Estado (CIIDE).

O CIVE abrange todos os veículos automóveis que constituam meios de tracção mecânica, com capacidade de transitar por si próprios nas vias terrestres, aéreas e marítimas, sujeitos a registo. A inventariação de veículos pressupõe a existência de um título de utilização válido e juridicamente regularizado, tanto no caso em que confira posse como no caso em que confira o direito de utilização a favor da entidade contabilística.

No que concerne ao emprego das viaturas, o DL n.º 50/78, de 28 de Março, determina as linhas gerais de utilização de veículos do Estado. Deste modo, e quanto ao seu emprego, os veículos automóveis podem ser classificados nas seguintes categorias:

- ✚ *Veículos de uso pessoal* – os que se destinam a ser utilizados nos termos das entidades referidas no n.º 1 do art.º 4.º do citado diploma.
- ✚ *Veículos de serviços gerais* – os que se destinam a satisfazer as necessidades de transporte, normais e rotinadas, dos serviços, não podendo, por isso, ser afectas ao uso pessoal de qualquer entidade;
- ✚ *Veículos de serviços extraordinários* – os que, constituindo reserva das frotas de cada Ministério, são atribuídos temporariamente a um serviço ou entidade para reforço do contingente ou desempenho de missões concretas, findas as quais regressam à situação de reserva;
- ✚ *Veículos de representação* – os que se destinam à execução de serviços cuja solenidade justifique o seu uso, bem como ao transporte de entidades oficiais estrangeiras nas mesmas condições.

Nos termos do art.º 4.º do citado DL n.º 50/78, têm direito a *veículos de uso pessoal* os titulares dos seguintes cargos:



# Tribunal de Contas

## Secção Regional da Madeira

- Presidente da República;
- Presidente da Assembleia da República;
- Primeiro-Ministro;
- Outros membros do Governo e entidades que por lei lhes são equiparadas;
- Presidentes do Supremo Tribunal de Justiça, Supremo Tribunal Administrativo e Tribunal de Contas;
- Provedor de Justiça;
- Procurador-geral da República;
- Governadores Cívicos;
- Presidentes dos Tribunais da Relação.

Sendo que o destino normal dos veículos é a sua utilização no exercício, por causa ou em proveito das funções dos seus detentores.

Define, ainda, o n.º 3 do art.º 5.º do mesmo DL n.º 50/78, que os veículos recolherão obrigatoriamente, findo o serviço diário, a locais apropriados, só podendo proceder-se de modo diverso em casos excepcionais, devidamente autorizados, ou quando o imponham reconhecidas necessidades de serviço.

No âmbito do controlo das viaturas haverá para cada veículo, um boletim diário de serviço (art.º 11.º do DL n.º 50/78), o qual foi aprovado pela Portaria n.º 618/78, de 18 de Outubro, sendo posteriormente alterado pela Portaria n.º 682/86, de 14 de Novembro, e que o denominou boletim diário do veículo.

### 3.1.2 Regional

No que concerne à ordem jurídica regional relativa ao património, o DRR n.º 5/82/M, de 18 de Maio, enumera as disposições que regem o Património da RAM, sendo que os bens do domínio privado regional serão obrigatoriamente inventariados e inscritos no Cadastro dos bens da RAM.

A organização e a actualização do cadastro dos bens do domínio privado competem à SRPF, através da Direcção Regional do Património, à luz das reestruturações orgânicas, entretanto, operadas.

O DRR n.º 11/93/M, de 13 de Maio, aprovou a orgânica da DRPA, constituindo atribuições desta, entre outras, a organização, a gestão e a racionalização do parque automóvel da Região, de veículos ligeiros de passageiros, mistos e ligeiros de mercadorias.

É, ainda, competência do Director Regional do Património organizar e manter actualizado um cadastro especial dos veículos automóveis pertencentes à Região.

Constata-se, no entanto, a ausência de legislação emanada pelos órgãos legislativos regionais sobre o emprego dos veículos automóveis, permanecendo um vazio legal na ordem jurídica regional. Apenas no DR n.º 12/78/M, de 28 de Fevereiro<sup>5</sup>, se definiu, no seu art.º 3.º, que os membros do Governo Regional têm direito a transporte quando se deslocarem em serviço da Região, pelo que se verifica a ausência de preceitos legais que permitam a utilização de viaturas por parte da administração regional.

De igual modo, não se procedeu à transposição para a ordem jurídica regional dos normativos nacionais respeitantes ao boletim diário de serviço, pelo que não existe a obrigatoriedade da sua utilização pelos serviços regionais.

<sup>5</sup> As alterações subsequentes efectivadas pelo DR n.º 11/79/M, de 26 de Julho e pelo DR n.º 15/81/M, de 3 de Setembro, mantiveram a norma referente aos transportes.

---

Ainda no que concerne a esta matéria, os diplomas que põem em execução os orçamentos da RAM, relativos aos anos de 1999 a 2002, continham uma norma que permitia a aquisição de viaturas no âmbito de processos de empreitadas. Disposição que, no ano de 2003, foi retirada face à jurisprudência desta Secção Regional em sede de fiscalização prévia.

## **3.2 DIRECÇÃO REGIONAL DO PATRIMÓNIO**

### **3.2.1 Atribuições**

A DRPA encontra-se integrada na SRPF sendo a sua estrutura composta pelo Director Regional, por órgãos de concepção e apoio, designadamente o Núcleo de Informática, a Repartição de Serviços Administrativos e a Divisão de Fiscalização Patrimonial, pela Direcção de Serviços de Gestão Patrimonial e pela Direcção de Serviços de Aprovisionamento<sup>6</sup>.

A DRPA tem, entre outras, as seguintes atribuições genéricas<sup>7</sup>:

- Assegurar a execução e o controlo das acções necessárias à gestão do património da Região, excepto o artístico e o cultural e o aprovisionamento dos serviços que funcionem na dependência directa do Governo Regional;
- Promover a racionalização do aprovisionamento dos bens e serviços necessários ao bom funcionamento dos departamentos e serviços do Governo Regional, com vista à minimização dos respectivos custos;
- Exercer a tutela inspectiva sobre o destino e a utilização dos bens patrimoniais da Região;
- Organizar, gerir e racionalizar o parque automóvel de veículos ligeiros de passageiros, mistos e ligeiros de mercadorias da Região; e
- Cooperar e assegurar a ligação com a Direcção Geral do Património do Estado e outras entidades congéneres das áreas de aquisições públicas e de gestão patrimonial.

De entre as competências do Director Regional do Património, destacam-se as seguintes<sup>8</sup>:

- Propor a aprovação e emitir parecer sobre as normas relativas à uniformização e racionalização dos procedimentos de gestão dos bens patrimoniais da Região;
- Emitir pareceres sobre aquisições ou alienações, nos termos da lei;
- Transmitir instruções de carácter geral e obrigatório sobre matérias da sua competência a todos os serviços regionais, obtida a concordância do secretário regional da tutela; e
- Organizar e manter actualizado o cadastro especial dos veículos automóveis pertencentes à Região.

No âmbito dessas competências, caberia à Divisão de Fiscalização Patrimonial, nomeadamente<sup>9</sup>, executar as acções relativas ao efectivo exercício da tutela inspectiva sobre o destino e a utilização dos bens da Região afectos aos diversos serviços públicos, verificar a utilização que os serviços fazem dos bens da Região, zelar pelo cumprimento das normas em vigor respeitantes à utilização dos bens e pelo seu aproveitamento racional e coerente. No entanto, esta Divisão não se encontra implementada.

---

<sup>6</sup> Cfr. art.º 3.º do DRR n.º 11/93/M, de 13 de Maio.

<sup>7</sup> Cfr. art.º 2.º do DRR n.º 11/93/M, de 13 de Maio.

<sup>8</sup> Cfr. art.º 4.º do DRR n.º 11/93/M, de 13 de Maio.

<sup>9</sup> Cfr. n.º 1 do art.º 11.º do DRR n.º 11/93/M, de 13 de Maio



No âmbito do exercício do contraditório a SRPF afirma que *“A DRPA tenciona activar o exercício da tutela inspectiva na área de fiscalização da utilização dos bens patrimoniais da RAM.”*

De entre as atribuições da Direcção de Serviços de Gestão Patrimonial salientam-se o estudo e proposta de medidas necessárias a uma correcta gestão do parque de viaturas da Região e a organização e actualização do cadastro central e do inventário.

### **3.2.2 Cadastro Especial de Veículos**

O correcto conhecimento da estrutura do parque de viaturas da RAM, possibilitado pela existência de um cadastro especial de veículos permanentemente actualizado permite, desde logo, a análise de elementos relativos à existência, à tipologia, ao valor, à antiguidade e à afectação dos veículos que o integram, que, na sua essência, são elementos basilares para o exercício da tutela inspectiva e para uma adequada gestão daquele património.

Com a entrada em vigor do DL n.º 232/97, de 3 de Setembro, que instituiu o POCP, revelou-se inevitável a inventariação sistemática dos bens do activo immobilizado dos serviços públicos, pelo que a Portaria n.º 671/2000, de 17 de Abril, veio dispor sobre os inventários daqueles bens, nomeadamente sobre o cadastro e o inventário dos veículos do Estado (CIVE) e dos veículos da administração regional.

O primeiro passo na concretização de uma política de centralização de informação bem como de operacionalidade do inventário e do cadastro foi o de considerar que o registo de qualquer veículo no cadastro pressupõe a existência de título de utilização válido e juridicamente regularizado, tanto no caso em que confira a posse, como no caso em que confira o direito de utilização.

Assim, e no cumprimento da Resolução n.º 1242/2001, de 6 de Setembro<sup>10</sup>, a DRPA ficou incumbida de garantir o registo, nas respectivas conservatórias, de todos os veículos que, por qualquer forma, tenham sido adquiridos pela RAM.

Através daquela resolução, e no âmbito das competências daquela Direcção Regional ao nível da organização e da actualização do cadastro especial de veículos automóveis, o Conselho do Governo resolveu converter a favor da RAM todos os registos dos bens móveis titulados pelas Secretarias Regionais ou por quaisquer outras entidades que não disponham de autonomia patrimonial. O processo de conversão dos registos de viaturas ainda se encontra em fase de conclusão.

A DRPA solicitou, ainda, à DRI o desenvolvimento de uma única e nova aplicação informática capaz de dar cumprimento às disposições da referida portaria na sua generalidade. Face à necessidade de centralizar os dados relativos às viaturas de todas as entidades e à sua operacionalidade, foi adoptada a aplicação informática denominada *“Software de gestão integrada - Enterprise Resource Planning (ERP) – BANN”*, pela DROD através da DSPMEM.

A decisão de que a aplicação informática respeitante ao inventário e cadastro ficaria a funcionar junto da DSPMEM, e não da DRPA, deveu-se ao facto de aquela centralizar já a informação sobre os registos, os processamentos e as despesas de todos os seguros das viaturas da RAM, assim como o abastecimento, as reparações e a manutenção de grande parte das viaturas afectas às Secretarias Regionais.

---

<sup>10</sup> Publicada no JORAM em 14 de Setembro de 2001.

---

Deste modo, na aplicação BANN, vocacionada maioritariamente para a gestão de reparações, manutenções e consumos da DSPMEM, desenvolveu-se um módulo específico para o inventário e gestão patrimonial, bem como para os seguros. A introdução dos dados teve início no ano de 2002.

O registo de entradas para o cadastro patrimonial, aliás, executado pela DSPMEM e não pela DRPA, contrariando as competências definidas na Lei que aprova a sua orgânica, revela-se insuficiente para garantir a permanente actualização do cadastro.

Sobres esta matéria a SRPF refere que ao “(...) *querer organizar e manter actualizado um cadastro especial dos veículos automóveis pertencentes à Região, que a DRPA, tendo sempre como base as premissas - solução global, solução economicamente mais vantajosa e partilha de informação -, equacionou todas as hipóteses e optou por fazer pequenos ajustamentos à aplicação informática BANN, na altura em construção para a DSPMEM, por forma a que esta pudesse dar resposta às instruções regulamentadoras do cadastro e inventário dos bens do Estado (CIBE) (...). A lógica inerente a esta solução foi a de que não seria legítimo estar o Governo Regional a duplicar investimento numa segunda aplicação informática para o mesmo fim (...)*”, assim “(...) *optou-se pelo estabelecimento de um canal privilegiado entre a DRPA e a DSPMEM por forma a que esta entidade proceda ao carregamento da informação (...) nomeadamente, registos e regularizações de automóveis. A DSPMEM após proceder à introdução da informação (...) envia listagem actualizada permitindo assim que a DRPA possua o Cadastro especial actualizado dos veículos automóveis pertencentes à Região.*”

O registo, quer da valorização do património, quer da afectação das viaturas a serviços e organismos da administração regional não personalizados, encontra-se exclusivamente dependente da disponibilização, em tempo útil, por parte daquelas entidades, de um mapa síntese, completo e correcto, dos bens inventariados, uma vez que não é efectivado o exercício da tutela inspectiva que permita uma fiscalização sistemática destes elementos patrimoniais da Região.

No que respeita ao processo de abate de veículos, cumpre salientar que a RAM não dispõe, na sua ordem jurídica, de um enquadramento regulador dos procedimentos de abate de viaturas. Perante essa insuficiência, a Região tem adoptado algumas das orientações constantes das disposições emanadas pela Direcção Geral do Património, nomeadamente as constantes da Circular série A n.º 1/DSGVE/DAS/94 que estabelece orientações sobre o abate e a venda de viaturas.

Esta lacuna vem reforçar a importância do exercício da tutela inspectiva que permitiria evitar que a actualização das informações constantes do cadastro, estivesse unicamente dependente da acuidade das informações transmitidas pelas Secretarias Regionais, dada a falta de disposições de carácter geral e obrigatório que garantam a uniformização de procedimentos<sup>11</sup>.

A realização dos abates de viaturas, resultante da iniciativa de cada Secretaria Regional, efectiva-se mediante comunicação à DRPA da proposta de viaturas a abater e só após a obtenção da respectiva autorização. Para cada operação de abate é constituída uma Comissão de Abate, na qual a DRPA se faz representar através de um funcionário. Após a realização do abate, a Comissão redige a acta do auto público para venda de viaturas.

A concretização do processo de abate encontra-se primordialmente dependente da existência de condições físicas para o armazenamento do equipamento a abater, e seguidamente da existência de um número de equipamentos considerado suficiente para justificar a realização de uma hasta pública de venda.

---

<sup>11</sup> Cfr. alínea g) do n.º 1 do art.º 4.º do DRR n.º 11/93/M.



A DRPA deveria confrontar todos os veículos constantes dos autos de abate com os elementos do cadastro de veículos de modo a garantir a sua actualidade<sup>12</sup>. Realça-se que, relativamente ao ano 2002, o processo de abate por alienação concretizou-se através da realização de hasta pública, da qual resultou uma receita de € 10.981,6 relativa a 3 viaturas da Presidência<sup>13</sup>.

### **3.2.3 Renovação e estruturação do parque automóvel**

Verificou-se a inexistência de uma apreciação global da frota automóvel e da sua evolução, sustentada em estudos indispensáveis a uma correcta gestão da frota, nomeadamente no que respeita à sua reestruturação e renovação, conforme dispõem as alínea a) e b) do art.º 15.º do citado DRR n.º 11/93/M<sup>14</sup>.

Apesar das atribuições da DPRA, o processo de aquisição de viaturas é desencadeado por iniciativa individual de cada Secretaria Regional, induzida pela inexistência de um planeamento estratégico na gestão do parque de viaturas da RAM.

Ainda que não exista uma planificação anual da tipologia e do número de viaturas que devem constituir a frota da Região é, todavia, exercido um controlo directo sobre as propostas de aquisição apresentadas por cada Secretaria Regional. Este controlo consubstancia-se na obrigatoriedade de sujeição da aquisição de viaturas ao parecer prévio da SRPF, através da DRPA<sup>15</sup>.

O referido parecer é, sempre que se justifique, suportado por um parecer técnico emitido pela DROP – DSPMEM, por força do acordo celebrado entre os dois serviços, na sequência da constituição de uma comissão/parceria na área da gestão da frota automóvel do Governo Regional<sup>16</sup>. Ainda que desprovida de um carácter vinculativo, a emissão do parecer é obrigatória no processo de aquisição, para efeitos da sua decisão final.

A disponibilidade de dotação orçamental da Secretaria Regional proponente, o número de viaturas existentes nessa Secretaria e a tipologia e finalidade da viatura proposta para aquisição são alguns dos critérios susceptíveis de presidir à emissão do parecer.

Contudo, não estão sujeitas à emissão daquele parecer as aquisições de viaturas realizadas através de procedimentos que tenham por objecto principal a realização de empreitadas de obras públicas, conforme estatui, relativamente ao ano de 2002, o art.º 14.º do DRR n.º 4/2002/M, de 13 de Fevereiro. A aquisição de viaturas por força deste expediente só é levada ao conhecimento da DRPA no momento em que a Secretaria Regional interessada solicita autorização para a aquisição da viatura pelo valor residual contratualmente definido.

A DRPA não tem equacionado procedimentos alternativos para a aquisição de viaturas, nem tem desenvolvido estudos ou propostas com vista à obtenção de condições de aquisição mais vantajosas, ainda que a realização de tais estudos se enquadre no âmbito das suas competências. Maioritariamente, as aquisições de viaturas têm sido feitas com recurso à Central de Compras do Estado.

<sup>12</sup> Vide ponto 5.2.1.2.

<sup>13</sup> Cfr. Anexo II “Abates de viaturas efectuadas pela DRPA em 2002”.

<sup>14</sup> Organizar e manter actualizado o cadastro central e o inventário dos bens da Região e estudar e propor as medidas necessárias a uma correcta gestão do parque de viaturas da Região, nomeadamente no que respeita à sua estruturação e renovação.

<sup>15</sup> Cfr. n.º 1 do artigo 5.º do DRR n.º 5/82/M, de 18 de Maio, com a redacção dada pelo artigo 10.º do DRR n.º 13/95/M, de 11 de Maio.

<sup>16</sup> Ofício n.º 169DRPA, de 4 de Abril de 2002, para a Secretaria Regional do Equipamento Social e Transportes.

## 4. Caracterização geral do parque de viaturas da RAM

### 4.1 DISTRIBUIÇÃO DO PARQUE AUTOMÓVEL

O número total de viaturas da RAM é de 520, distribuídas pelos Departamentos do Governo Regional, institutos públicos e empresas de capital público, tutelados pelos primeiros, conforme espelha o quadro infra:

Quadro 1 – Distribuição por Departamento do parque automóvel da RAM

Departamento	Administração Directa		Administração Indirecta		Total	%
	N.º de Viaturas	%	Entidade	N.º de Viaturas		
Presidência	13	2,7	–	–	13	2,5
Vice-Presidência	13	2,7	–	–	13	2,5
SR dos Recursos Humanos	21	4,3	IRE IBTAM	4 2	27	5,2
SR do Turismo e Cultura	9	1,8	–	–	9	1,7
SR do Equipamento Social e Transportes	154	31,4	LREC	6	160	30,8
SR dos Assuntos Sociais	4	0,8	–	–	4	0,8
SR da Educação	38	7,8	IDRAM EPHTM Conservatório UMA	3 4 2 1	48	9,2
SR do Plano e Finanças	7	1,4	IFC Zona Franca	2 1	10	1,9
SR do Ambiente e dos Recursos Naturais	231	47,1	IGA, S.A.	5	236	45,4
<b>Total</b>	<b>490</b>	<b>100,0</b>		<b>30</b>	<b>520</b>	

Quando apreciado o parque automóvel da Região, distribuído pelas datas de matrícula das viaturas, verificamos que o seu registo se concentrou na década de 90, representando 56% do total da frota.

Quadro 2 – Distribuição do parque automóvel da RAM por décadas

Período	Presidência	VP	SRRH	SRTC	SREST	SRAS	SRE	SRPF	SRARN	Total	%
1920-1929	1	–	–	–	–	–	–	–	–	1	0,2
1930-1939	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	0,0
1940-1949	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	0,0
1950-1959	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	0,0
1960-1969	3	–	–	–	–	–	–	–	–	3	0,6
1970-1979	1	–	–	–	10	–	1	–	10	22	4,2
1980-1989	1	–	3	–	41	–	10	–	50	105	20,2
1990-1999	4	9	13	8	83	4	30	8	132	291	56,0
2000-2003	3	4	11	1	26	–	7	2	44	98	18,8
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>27</b>	<b>9</b>	<b>160</b>	<b>4</b>	<b>48</b>	<b>10</b>	<b>236</b>	<b>520</b>	<b>100,0</b>

O parque automóvel da Região encontra-se distribuído por 27 marcas distintas, com predominância para a Toyota (20,4%) e para a Volkswagen (15%), sendo que destas, 8 marcas têm apenas uma viatura, ou seja, 28,6% das marcas são pouco representativas. Esta situação tem como consequência custos de manutenção acrescidos (vide Anexo III).



No que concerne a esta matéria, a SRPF argumenta que *“Podemos ser tentados a fazer uma relação directa inequívoca entre o número de marcas e os seus reflexos nos custos de manutenção e reparação. Contudo, não devemos esquecer que as 27 marcas distintas, correspondem a veículos de 5 tipologias (...) e que dada a antiguidade do parque automóvel da RAM, muitas das marcas existentes na frota actual da RAM com apenas uma ou duas viaturas, possuíam, na altura da sua aquisição, percentagens elevadas relativamente à frota total. Desta ressalva não obsta a que não reconheçamos que é possível reduzir o número de marcas existentes na frota da RAM, trabalho, aliás, que já teve início ao estabelecer-se uma Comissão/Parceria entre a DRPA e a DSPMEM de maneira a que a aquisição de viaturas seja sempre suportada por um parecer emitido pela DSPMEM, que tendo em conta os fins a que se destina a viatura, sugere a marca e o modelo a adquirir.”*

A idade média das viaturas do parque automóvel da RAM é de 9,3 anos, sendo que, no caso da SREST, é superior a 10 anos, o que é revelador da antiguidade da frota regional (vide Anexo IV).

Relativamente a este aspecto, a SRPF afirma que *“(...) o Governo Regional tem feito um esforço financeiro no sentido de renovar o seu parque automóvel e reduzir progressivamente a sua idade média, pois é evidente que os custos de manutenção têm tendência para aumentar numa relação directa com a idade da viatura.”*

Se considerarmos a vida útil das viaturas da RAM, em termos contabilísticos, constata-se que apenas 53% da frota apresenta ainda algum valor passível de amortização (vide Anexo V).

No parque automóvel da Região predominam as viaturas ligeiras de passageiros representando 47,9% do total seguindo-se os ligeiros de mercadorias com 31,7% (vide Anexo VI).

## **4.2 AMBIENTE DE CONTROLO**

O controlo interno é uma forma de organização que pressupõe a existência de um plano e de sistemas coordenados destinados a prevenir a ocorrência de erros e irregularidades ou a minimizar as suas consequências e a maximizar o desempenho da entidade no qual se insere<sup>17</sup>.

Está implícita nesta aceção de controlo, a existência de um tecido normativo e regulamentar devidamente estruturado e com incidência sobre todas as entidades envolvidas.

A um nível macro, o ambiente de controlo sobre as viaturas da RAM encontra-se significativamente condicionado pela ausência de normas legais relativas à utilização e classificação do parque automóvel. Esta situação, conducente à aplicação parcial de alguns diplomas nem sempre adequados à realidade da RAM, não permite a definição de uma conduta uniforme para os vários serviços regionais.

Num nível mais concreto, constata-se que, de uma forma generalizada, não existem manuais de procedimentos relativos à utilização de viaturas. Algumas das entidades com responsabilidades na gestão da frota automóvel da RAM, elaboraram disposições avulsas, não respeitando critérios de uniformização. Esta situação de disparidade chega inclusive a verificar-se entre serviços da própria entidade.

<sup>17</sup> Cfr. noção exposta no Manual de Auditoria e Procedimentos do Tribunal de Contas, Vol. I.

---

Também os registos e controlos sobre a utilização de viaturas não são extensíveis a todas as entidades, inviabilizando não só a construção de análises comparadas entre as várias entidades, mas impedindo objectivamente o desenvolvimento de controlos sobre a correcta utilização de viaturas.

A instituição de mecanismos elementares de controlo, bem como a respectiva avaliação não foram ainda objecto da devida atenção por parte das entidades envolvidas na gestão e na manutenção do parque automóvel. Todavia, parece existir já uma sensibilização para esta questão.

Salienta-se que é apreciável o reconhecimento atribuído ao papel dos sistemas de informação no sistema de controlo interno. Os esforços desenvolvidos nesta área têm sido significativos, ainda que a implementação da nova aplicação informática não se encontre concluída à data da realização da presente auditoria.

Cumprir ainda destacar, numa perspectiva organizacional, a inactividade da Divisão de Fiscalização Patrimonial na DRPA, uma vez que esta divisão não está dotada de recursos materiais nem humanos.

Por último, importa referir que se encontra em fase de estudo a unificação da gestão, manutenção e abastecimento dos dois parques de viaturas. A esta solução poderá corresponder a concentração e o melhor aproveitamento dos recursos, e será, seguramente, uma oportunidade para se instituir um efectivo ambiente de controlo integrado, de modo a assegurar uma utilização eficaz, eficiente e económica dos meios disponíveis.

### **4.3 CONTROLO DE GESTÃO DO PARQUE AUTOMÓVEL**

O registo dos veículos automóveis em nome da Região Autónoma da Madeira é, por força da Resolução n.º 1242/2001, de 14 de Setembro, efectuado pela DRPA.

A inventariação e a inscrição em cadastro especial de veículos da RAM são realizadas pela DSPMEM e não pela DRPA, em desconformidade com o disposto nas alíneas i) do n.º 1 do art.º 4.º e alínea b) do n.º 2 do art.º 16.º do DRR n.º 11/93/M, de 13 de Maio, cabendo à Secretaria Regional/Direcção Regional a gestão e boa utilização das viaturas que lhes estão afectas.

Em regra, não existem regulamentos e normas que disciplinem a utilização das viaturas, mas sim disposições, avulsas nos diferentes serviços. Assim, alguns serviços dispõem de notas internas ou de documentos de registo ou de controlo, correspondentes a diferentes graus de controlo. Esses registos e controlos sobre a utilização das viaturas não são sistemáticos, pelo que não é possível confirmar a correcta utilização das mesmas, apresentando por essa razão uma fiabilidade reduzida.

O preenchimento de boletins normalizados legalmente aprovados possibilita o exercício de um efectivo controlo sobre a utilização racional do equipamento, designadamente através da disponibilização dos seguintes dados relativos aos veículos:

- ☞ Reparação e manutenção;
- ☞ Taxa de utilização;
- ☞ Natureza dos serviços prestados;
- ☞ Número de quilómetros percorridos;
- ☞ Duração do serviço prestado; e
- ☞ Quantidade de combustível consumida no desempenho desse serviço.



# Tribunal de Contas

## Secção Regional da Madeira

Os elementos assim obtidos, revelam-se indispensáveis a uma correcta gestão das viaturas. Assim, o não preenchimento dos boletins vai tornar as respectivas informações incertas ou incompletas, dificultando o respectivo controlo e análise, devido à ausência de informações úteis.

Existem dois serviços no Governo Regional que efectuam o abastecimento, a manutenção e reparação das viaturas da RAM:

- A DSPMEM, que abrange para além das viaturas que lhe estão afectas, também as viaturas da Presidência do Governo Regional e restantes Secretarias Regionais, com exclusão dos veículos afectos à SRARN; e
- A DPMV, que estando inserida na estrutura orgânica da SRARN, assume aquelas responsabilidades no âmbito das viaturas afectas àquela Secretaria Regional.

No âmbito do exercício do princípio do contraditório a SRPF refere que *“A divisão das responsabilidades do abastecimento, manutenção e reparação da frota automóvel do Governo Regional pelas duas entidades - DSPMEM e DPMV -, ficou a dever-se às especificidades e características próprias da SRARN inerentes à sua orgânica e competências. Contudo, os modernos modelos de gestão, sugerem a unificação e centralização de serviços como forma de minimizar recursos humanos e materiais e garantir uma eficaz racionalização da frota automóvel. Foi neste contexto que se constituiu o grupo de trabalho” para “unificar a frota automóvel e os respectivos recursos humanos e materiais.”*<sup>18</sup>

Alguns dos serviços de reparação e manutenção são efectuados com recurso a contratação externa, em alguns casos porque as viaturas ainda se encontram dentro do prazo de garantia, noutros porque as oficinas não têm capacidade técnica e humana para as executar.

Existe um grupo de trabalho que conta com a participação de elementos da DRPA, DSPMEM e DPMV, que prepara a junção dos dois parques de viaturas com o intuito de racionalizar os meios e os recursos existentes.

Os seguros de quase todas as viaturas da RAM são geridos e pagos pela DSPMEM, incluindo os das viaturas afectas à SRARN. Cada viatura dispõe de uma apólice individual, considerando-se, no futuro, a possibilidade de um seguro de frota para todas as viaturas da RAM a um custo inferior.

Existem poucos parques fechados e com a capacidade adequada para a recolha das viaturas após o serviço diário. Algumas das viaturas pertencentes à Região permanecem na rua.

Tal como os abastecimentos, as manutenções e reparações, os abates de viaturas são efectuados pela SREST-DSPMEM e pela SRARN-DPMV, com a participação da DRPA.

As aquisições de viaturas nos últimos três anos, por parte da DRPA e das Secretarias Regionais, têm sido feitas com recurso aos contratos públicos de aprovisionamento no âmbito da Central de Compras do Estado.

A DRPA e a DSPMEM só têm conhecimento das viaturas que são adquiridas num processo de empreitada e que se encontram ao serviço da entidade no momento, estipulado no contrato, em que se transmite a propriedade para a RAM, pelo valor residual.

<sup>18</sup> Ofício n.º SAI00921/04/SRF, de 19 de Fevereiro de 2004.

A DRPA adquiriu no triénio de 2000/2002, o total de 7 viaturas, todas através da Central de Compras do Estado. Dessas viaturas, duas foram destinadas à Presidência do Governo, uma à SRARN, embora se encontre ao serviço da VP, e quatro à SRE.

No ano de 2002 a DRPA emitiu sete pareceres no âmbito do n.º 1 do art.º 5.º do DRR n.º 5/82/M, de 18 de Maio, com a redacção dada pelo art.º 10.º do DRR n.º 13/95/M, de 11 de Maio, relativos à autorização para a aquisição de 11 viaturas<sup>19</sup>, não se tendo consubstanciado, por esta via, qualquer recusa.

#### 4.4 INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES PARA O CONTROLO

Tendo-se seleccionado as três Secretarias Regionais identificadas, procedeu-se à análise dos restantes Departamentos do Governo Regional através da elaboração do quadro seguinte que permite conhecer alguns parâmetros de controlo. Assim,

Departamento	Existência de Regulamentos Internos	Normativo na lei orgânica	Documentos de Controlo	Combustível	Manutenção	Seguro	Parque fechado com registo de entradas e saídas
Presidência	Não	Sim	Registo de saídas diárias das viaturas	-	DSPMEM	DSPMEM	Não
Vice-Presidência	Não	Não	-	DSPMEM	-	DSPMEM	Não
SR dos Recursos Humanos	Não	Não	-	-	-	-	Não
SR do Turismo e Cultura	Não	Não	Requisição e Boletim diário de circulação para a DRT e Boletim diário de circulação para a DRAC	DSPMEM	-	DSPMEM	Não
SR dos Assuntos Sociais	Não	Não	-	DSPMEM	DSPMEM	DSPMEM	Sim
SR do Plano e Finanças	Não	Não	-	DSPMEM	DSPMEM	DSPMEM	Não

O total de pagamentos de combustível efectuados pela Presidência ascendeu a € 4.372,36. Uma das viaturas adstritas à Presidência do Governo Regional está em Lisboa na garagem das instalações do Ministro da República, sendo utilizada pelo Presidente e membros do Governo Regional nas suas deslocações em território continental<sup>20</sup>.

Ainda que a manutenção e reparação das viaturas afectas à Vice-Presidência seja também assegurada pela DSPMEM, foram, no entanto, gastos € 696,79 com uma delas.

A VP informou que determinados funcionários, que não têm a categoria de motorista, estão autorizados a conduzir viaturas, no entanto não apresentam qualquer documento ou despacho de autorização para esse efeito.

Relativamente à SRTC, a manutenção e reparação é realizada fundamentalmente pela DSPMEM, no entanto a DRAC processou, no ano de 2002, o valor de € 6.651,1 respeitante a gastos dessa natureza com as duas viaturas que lhe estão afectas.

No que respeita à SRRH existem normativos internos, quer para o IRE quer para o IRAE, traduzidos, no caso do IRE, em notas de comunicação internas relativas à utilização e guarda de viaturas. As requisições de viaturas de serviço são documentalmente suportadas por notas de serviço internas. No entanto, não existe qualquer regulamento geral para a Secretaria Regional. Verificou-se ainda que o

<sup>19</sup> Destas, 3 viaturas correspondem a aquisições do Centro de Segurança Social da Madeira.

<sup>20</sup> Ofício n.º 624, de 13 de Fevereiro de 2004, do Gabinete da Presidência, no exercício do princípio do contraditório.



# Tribunal de Contas

## Secção Regional da Madeira

IRE procedeu ao pagamento de combustível, reparação e manutenção (€ 6.997,07) e seguros (€ 1.456) para algumas das suas viaturas.

Quanto ao IBTAM, e no que concerne a documentos de registo de movimento de veículos, existem uns mapas semanais de viaturas, assim como boletins de circulação de viaturas. O IBTAM processa autonomamente algumas despesas com combustível (€ 2.107,25), manutenção (€ 686,34) e seguros (€ 858,85) relacionados com as suas viaturas.

As diferentes Secretarias Regionais e os seus serviços dispõem de parques individuais, a maior parte das vezes de reduzida dimensão, com pouca capacidade, não procedendo ao registo e controlo das entradas e saídas das viaturas.

A este propósito, a SRRH refere que *“A existência de Serviços em prédios sem estacionamento, (...) dificulta a guarda das viaturas.”*, e a SRPF esclarece que *“A dispersão e as especificidades de alguns serviços dificultam a resolução do problema através de uma solução global. (...) O reduzido número de viaturas afectas a determinados departamentos do Governo Regional, faz equacionar ao nível dos custos a afectar a cada viatura, as soluções de contratação de serviços de segurança para proceder ao controlo de viaturas.”*

Podemos, pois, concluir que não existe um procedimento uniforme adoptado pelas Secretarias Regionais, nem pelos próprios serviços dentro de cada uma das Secretarias, tomadas individualmente.

Na generalidade, todos os Departamentos regionais dizem recorrer aos serviços da DSPMEM, no entanto, observam-se situações distintas decorrentes, essencialmente, do facto da titularidade das viaturas ser dos serviços e fundos autónomos.

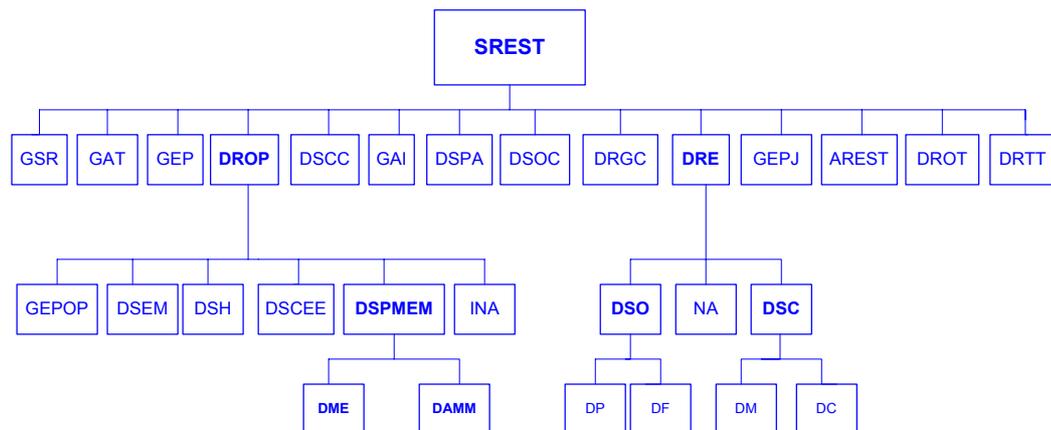
## 5. Análise dos Departamentos – Chave

### 5.1 SECRETARIA REGIONAL DO EQUIPAMENTO SOCIAL E TRANSPORTES

A DROP, integrada na estrutura orgânica da SREST, coordena, em estreita ligação com o Secretário Regional, a política de planeamento e concretização de obras públicas da responsabilidade do Governo Regional. Entre as suas atribuições, incumbe em especial à DROP programar e coordenar a utilização e assegurar a manutenção de todos os equipamentos e viaturas ao serviço daquela Secretaria Regional<sup>21</sup>.

Para a prossecução dessas atribuições, a DROP compreende na sua estrutura a DSPMEM, que por sua vez integra duas divisões, a de Materiais e Equipamento e a de Assistência e Manutenção Mecânica, conforme se pode aferir pelo organigrama seguinte:

<sup>21</sup> Cfr. alínea d) do art.º 41.º do DRR n.º 7/2001/M, de 11 de Maio, alterado pelo DRR n.º 11-A/2003/M, de 31 de Março.



### 5.1.1 Gestão da Direcção de Serviços de Parque de Materiais e Equipamento Mecânico

A DROP integra na sua estrutura a DSPMEM. São atribuições desta Direcção de Serviços a programação e coordenação da utilização de todos os equipamentos mecânicos e das viaturas ao serviço da SREST, bem como da Presidência do Governo e das outras secretarias regionais, quando solicitado e devidamente autorizado.

Importa, agora, ponderar o seguinte:

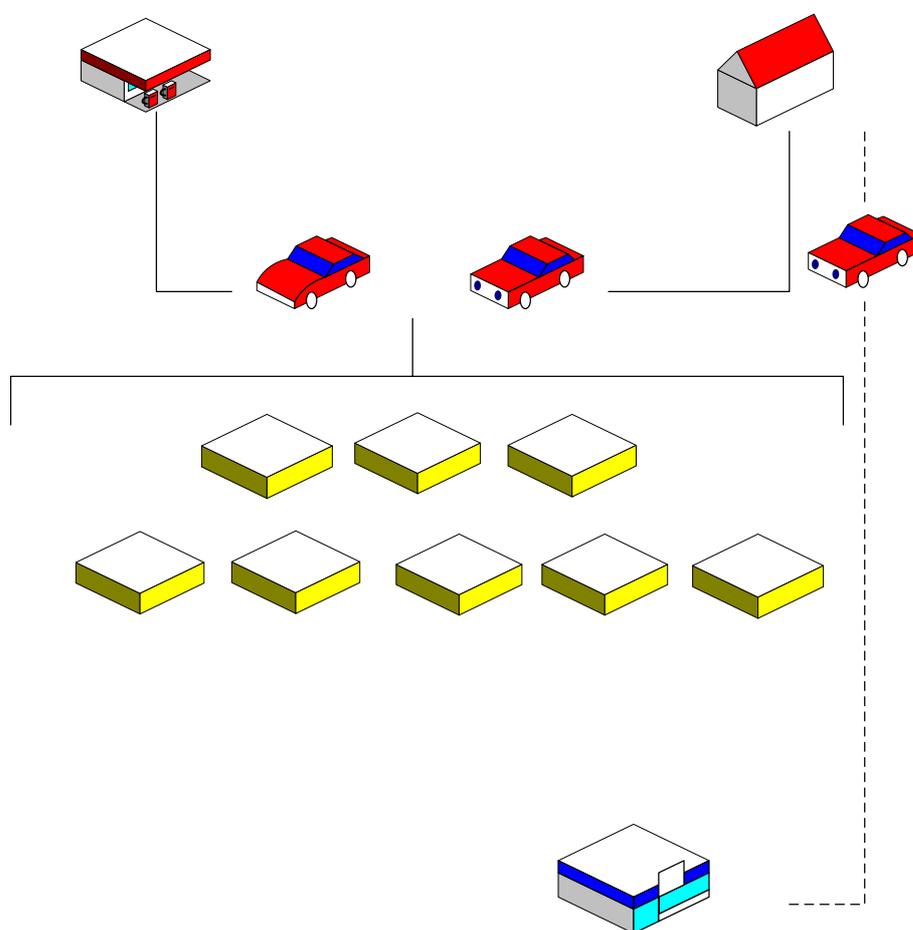
1. Na alínea a) do art.º 52.º do DRR n.º 7/2001/M, de 11 de Maio, está explícito que cabe à DSPMEM a programação e coordenação da utilização de todos os equipamentos mecânicos e viaturas ao serviço da SREST.
2. Já na alínea b) do mesmo art.º 52.º se refere que a manutenção se efectuará para todos os equipamentos mecânicos ao serviço da SREST e do resto dos departamentos do Governo Regional.
3. Ou seja, o legislador contempla duas realidades distintas, por um lado os equipamentos mecânicos e por outro as viaturas propriamente ditas.
4. Excluem-se, pois, das operações de manutenção por parte da SREST as viaturas dos restantes departamentos, ou poder-se-á efectuar uma leitura extensiva da expressão “equipamento mecânico” e aí incluir as viaturas, embora o legislador no mesmo artigo pareça concluir que são realidades distintas?
5. Mas se se concluir pela possibilidade da extensão às viaturas onde está a solicitação e a devida autorização? E nas operações de manutenção, incluem-se os abastecimentos de combustível?

Relativamente a esta matéria, a SRPF refere que “(...) afigura-se-nos inquestionável que a expressão “equipamentos mecânicos”, usada na alínea b) do citado artigo 52º, abrange as viaturas, não só porque é esse o sentido que há que atribuir-lhe na linguagem comum (uma viatura é um equipamento mecânico), como também porque alguns dos departamentos mencionados em tal preceito não dispõem mesmo de outro tipo de equipamentos mecânicos que não viaturas.”, e que “(...) nenhuma viatura é colocada sob responsabilidade da (...)” DSPMEM “(...) sem que haja um pedido do departamento a que está afectada e uma autorização do Secretário Regional do Equipamento Social e Transportes.”



Esta Direcção de Serviços tem também a seu cargo os equipamentos mecânicos da SREST, e o desenvolvimento de acções nas áreas da serralharia, carpintaria e pintura.

Na interpretação daquela norma, verifica-se que a DSPMEM tem procedido à realização de diferentes tarefas relacionadas com as viaturas da RAM, incluindo, na prática, a manutenção de viaturas de outras Secretarias Regionais, com excepção das afectas à SRARN.



### 5.1.1.1 SISTEMA DE REGISTO E DE INFORMAÇÃO

Existiam na DSPMEM duas aplicações informáticas direccionadas para os registos relacionados com os veículos, uma que efectuava a gestão referente à manutenção, reparação e abastecimentos e outra relacionada com os seguros. Tendo sido elaborado pela DSPMEM um “Relatório de análise dos custos de utilização das viaturas pertencentes à Região Autónoma da Madeira”, referente ao ano de 2000, o serviço sentiu muitas dificuldades em extrair, agregar e tratar a informação das referidas aplicações, pelo que se ponderou a adopção de uma nova solução informática.

---

A implementação dessa nova aplicação informática – BANN – teve início no ano de 2001 com o levantamento do sistema de funcionamento, o qual continuou no ano de 2002, em conjugação com o início de introdução dos elementos na base de dados, não estando até à data concluído.

O processo encontra-se, actualmente, em fase de consolidação e validação da informação, uma vez que os dados extraídos não são fiáveis, assim como não está ainda finalizado o módulo respeitante à parte patrimonial. A assistência técnica à aplicação informática é efectuada no âmbito do contrato de manutenção para a Secretaria Regional.

A aplicação informática BANN desenvolvida para a DSPMEM tem em atenção, nomeadamente as seguintes áreas:

- ✚ Gestão de Viaturas, que inclui a área patrimonial, não está concluída, uma vez que alguns factos patrimoniais, como sejam o valor e o procedimento de aquisição, não estão inseridos;
- ✚ Gestão de seguros;
- ✚ Gestão de acidentes;
- ✚ Registo de consumos que inclui o abastecimento, as lavagens e todos os outros consumíveis imputados a cada viatura;
- ✚ Manutenção e reparações, sob a denominação facturação (módulo de origem da aplicação informática);
- ✚ Manutenção preventiva (não implementado);
- ✚ Gestão de IPO;
- ✚ Controlo de pneus (apresenta ainda algumas falhas, pelo que a informação não é consistente);
- ✚ Controlo de baterias (não implementado).

Dos testes efectuados aos dados introduzidos na aplicação, relativos a um conjunto de viaturas, foi possível verificar que estes não eram consistentes e fiáveis, pelo que não é possível aferir, para o ano de 2002, o valor total dos custos do parque automóvel gerido pela DSPMEM.

Estão ainda em fase de desenvolvimento um conjunto de mapas e “lay-outs” que permitirão retirar dados de apoio à gestão e ao controlo, de forma a monitorizar a racionalidade na utilização dos recursos.

Por ofício n.º 28/PMEM, de 19 de Novembro p.p. e na sequência de elementos solicitados através da nossa requisição n.º 1, de 14 de Outubro de 2003, a DSPMEM afirma “Muito embora não seja atribuição desta Secretaria Regional a organização, elaboração e administração do cadastro de veículos automóveis da Região existe um protocolo entre esta Secretaria Regional através da (...)” DSPMEM “(...) e a Secretaria Regional do Plano e Finanças, através da (...)” DRPA, “(...) no sentido da sua execução.”

O número de viaturas sem valorização contabilística inscrita no cadastro é também revelador da insuficiência de registo de elementos essenciais à gestão patrimonial. Dos dados constantes no cadastro e inventário fornecido pela DSPMEM, das 520 viaturas da RAM apenas 29,4% tinham o registo do valor de aquisição, elemento essencial para poder valorizar os bens, assim como proceder às amortizações previstas na Portaria n.º 671/2000 (vide Anexo VII).

Sobre esta questão a SRPF vem alegar que *“A dispersão da informação relativa à aquisição de viaturas pelos diversos departamentos do Governo Regional era enorme, tornando a inventariação do parque automóvel da RAM quase impossível. (...) a DRPA e a DSPMEM têm desenvolvido um esforço adicional no sentido de carregar a aplicação BANN com essa informação.”*



### 5.1.1.2 CONSERVAÇÃO, REPARAÇÃO E ABASTECIMENTO DE VIATURAS

Uma vez que a DSPMEM tem a seu cargo a manutenção, a reparação e o abastecimento de uma parte significativa das viaturas da RAM<sup>22</sup>, foram solicitados os dados estatísticos do ano de 2002 relativos aos custos totais de manutenção, discriminando-se estes custos por Secretaria Regional e por viatura. No entanto, e por se estar a implementar o novo sistema informático “*Software de gestão integrada – Enterprise Resource Planning (ERP) – BANN*”, não foi possível obter de uma forma pormenorizada estes elementos. O mesmo sucedendo em relação aos consumos totais de combustível, por Secretaria e por viatura.

A impossibilidade de disponibilização desta informação inviabilizou, assim, a análise estatística e comparativa entre veículos e serviços, que estava programada.

No que concerne a esta matéria a SFPF afirma que “*O apuramento dos custos totais associados à propriedade e utilização dos veículos da frota da RAM será possível assim que a aplicação BANN esteja em pleno funcionamento e que seja centralizada numa só entidade a manutenção da frota.*”

A DSPMEM informou, no entanto, que os valores despendidos na reparação e manutenção ascenderam, em 2002, a € 1.019.225,89, e que o valor total despendido em combustível foi de € 924.523,34, incluindo-se nestes valores não só os gastos com as viaturas ao serviço do GR, como também com as máquinas e outros equipamentos, valores que não foram submetidos a teste de confirmação e como tal, não imputados na análise realizada.

### 5.1.1.3 SISTEMA DE CONTROLO

No âmbito das funções exercidas pela DSPMEM encontra-se implementado um sistema de controlo, embora o mesmo não esteja vertido em nenhum regulamento ou norma, e apresente algumas deficiências, designadamente as decorrentes de o sistema de informação ainda se encontrar em fase de implementação<sup>23</sup>, da falta de uniformização de procedimentos<sup>24</sup>, e da falta de recolha e tratamento adequados de informação<sup>21</sup>.

No entanto, existem pontos de controlo nas seguintes áreas da responsabilidade do DSPMEM:

- O acesso ao parque da DSPMEM é controlado por uma empresa de segurança, que regista todas as viaturas que entram e saem, indicando o serviço que cada viatura executa.
- Nenhuma viatura abastece se não tiver a requisição interna da caderneta afectada à sua viatura.

No entanto, no que concerne ao combustível não existe outro procedimento de controlo que permita verificar se as quantidades inscritas na requisição estão de acordo com o efectivamente abastecido, não se procedendo também a contagens físicas das existências.

- Existe um controlo das cadernetas de requisições distribuídas por viatura, no entanto o programa informático ainda não permite controlar a numeração das cadernetas e a sua

<sup>22</sup> Num total de 284 viaturas, uma vez que 236 viaturas das 520 que são propriedade da RAM, têm a manutenção a cargo da SRARN (cfr. Anexo VII).

<sup>23</sup> Cfr. pontos 5.1.1.1 e 5.1.1.2.

<sup>24</sup> Cfr. ponto 5.1.3.

---

afecção a uma determinada viatura, inviabilizando o conhecimento do uso indevido da caderneta.

- Todas as reparações e manutenções têm por base uma “Ficha de obra”, onde são registados os materiais que são utilizados e empregues nas viaturas, bem como as subcontratações externas e a gestão do tempo de mão-de-obra. Estas operações de manutenção e reparação têm sempre por base a requisição interna da viatura.
- São efectuadas pré-inspecções para acautelar possíveis anomalias no veículo, registadas em ficha própria, antes da inspecção obrigatória. Existe controlo sobre as inspecções periódicas obrigatórias (IPO) das viaturas que efectuam a sua manutenção na DSPMEM.

No que concerne ao controlo das viaturas adstritas à DSPMEM, cumpre salientar:

- É preenchido o boletim diário de circulação, registando os serviços efectuados. Existe, ainda, uma escala de serviço diário, onde se encontra identificada a viatura, o serviço e o respectivo motorista.
- A DSPMEM tem um processo individual de cada viatura, ficando na sua posse o original do título de propriedade das viaturas. Procede ainda à recepção de todas as viaturas adquiridas pela SREST e restantes Secretarias, elaborando o auto de recepção.
- A grande maioria das viaturas têm seguro gerido e pago pelo orçamento da SREST-DSPMEM, incluindo as viaturas da SRARN. E *“Pretende-se, a curto prazo, que toda a frota de viaturas da RAM, sem excepção, seja abrangida num seguro global de frota.”*<sup>25</sup>

#### 5.1.1.4 PROCEDIMENTOS DE AQUISIÇÃO

As aquisições de viaturas por via do orçamento regional e afectas à SREST carecem de parecer prévio do Secretário Regional do Plano e Finanças, em cumprimento das disposições orçamentais, bem como do parecer da DRPA, nos termos do n.º 1 do art.º 5.º do DRR n.º 5/82/M, de 18 de Maio, com a redacção introduzida pelo art.º 10.º do DRR n.º 13/95/M, de 11 de Maio.

As aquisições do ano 2002, feitas através da Central de Compras do Estado, num total de 5 viaturas, foram maioritariamente afectas à DRE, conforme consta do quadro seguinte:

**Quadro 3 – Afecção das aquisições de viaturas em 2002**

Aquisições 2002 por Entidade	N.º de Viaturas
Direcção de Serviços Hidráulica	1
Dir. Serv. Edifícios Monumentos	1
Direcção Regional de Estradas	3
<b>Total</b>	<b>5</b>

O recurso à Central de Compras do Estado traduz-se, por um lado, na simplificação de procedimentos, e, por outro, na adesão a contratos públicos homologados de aprovisionamento de veículos automóveis. As aquisições foram motivadas, essencialmente, pelo cumprimento de uma alteração legislativa que obriga ao transporte de trabalhadores em viaturas de cabine fechada.

---

<sup>25</sup> Ofício n.º SAI00921/04/SRF, de 19 de Fevereiro de 2004, referente ao contraditório.



A recepção de viaturas é feita pela DSPMEM e comunicada à DRPA, depois de certificada a conformidade com as condições contratualizadas. Existindo uma comunicação favorável, procede-se ao registo da viatura no CIVE e, conseqüentemente, a DSPMEM activa a respectiva apólice de seguro. No momento da entrega da viatura é distribuído o livro de requisições para registo dos abastecimentos e das reparações. Todas as viaturas entregues têm afixado o dístico de propriedade da RAM.

### 5.1.1.5 ABATE DE VIATURAS

No que concerne ao abate de viaturas, a DSPMEM não procedeu, no ano de 2002, a qualquer abate, elaborando, no entanto, uma relação de viaturas já imobilizadas e em processo de abate, com data de referência a 14 de Outubro de 2003, num total de 39.

Estas viaturas a abater eram provenientes, essencialmente, do parque automóvel da SREST (30), da SRE (7) e da SRRH (2). As viaturas em processo de abate distribuem-se por 9 marcas com maior representatividade da Toyota (13 viaturas) e da Peugeot (11 viaturas).

### 5.1.2 Caracterização do parque de viaturas

A SREST dispõe de 160 viaturas da RAM ao seu serviço, cerca de 31% do universo, distribuídas pelas diferentes direcções regionais e direcções de serviços, assim como pelo LREC (serviço e fundo autónomo por ela tutelado), que tem 6 viaturas.

**Quadro 4 – Distribuição das Viaturas da SREST pelos diferentes serviços**

SREST	N.º de viaturas	Peso (%)
GSR	18	11,3
GAI	2	1,3
DROT	5	3,1
DROP	12	7,5
DSPMEM	31	19,4
DSH	10	6,3
DSEM	4	2,5
DSCEE	6	3,8
DSPMEM-PS	11	6,9
DRE	53	33,1
DRTT	2	1,3
LREC	6	3,8
<b>Total</b>	<b>160</b>	

No leque de viaturas de que dispõe a SREST, há que considerar, ainda, as viaturas que se encontram afectas aos diferentes serviços da Secretaria Regional, mas cuja aquisição se enquadra no âmbito de um processo de empreitada, e que são, ainda, propriedade do empreiteiro e não da RAM.

A SREST dispõe, nestas condições, de mais 24 viaturas, distribuídas pela DRE (17), DROP (2) e DROT (5), encontrando-se algumas em fase de transmissão de propriedade para a RAM<sup>26</sup>.

<sup>26</sup> Ver Anexo VIII.

---

No parque automóvel da SREST a predominância dos veículos ligeiros de mercadorias (35%) resulta essencialmente das suas atribuições. As viaturas encontram-se repartidas por 15 marcas distintas, 3 das quais com apenas uma viatura, ou seja, 20% das marcas são pouco representativas (vide Anexos IX e X).

### **5.1.3 Utilização das viaturas e sistemas de controlo**

Analisado o sistema de controlo interno instituído pela DSPMEM nas áreas de manutenção, de reparação e de abastecimento, assim como no uso das viaturas que lhe estão adstritas, (desenvolvido no ponto 5.1.1.2) procurou-se conhecer o nível de controlo existente para as restantes viaturas afectas à SREST, uma vez que cada serviço gere a utilização das mesmas.

A SREST não dispõe de regulamentos internos sobre utilização e controlo das viaturas que lhe estão afectas. Tendo-se questionado a DRE relativamente aos controlos existentes para as suas viaturas (uma vez que lhe estão afectas 33,1% das viaturas da SREST), foi possível concluir pela sua inexistência.

A DRE é constituída por duas grandes Direcções de Serviços, a Direcção de Serviços de Obras (DSO) e a Direcção de Serviços de Conservação (DSC), constatando-se actuação distinta para a frota consoante se trate de uma ou de outra.

Verifica-se que, em relação à primeira, as viaturas estão normalmente afectas aos engenheiros e topógrafos, e são utilizadas na fiscalização e controlo das obras a seu cargo, não existindo qualquer documento ou registo de controlo das viaturas que lhe estão adstritas, recolhendo ao parque do edifício da SREST no Campo da Barca. Muitas viaturas utilizadas pela DSO resultam de processos de empreitada, as quais no final da obra poderão ser entregues ao empreiteiro ou adquiridas pelo valor residual.

Relativamente à DSC, e face às especificidades das suas funções, a sua gestão apresenta características diferentes, uma vez que é responsável por, entre outras atribuições, proceder ao diagnóstico sistemático do estado de conservação das estradas regionais, bem como pela manutenção da rede viária regional. Assim sendo, a Ilha da Madeira encontra-se dividida em quatro secções, e as viaturas encontram-se distribuídas pela ilha, em cinco estaleiros (Faial, Porto Novo, São Vicente, Santa/Porto Moniz e Ribeira Brava). Não são preenchidos quaisquer documentos de controlo.

Consequentemente, a falta de informações relativas à utilização das viaturas, à análise de consumos médios de combustível, entre outras, impossibilita o exercício de um controlo efectivo sobre esta parcela do património regional.

## **5.2 SECRETARIA REGIONAL DO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS**

### **5.2.1 Gestão da Divisão do Parque de Máquinas e Viaturas**

O Gabinete do Secretário Regional do Ambiente e Recursos Naturais compreende, entre os seus serviços, a Divisão do Parque de Máquinas e Viaturas (doravante designada por DPMV), conforme estatui o n.º 3 do art.º 6.º do DRR n.º 11/2001/M, de 6 de Julho, que estabelece as bases da orgânica da SRARN e do Gabinete do Secretário Regional, posteriormente alterado pelo DRR n.º 7/2003/M, de 21 de Fevereiro. Esta divisão tem uma natureza de coordenação, designadamente da gestão das viaturas da Secretaria e da prestação do respectivo apoio técnico<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> Cfr. art.º 27.º do DRR n.º 11/2001/M, de 6 de Julho, alterado pelo DRR n.º 7/2003/M, de 21 de Fevereiro.



Compete à DPMV, designadamente, coordenar a utilização e a manutenção das máquinas, das viaturas e demais equipamento mecânico (distribuídos de modo a promover a maximização da sua eficiência), emitir pareceres técnicos sobre a aquisição de máquinas, viaturas e outros equipamentos mecânicos e proceder à elaboração de relatórios e pareceres técnicos sempre que ocorram acidentes que envolvam viaturas e máquinas<sup>28</sup>.

Incluem-se no âmbito das atribuições do DPMV a prestação de apoio técnico e material aos agentes económicos, alugando e cedendo equipamento necessário, a colaboração com as autarquias locais na abertura e reparação de caminhos e contribuir para a formação profissional dos agentes económicos em geral no domínio da mecanização<sup>8</sup>.

Tendo por base as informações constantes das *Folhas de Vencimentos e de Outros Abonos a Servidores do Estado* do ano económico de 2002, bem como os esclarecimentos prestados pela DPMV, é possível aferir que o número de funcionários da DPMV, directamente relacionados com a utilização, manutenção, reparação e abastecimento dos veículos afectos à SRARN e de equipamentos mecânicos e agrícolas, é de 30. A repartição dos funcionários por categorias funcionais consta do Anexo XI.

O valor total das remunerações líquidas correspondentes aos referidos funcionários, para o ano 2002, foi de € 289.439,16.

A DPMV conta, no exercício das competências que lhe estão atribuídas, com o sistema informático SOLINF, que contém entre outros elementos, a identificação dos veículos afectos à Secretaria Regional, e alguns dados relativos à manutenção, reparação e consumos de combustível. O sistema permite também o controlo das datas e dos resultados das inspecções periódicas obrigatórias dos veículos (IPO), bem como das correspondentes pré-inspecções realizadas na DPMV.

### **5.2.1.1 PROCEDIMENTOS DE AQUISIÇÃO**

As aquisições de viaturas por via do orçamento regional carecem de parecer prévio do Secretário Regional do Plano e Finanças, em cumprimento das disposições orçamentais, bem como do parecer da DRPA, nos termos descritos em 5.1.1.4. Complementarmente, é também requerido parecer à DPMV, conforme resulta do DRR n.º 11/2001/M, de 6 de Julho, que estabelece as bases da orgânica da SRARN e do Gabinete do Secretário Regional e do Despacho n.º 26/2002, de 18 de Fevereiro, do Secretário Regional do Ambiente e Recursos Naturais.

As aquisições do ano 2002, feitas através da Central de Compras do Estado, foram maioritariamente afectas à Direcção Regional de Agricultura, conforme consta do quadro seguinte:

**Quadro 5 – Afectação das aquisições de viaturas em 2002**

<b>Aquisições 2002 por Entidade</b>	<b>N.º de Viaturas</b>
Parque Natural Madeira	1
Dir. Serv. Agroindústria e Comércio Agrícola	8
Dir. Regional de Florestas	3
Dir. Regional de Ambiente	1
<b>Total</b>	<b>13</b>

<sup>28</sup> Cfr. art.º 29.º do DRR n.º 11/2001/M, de 6 de Julho, alterado pelo DRR n.º 7/2003/M, de 21 de Fevereiro.

---

Após a aquisição, a recepção de viaturas é feita pela DPMV e comunicada à DRPA, depois de certificada a conformidade com as condições contratualizadas. Existindo uma comunicação favorável, procede-se ao registo da viatura no CIVE e a DSPMEM activa a respectiva apólice de seguro. No momento da entrega da viatura é distribuído o livro de requisições para registo dos abastecimentos e reparações. Todas as viaturas entregues terão afixado o dístico de propriedade da RAM e a afectação à SRARN.

### 5.2.1.2 ABATE DE VIATURAS

No decurso do ano 2002 não foi realizado qualquer abate de viaturas, uma vez que o número de equipamentos destinados a abate não foi considerado suficiente para se desencadear um processo de venda em hasta pública. Já no ano 2003 foram levadas à hasta pública n.º 1/DPMV/2003, de 28 de Julho, 13 viaturas, das quais 9 ficaram por vender devido à inexistência de interessados.

O baixo nível de vendas em hasta pública já era previsto pela DPMV, dado o estado de conservação dos veículos visados e atendendo a que é frequente o aproveitamento de peças dos veículos que aguardam a realização de hasta pública para outras viaturas ainda em utilização. Constata-se, pois, que é privilegiada a extenuação completa da utilidade das viaturas, ao invés do delineamento de um plano atempado e maximizador do resultado económico dos elementos a abater.

Resulta da análise do cadastro de veículos por um lado, e dos abates realizados pela SRARN por outro, que as seguintes viaturas já abatidas<sup>29</sup>, constam ainda do cadastro de viaturas da Região:

**Quadro 6 – Viaturas incorrectamente constantes do cadastro**

Matrícula	Marca/Modelo	Ano Aquisição
BH-29-25	WV Carocha	1970
QD-39-59	Todo-Terreno UMM	1988
MA-81-25	Todo-Terreno Toyota	1983
BV-11-89	Todo-Terreno Toyota	1980

Conforme registado no cadastro especial de veículos ainda não se procedeu ao cancelamento da apólice de seguro da viatura BV-11-89, apesar de esta já não integrar o património da RAM.

A este propósito a SRPF afirma que *“Com a implementação de um seguro de frota (...) e com a finalização do carregamento da informação na aplicação BANN será possível detectar estas e outras eventuais situações de quebra de informação.”*

Do total de viaturas afectas à SRARN, apenas 16 se encontram valorizadas no cadastro. Este facto retira significativa utilidade ao inventário, na medida em que este deve permitir conhecer, entre outros aspectos, o valor dos bens e possibilitar o seu melhor aproveitamento e gestão. Este aspecto encontra, aliás, acolhimento no 2.º ponto preambular do DL n.º 477/80, de 15 de Outubro, onde se enfatiza que *“ [...] para além do simples recenseamento de bens e de instrumento para a sua fiscalização, o inventário geral dos bens do domínio público e privado do Estado prossegue outros objectivos, de que importa destacar a possibilidade de fazer uma ideia global do valor desses bens [...] ”*. A limitação referida é agravada pelo facto de não serem calculadas e devidamente registadas as amortizações dos veículos, afinal parte integrante da valorização patrimonial.

---

<sup>29</sup> Cfr. Acta de da hasta pública n.º 1/DPMV/2003, de 28 de Julho.



### **5.2.1.3 CONSERVAÇÃO, REPARAÇÃO E ABASTECIMENTO DE VIATURAS**

Foi constituída, para o ano 2002, uma dotação orçamental de € 115.000 para a conservação de equipamento mecânico, e outra de € 203.956 para combustíveis e lubrificantes. Relativamente à primeira dotação foram processados € 94.120,84 e pagos € 62.082,20. Da segunda dotação foram processados apenas 45,2% (€ 203.956,56) e pagos € 198.086,10.

Acrescendo àquelas despesas as incorridas com as remunerações líquidas anuais do pessoal da DPMV, directamente afecto aos veículos da SRARN, constata-se que a despesa total, no ano 2002, com equipamento mecânico, e no que respeita apenas à sua conservação e manutenção, foi de € 383.560.

A pouca percepção dos custos totais relacionados com o uso e a propriedade dos veículos resultante, desde logo, pelo desconhecimento dos custos decorrentes das amortizações, é tanto mais gravosa se se considerar que não foi elaborado, até à data, qualquer estudo sobre as alternativas disponíveis no mercado para o investimento em activos, com vista a assegurar que a opção tomada garante a utilização mais eficiente e económica de uma frota automóvel adequada.

A DPMV conta, nas suas instalações, com infra-estruturas para o abastecimento de gasóleo. O abastecimento de viaturas movidas por outro tipo de combustível é realizado fora das instalações da DPMV, mediante a utilização de um cartão magnético respeitante à viatura. O controlo dos abastecimentos é desenvolvido através da comparação entre o total de quilómetros realizados<sup>30</sup> e o total de litros abastecidos. O controlo, no caso dos abastecimentos de gasóleo, é possível realizar em cada abastecimento. Contudo, o controlo relativo aos restantes combustíveis é realizado apenas quando as viaturas se dirigem à DPMV para a obtenção de outros serviços que não os abastecimentos, ou pelo exercício esporádico de acções específicas de controlo.

Os abastecimentos, tal como as reparações, são registados na caderneta de requisições respeitante a cada viatura. O controlo das cadernetas não se encontra informatizado, nem existe qualquer outro controlo sobre a numeração das cadernetas o que inviabiliza a detecção do seu uso indevido. Não existem quaisquer registos relativos ao serviço de lavagem de veículos, portanto esta prestação é efectuada a qualquer veículo que tenha o dístico da SRARN.

As reparações e manutenções são registadas numa “Ficha de obra”, onde constam os materiais utilizados nas viaturas, as subcontratações externas e a mão-de-obra imputada a cada operação.

Também no que respeita a despesas com combustíveis, a DPMV elabora, esporadicamente, mapas relativos ao abastecimento de combustíveis no respectivo parque de viaturas. Estes mapas abrangem o período correspondente a um fornecimento dos tanques de combustível. Do mapa “Fornecimento de gasóleo de 9 de Maio de 2003 a 15 de Maio de 2003 na DPMV”, importa destacar os seguintes aspectos:

- Do abastecimento inicial de 9.000 litros, foram fornecidos 8.980,35 litros repartidos por 116 viaturas incluindo 1 moto cultivador e 1 carro tanque;
- Os abastecimentos realizados foram repartidos por 5 dias úteis, tendo, todavia, sido realizado um abastecimento em dia não útil;
- As seguintes viaturas, embora não constando do cadastro especial de veículos, foram abastecidas de combustível pela DPMV:

<sup>30</sup> Os quilómetros realizados são registados em livro próprio (cfr. pt.º 5.2.3.2).

Matrícula	Observações constantes do Mapa fornecido pela DPMV
00-41-UM	Veículo afecto à Divisão de Serviços Hidroagrícolas
08-82-RI	Veículo afecto à Direcção Regional do Ambiente
69-37-TC	Veículo afecto à Divisão do Parque de Máquinas e Viaturas
77-13-OD	Veículo afecto à Direcção Regional de Florestas
32-37-FU	Veículo afecto ao Instituto da Habitação
42-24-UO	Veículo afecto à Direcção Serviços de Produção Agrícola
53-81-QZ	Veículo afecto ao Instituto do Vinho da Madeira
75-55-LZ	Veículo afecto ao Instituto da Habitação
77-49-JC	Veículo afecto ao Instituto da Habitação

Fonte: DPMV – Mapa “Fornecimento de gasóleo de 9 de Maio de 2003 a 15 de Maio de 2003 na DPV”.

- Não existe registo de quilómetros relativamente às viaturas que se discriminam no quadro seguinte:

Matrícula	Observações constantes do Mapa fornecido pela DPMV
CV-25-61	Direcção Regional Florestas
MD-63-02	Direcção Serviços de investigação Agrícola
NA-96-70	Direcção Serviços de Produção Agrícola
OT-33-43	Direcção Serviços Hidroagrícolas
TS-41-51	Direcção Regional de Saneamento Básico
TS-25-59	Direcção Serviços de Produção Agrícola

Fonte: DPMV – Mapa “Fornecimento de gasóleo de 9 de Maio de 2003 a 15 de Maio de 2003 na DPV”.

- Não existe evidência da realização de contagens às existências de combustíveis. Consequentemente, não se verifica a existência de um controlo entre as quantidades finais registadas no supra mencionado mapa (existências teóricas) e as quantidades efectivamente existentes nos tanques (existências reais).

A SRPF refere que *“A informatização da informação contida na caderneta de requisições a efectuar aquando da unificação dos parques irá permitir um efectivo controlo entre as quantidades finais registadas no mapa de controlo e as efectivamente existentes nos tanques.”*

## 5.2.2 Caracterização do parque de viaturas

Actualmente a SRARN tem 236 viaturas afectas ao seu serviço, excluindo motos, tractores agrícolas e equipamentos mecânicos, das quais, 5 estão a ser utilizados pela Investimentos e Gestão da Água, S.A.

Ainda que esta seja a Secretaria Regional com a maior frota automóvel, representando cerca de 45% do total de viaturas da RAM, é, simultaneamente, um dos parques que apresenta os níveis de envelhecimento dos veículos mais elevado. Com uma antiguidade média de 9,4 anos, a frota automóvel da SRARN conta apenas com 116 viaturas que ainda detêm vida útil contabilística, se tomado o final do ano 2002 como referência. Outra característica predominante prende-se com o facto de cerca de 85% da frota automóvel ser propulsionada por gasóleo, independentemente da tipologia funcional do veículo.

Sobre este aspecto ver o já referido pela Administração Regional no ponto 4.1 deste relatório.

No tocante à distribuição de veículos pelas diversas entidades integradas na SRARN, salienta-se que a Direcção Regional de Agricultura, só por si, detém cerca de 48% dos veículos da Secretaria Regional. As viaturas afectas àquela Direcção Regional, conjuntamente com as da Direcção Regional de Florestas e as do Gabinete do Secretário Regional, representam cerca de 78% do total de viaturas.



# Tribunal de Contas

## Secção Regional da Madeira

A Divisão de Matadouros, integrada na Direcção Regional de Agricultura, destaca-se pelo elevado nível médio de antiguidade das suas viaturas, situado nos 18,4 anos. O quadro seguinte apresenta o número e a antiguidade de viaturas afectas a entidades integradas ou tuteladas pela SRARN:

**Quadro 7 – Viaturas afectas à SRARN em 31.12.2002**

Descrição	N.º veículos	Peso % do n.º viaturas	Antiguidade média em anos	N.º Viaturas c/ vida útil	% Viaturas c/ vida útil
Gabinete do Secretário Regional	5	2	4,1	5	100
Divisão Parque Máquinas e Viaturas	20	9	12,1	5	25
Viaturas da Secretaria Regional no Porto Santo	7	3	12,0	2	29
<b>Sub-total: Gabinete do Secretário Regional</b>	<b>32</b>	<b>14</b>	<b>10,8</b>	<b>12</b>	<b>38</b>
Direcção Regional de Agricultura	1	0	4,8	1	100
DSAICA	30	13	6,9	22	73
- Divisão de Matadouros	7	3	18,4	0	0
- Rede de Informações de Contabilidade Agrícola	2	1	1	2	100
Gabinete de Planeamento Agrário e Assuntos Europeus	3	1	10,3	1	33
Divisão de Serviços Hidroagrícolas	18	8	8,1	9	50
Direcção de Serviços de Extensão Rural	11	5	6,7	7	64
DSIA	11	5	9,2	8	73
Direcção de Serviços de Produção Agrícola	4	2	6,4	3	75
- Divisão de Fruticultura	10	4	8	7	70
- Divisão de Floricultura	4	2	4,5	3	75
- Divisão de Bananicultura	3	1	8,5	2	67
- Divisão de Horticultura e Culturas Arvenses	2	1	3,7	2	100
- Divisão de Protecção Integrada	1	1	1,3	1	100
<b>Sub-total: Direcção Regional de Agricultura</b>	<b>107</b>	<b>47</b>	<b>8,0</b>	<b>68</b>	<b>64</b>
Direcção Regional do Ambiente	5	2	6,7	3	60
Direcção Regional de Florestas	37	17	12,4	14	38
Direcção Regional de Pecuária	9	4	10,1	3	33
Direcção Regional de Pescas	7	3	6,2	5	71
Direcção Regional de Saneamento Básico	9	4	10,5	2	22
Parque Natural da Madeira	6	3	5,5	5	83
Instituto de Habitação da Madeira	5	2	11,8	0	0
Instituto do Vinho da Madeira	4	2	5,5	4	100
Viaturas sem venda na Hasta Pública	4	2	18,5	0	0
<b>Total</b>	<b>225</b>	<b>100</b>	<b>9,4</b>	<b>116</b>	<b>52</b>

Fonte: DPMV – Listagem das viaturas afectas à SRARN; DRPA – Cadastro de viaturas.

Notas: a) Não foram consideradas as viaturas com matrícula posterior a 31-12-2002.

b) Excluem-se as viaturas abatidas, mas que incorrectamente constam do cadastro de veículos (cfr. pt.º 3.5.4 – Abates).

Salienta-se que existem discrepâncias resultantes da comparação entre as informações prestadas pelas entidades que integram a estrutura da SRARN<sup>31</sup> e as informações disponibilizadas pela DPMV relativamente às viaturas afectas a cada direcção regional. Esta situação contraria o disposto no DL n.º 477/80, de 15 de Outubro, na medida em que dispõe nas considerações preambulares que “um inventário permanentemente actualizado permite [...] fornecer indicativos quanto à [...] afectação dos bens, o que é indispensável para se obter o seu melhor aproveitamento [...]”. Expõem-se no quadro constante do Anexo XII as referidas divergências.

<sup>31</sup> Cfr. respostas ao Fax n.º 19730, de 13 de Outubro de 2003, enviado pelo Chefe de Gabinete do Secretário Regional dos Recursos Naturais e do Ambiente.

As mencionadas respostas contemplam ainda as seguintes matrículas que não correspondem às viaturas registadas no cadastro especial de veículos:

#### Quadro 8 – Viaturas não registadas no cadastro

Entidade	Viaturas indicadas pelas entidades
DSIA	MA-63-02
DSAICA	02-27-RR
DSAICA	43-39-MD
DSAICA	GT-00-87
DSAICA	GS-90-92
DSAICA	07-87-SU

Fonte: DPMV – Listagem das viaturas afectas à SRARN;  
Resposta ao pedido de elementos feito pelo Chefe de Gabinete do SRARN relativo ao assunto “Auditoria ao Património – Móvel da Região – Parque de viaturas” efectuado pelo Fax n.º 19730, de 13 de Outubro de 2003.

A SRPF veio esclarecer que *“As discrepâncias existentes ficam a dever-se ao facto de na altura da auditoria não ter sido enviada à SREST informação actualizada com as referidas viaturas. Com a unificação da frota, esta situação deixará de existir.”*

Ressalta também da análise do cadastro de veículos a elevada dispersão de marcas que integram o património da Região. A SRARN conta actualmente com 22 marcas distintas e 14 dessas marcas, abrangem apenas 45 viaturas, conforme se expõe no quadro constante do Anexo XIII.

Sintomático do atrás exposto é o facto de, no ano de 2002, a Secretaria Regional ter contemplado 6 marcas automóveis na aquisição das 13 viaturas. Apesar de o procedimento de aquisição ser feito primordialmente através do recurso à Central de Compras do Estado deve, todavia, levar-se em conta que a diversificação excessiva de marcas e modelos em uso poderá não ser economicamente vantajosa, nomeadamente no tocante aos custos com manutenção e reparação.

De entre as viaturas que constituem o parque automóvel da RAM é possível constatar a existência de algumas que se encontram imobilizadas por inoperacionalidade, aguardando, por esse motivo, obras de reparação ou o abate por venda em hasta pública.

Tendo em conta as competências de coordenação da DPMV, solicitou-se, entre outros elementos, um mapa síntese de todas as viaturas que não estando abatidas, se encontrem imobilizadas por um período superior a 6 meses. Das 10 viaturas identificadas, 1 encontra-se já abatida e 4 têm ainda apólice de seguro actualizada, não obstante a solicitação à DSPMEM para cancelamento das apólices por via dos ofícios n.º 8/DPMV, de 3 de Junho de 2003 e n.º 14/DPMV, de 24 de Setembro de 2003.

Todavia, pelas informações prestadas pelas várias entidades que integram a estrutura da SRARN, ou que, estando sob a sua tutela, detêm a utilização de viaturas da RAM, é possível aferir que o total de viaturas imobilizadas é de 34, e destas, 22 têm apólices de seguro actualizadas, o que não se apresenta adequado face à não utilização das viaturas.

### 5.2.3 Utilização das viaturas e sistemas de controlo

#### 5.2.3.1 ENQUADRAMENTO JURÍDICO

Cabe à SRARN a responsabilidade pelo controlo da utilização dos veículos que lhe estão afectos, pelo que emanou algumas disposições basilares atinentes à promoção da economia, eficiência, eficácia e da legalidade da utilização das viaturas.



# Tribunal de Contas

## Secção Regional da Madeira

O DL n.º 50/78, de 28 de Março, que reformula os princípios reguladores do uso das viaturas do Estado, só é aplicável às Regiões Autónomas em matérias respeitantes aos veículos dos departamentos periféricos dos serviços e organismos do Governo Central, e, conforme o referido diploma, devem os Governos Regionais adoptar as disposições adequadas para os restantes veículos. É neste enquadramento que são emanados os Despachos n.º 01/2002, de 2 de Janeiro, e n.º 30-A/2002, de 27 de Fevereiro, e a Circular n.º 2/SRA/2002, de 29 de Outubro, pelo Secretário Regional do Ambiente e dos Recursos Naturais. Todavia, persiste uma insuficiência na transposição para a ordem jurídica regional de normas relativas ao uso de viaturas da RAM.

Constata-se também que as orientações internas escritas são ainda incipientes, uma vez que além de não serem completas, por não cobrirem todo o universo de situações susceptíveis de regulação, também não são uniformizadoras no que respeita à utilização de viaturas, pois não se encontram consubstanciadas num regulamento ou manual de procedimentos aplicável a cada uma das entidades integradas na SRARN.

A fixação de regras de utilização das viaturas de acordo com a tipologia funcional, que consta do referido DL n.º 50/78, bem como de procedimentos específicos para a condução de viaturas por trabalhadores em geral ou ainda de viaturas que não lhes estejam afectas são áreas que actualmente se enquadram na insuficiência atrás exposta. Acresce ainda que a utilização de viaturas que, embora sendo propriedade da RAM estão afectas a entidades tuteladas pela SRARN, está condicionada por regulamentos internos a essas mesmas entidades, resultando a aplicação de diferentes e dispersos dispositivos regulamentares no âmbito do mesmo departamento governamental.

Estatui o Decreto-lei n.º 490/99, de 17 de Novembro, adaptado à Região Autónoma pelo DLR n.º 12/2000/M, de 5 de Julho, que a condução de viaturas naquelas circunstâncias carece de uma permissão atribuída caso a caso pelo dirigente máximo do serviço, ou em alternativa, ou de uma permissão genérica de condução dos funcionários, mediante despacho conjunto do Ministro das Finanças e do membro do Governo que tiver a seu cargo a administração pública.

Ainda que, por conveniência de serviço, as viaturas afectas a algumas das entidades que integram a SRARN, sejam conduzidas por funcionários que não aqueles que detêm categoria de motoristas, não se verifica a existência da necessária autorização nos termos dos referidos diplomas.

### 5.2.3.2 ACÇÕES PERIÓDICAS DE CONTROLO DO BDV

Conforme dispõe o já referido despacho n.º 30-A/2002, de 27 de Fevereiro, o preenchimento dos *Boletins Diários de Viatura*, fornecidos pela DPMV, é obrigatório e deve ser visado pelo Director de Serviços ou Chefe de Divisão. Os boletins devem encontrar-se arquivados no serviço ao qual a viatura está afectada.

O Gabinete do Secretário Regional do Ambiente e Recursos Naturais desenvolve acções de controlo esporádicas sobre o preenchimento dos BDV. Da acção de controlo aos BDV das Direcções Regionais da Agricultura, Ambiente, Florestas, Pecuária, Pescas, Saneamento Básico e também da DPMV, com incidência no mês de Setembro de 2002, destacam-se as seguintes situações:

- Não foi elaborado um relatório de análise dos resultados da acção de controlo realizada;
- Não se procedeu ao preenchimento de BDV nas Direcções Regionais do Ambiente e de Saneamento Básico;
- Relativamente a uma das viaturas seleccionadas, e que se encontra afectada à Direcção Regional de Agricultura, não foram analisados os BDV por não estarem preenchidos;

- 
- Os boletins das viaturas afectas à Direcção Regional de Florestas, não se encontram visados superiormente;
  - Existem boletins de viaturas afectas à Direcção Regional de Pescas dos quais consta uma descrição ambígua do percurso realizado. Verifica-se que, para um mesmo percurso, são registados no BDV um número de quilómetros muito díspar, chegando, nalgumas situações, a registar-se cerca do dobro dos quilómetros percorridos;
  - Verificam-se diversas imprecisões e omissões no preenchimento dos boletins das viaturas seleccionadas afectas à Direcção Regional de Pecuária;
  - Ocorreram utilizações de viaturas para as quais não existiu correspondente registo no BDV.

As informações acerca dos percursos realizados e das distâncias percorridas por cada viatura, não são actualmente tratadas de forma adequada. A obtenção de dados pertinentes como sejam a taxa de utilização de viaturas, nomeadamente na perspectiva do seu sub ou sobre aproveitamento, a análise de consumos médios e individuais de combustível por viatura, consumos de viaturas da mesma categoria ou modelo, e nestas vertentes, entre as várias Secretarias Regionais, poderia ser obtida através do correcto preenchimento dos BDV e dos livros de requisições, caso tivessem tratamento informático adequado.

Quer o preenchimento do BDV, quer o seu posterior tratamento, são feitos numa perspectiva meramente formal, na medida em que se limitam a dar cumprimento às disposições dos diplomas existentes. Este tratamento revela-se redutor na medida em que amputa a abrangência do BDV enquanto instrumento de gestão da frota de veículos, uma vez que não é desenvolvida uma análise global e comparada.

No âmbito do princípio do contraditório a SRPF refere que *“A implementação do Boletim Diário de Viaturas (BDV) na SRARN é relativamente recente pelo que é natural surgirem algumas imprecisões, omissões e incorrecções. Cremos que a inclusão do BDV numa perspectiva mais vasta de instrumento de gestão efectiva de frota irá responsabilizar os funcionários para a necessidade e premência do seu correcto preenchimento.”*

### **5.2.3.3 PARQUEAMENTO DE VIATURAS**

As viaturas afectas à SRARN, após a realização diária do serviço, deveriam recolher obrigatoriamente a garagens ou locais de estacionamento reservados a cada entidade, conforme dispõe o Despacho n.º 01/2002, de 2 de Janeiro, do Secretário Regional do Ambiente e Recursos Naturais. Contudo, é reconhecido pela DPMV que o número de parqueamentos disponíveis é insuficiente, resultando daí o recolhimento de viaturas em locais que não os fixados. Acresce ainda que nem todos os parques são de uso exclusivo da SRARN, nem são fechados nem têm um controlo efectivo de entradas e saídas.

No tocante à gestão de chaves, importa referir que esta fica circunscrita à existência de uma cópia de todas as chaves nas respectivas entidades que integram a SRARN e à guarda de cada um dos utilizadores dos veículos da chave original. Nos parques fechados, as chaves encontram-se dentro das viaturas.

## **5.3 SECRETARIA REGIONAL DE EDUCAÇÃO**

A SRE é uma das Secretarias do Governo Regional que não dispõe de uma estrutura própria de apoio às viaturas que lhe estão afectas, pelo que recorre aos serviços da DSPMEM.



### 5.3.1 Caracterização do parque de viaturas

Esta Secretaria Regional tem ao seu serviço 48 viaturas, sendo que 38 se encontram directamente afectas aos seus serviços e 10 estão à disposição de entidades por esta tuteladas, nomeadamente o IDRAM (3), a EPHTM (4), o Conservatório (2) e a UMA (1).

O quadro seguinte efectua a síntese das diversas situações detectadas nesta Secretaria, relativamente à inventariação das viaturas, à sua propriedade e à identificação da entidade que suporta os custos com o combustível, os seguros e as reparações.

**Quadro 9 – Síntese da situação patrimonial e de custos das viaturas da SRE**

Serviço	Viaturas constantes no Inventário	Não Inventariados	Total	Propriedade	Combustível	Seguro	Reparações
GSR	14		14	RAM	DSPMEM	DSPMEM	DSPMEM
GCEA	4		4	RAM	DSPMEM	DSPMEM	DSPMEM
DREER	15	2	17	RAM	Paga	Misto	Paga
DRFP	5		5	RAM	DSPMEM	DRFP	DSPMEM
IDRAM	3	1	4	IDRAM	IDRAM/DSPMEM	IDRAM/DSPMEM	IDRAM/DSPMEM
EPHTM	4		4	RAM	DSPMEM	DSPMEM	EPHTM/DSPMEM
Conservatório	2		2	RAM	Paga a uma	Misto	DSPMEM
UMA	1		1	RAM	-	DSPMEM	-
<b>Total</b>	<b>48</b>	<b>3</b>	<b>51</b>				

De entre os serviços que integram a SRE, e no que concerne à DRFP, esta dispõe de 5 viaturas para os seus serviços, embora no cadastro lhe esteja afecta mais uma viatura. A DRFP informou que esta se encontra ao serviço directo da SRE. Em matéria de seguros, a DRFP suporta os custos com as viaturas que lhe estão afectas, à excepção de uma viatura cujo seguro é pago pelo orçamento da DSPMEM.

A DREER informou que dispunha de mais 2 viaturas as quais não constavam do inventário fornecido pela DRPA e pela DSPMEM, sendo que estas duas viaturas se encontram inactivas, aguardando auto de inactividade, no entanto não constam da listagem de veículos para futuro abate. Em matéria de seguros a DREER suporta pelo seu orçamento a quase totalidade das despesas, apenas uma das viaturas dispõe de seguro pago pela DSPMEM.

O IDRAM dispõe de 4 viaturas, todas com título de propriedade do Instituto, ainda que apenas 3 se encontram registadas em inventário. A viatura sem registo no cadastro da Região corresponde a uma das duas viaturas doadas a este Instituto.

O IDRAM é um dos organismos da SRE que apresenta situações mais díspares, uma vez que, apesar das suas viaturas terem todas o título de propriedade do IDRAM, a DSPMEM tem responsabilidade pelo seguro de uma das viaturas e assegura o abastecimento e reparação de 3. Consequentemente, parte das despesas associadas ao seguro, manutenção e abastecimento das restantes viaturas são asseguradas pelo Instituto.

Das duas viaturas doadas ao IDRAM<sup>32</sup>, pela empresa Auto Atlântico, constata-se que a transmissão de propriedade dos veículos foi sempre feita de um particular para o IDRAM, e não pela própria empresa. A uma das viaturas foi-lhe atribuído o valor de 1.200 contos, no entanto já tinha à data de doação 9 anos, ou seja estava quase no fim da sua vida útil pelas normas do CIVE. Nos dados fornecidos

<sup>32</sup> Veículos com a matrícula 11-14-AO e 03-50-AX.

encontrava-se uma fotocópia do recibo emitido pela Auto-Atlântico, no valor de 5.985,57 euros, que referia que o valor em causa tinha sido cobrado através de um cheque<sup>33</sup>. Nesse mesmo documento surge a contabilização desta operação na empresa, que implicou a entrada em caixa de um determinado valor. Suscitam-se, pois, dúvidas quanto à verdadeira natureza desta operação, a qual deverá ser objecto de esclarecimento.

A viatura que se encontra ao serviço da UMA foi adquirida pela SRPF, via Direcção Regional do Património, desconhecendo a SRE o porquê da sua existência no inventário das suas viaturas, bem como a autorização de afectação da mesma àquela Universidade.

No conjunto das 48 viaturas da SRE a maior percentagem corresponde aos veículos ligeiros de passageiros e o seu parque automóvel é composto por 9 marcas diferentes, com predominância da marca Toyota, constatando-se que 3 destas marcas apenas têm uma viatura (33% das marcas) (vide Anexos XIV e XV).

### 5.3.2 Utilização de viaturas e sistemas de controlo

Existem procedimentos díspares em matérias como o registo das viaturas, o abastecimento, a manutenção e os seguros das viaturas, o mesmo acontecendo quanto aos procedimentos de controlo de utilização de viaturas. Para a mesma situação o mesmo serviço adopta duas posições distintas.

Nas alegações apresentadas, pela SRPF refere-se que *“A dispersão dos serviços e as suas especificidades no que concerne ao modo de aquisição das diferentes viaturas levou a que os procedimentos aplicados às viaturas variem de serviço para serviço. A uniformização que se pretende operar a nível de regras de registo, utilização, manutenção, conservação e fiscalização, irá fazer desaparecer progressivamente estas situações anómalas.”*

O quadro seguinte permite aferir da existência de regulamento, normas internas ou circulares relativas ao uso de viaturas dos organismos da SRE, assim como dos respectivos documentos de suporte.

**Quadro 10 – Apreciação dos elementos de controlo**

Organismo da SRE	Regulamentos, normas internas, circular	Documentos
GSR	Não	- Serviço Diário dos Motoristas - Serviço de Transportes - Serviço de Viaturas
GCEA	-	Folha de Controlo de Transportes
DREER	-	Boletim Diário do Veículo
DRFP	Não	Serviço de Viaturas Transportes - Folha de Serviço
IDRAM	Não	
EPHTM	Nota Interna n.º 222, de 27.09.2002	- Requisição - Registo do roteiro diário dos motoristas - Movimento de viaturas (Securitas)
Conservatório	Não	-
UMA	-	-

<sup>33</sup> Recibo n.º 1882, emitido por Auto Atlântico, Leça & Fernandes, Lda., em 25 de Agosto de 2001, ao Instituto do Desporto da Região Autónoma da Madeira.



# Tribunal de Contas

## Secção Regional da Madeira

Relativamente às viaturas afectas ao GSR, ou por este utilizadas, existe um registo do “Serviço Diário dos Motoristas” para os motoristas afectos ao Gabinete do Secretário Regional e para a utilização das suas viaturas.

A requisição de serviços de transporte ao Gabinete do SR é efectuada por intermédio da Internet através de uma ficha tipo denominada de “Serviço de Transporte” remetida para o correio electrónico transportes.sre@madeira-edu.pt. É através deste e-mail que os serviços da SRE solicitam os serviços de transporte necessários, procedendo o Gabinete ao escalonamento dos motoristas e viaturas.

É, então, entregue ao motorista o boletim de “Serviço de Viaturas” onde se indica o serviço a efectuar e que acompanha o motorista na deslocação, no entanto não se efectua o registo dos quilómetros. O não preenchimento integral deste documento de controlo, bem como o tratamento que posteriormente é conferido às informações nele contidas, na medida em que não é desenvolvida uma análise global e comparada, comportam uma perspectiva redutora da amplitude do boletim de “Serviço de Viaturas” enquanto instrumento de gestão da frota de veículos.

## 6. Determinações finais

Nos termos conjugados dos art.ºs 78.º, n.º 2, alínea a), 105.º, n.º 1, e 107.º, n.º 3, todos da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto, decide-se:

- a) Aprovar o presente relatório;
- b) Ordenar que um exemplar deste relatório seja remetido a Suas Excelências o Senhor Presidente do Governo Regional e o Vice-Presidente, assim como aos Secretários Regionais;
- c) Determinar que, no prazo de um ano, se dê conhecimento a este Tribunal das medidas globais e/ou sectoriais implementadas no âmbito da frota da RAM;
- d) Fixar os emolumentos devidos pela DRPA, SREST, SRARN e SRE em € **6.206,60**, nos termos do n.º 1 do art.º 10.º e 11.º do DL n.º 66/96, de 31 de Maio, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 139/99, de 28 de Agosto (Cfr. a nota em anexo);
- e) Determinar a remessa de um exemplar deste relatório ao Excelentíssimo Magistrado do Ministério Público junto desta Secção Regional, nos termos dos art.ºs 29.º, n.º 4 e 54.º, n.º 4, ambos da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto;
- f) Divulgue-se na Internet e na Intranet.

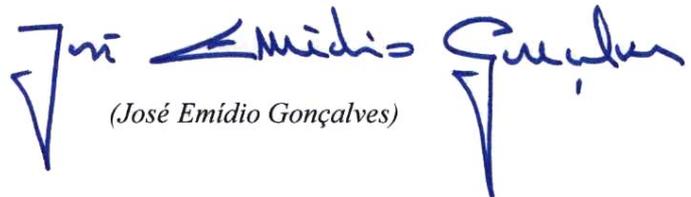
Aprovado em sessão ordinária da Secção Regional da Madeira do Tribunal de Contas, em vinte e dois de Abril de 2004

O Juiz Conselheiro,

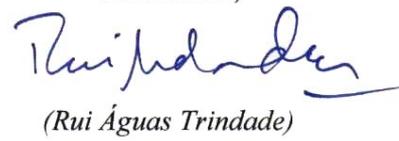
(Manuel Roberto Mota Botelho)

---

O Assessor,

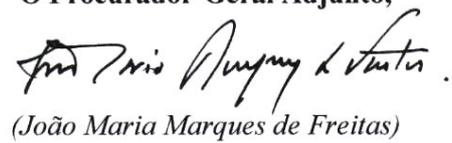
  
(José Emídio Gonçalves)

O Assessor,

  
(Rui Águas Trindade)

Fui presente,

O Procurador-Geral Adjunto,

  
(João Maria Marques de Freitas)



**ANEXOS**





## Anexo I

### NOTA EMOLUMENTOS

Nos termos do disposto nos n.º 1 do art.º 10.º e 11.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas, aprovado pelo DL n.º 66/96, de 31 de Maio, e alterado pela Lei n.º 139/99, de 28 de Agosto, são devidos pela DRPA, SREST, SRARN e SRE emolumentos no valor global de € **6.206,60**, apurados do seguinte modo:

Descrição	BASE DE CÁLCULO			Valor (€)
	Custo Standard (a)	Unidade Tempo	Receita Própria /Lucros	
- Acções fora da área da residência oficial	119,99	-	-	-
- Acções na área da residência oficial	88,29	220	-	
	DRPA	19		1.677,51
	SREST	67		5.915,43
	SRARN	67		5.915,43
	SRE	67		5.915,43
<b><u>Emolumentos a definir:</u></b>				
<b>Emolumentos/limite máximo (50xVR)</b>				15.516,50
<b>Emolumentos/limite mínimo (5xVR)</b>				1.551,65
<b>Emolumentos a pagar</b>	<b>DRPA</b>			<b>1.551,65</b>
	<b>SREST</b>			<b>1.551,65</b>
	<b>SRARN</b>			<b>1.551,65</b>
	<b>SRE</b>			<b>1.551,65</b>

---

## Anexo II

### Viaturas abatidas pela DRPA em 2002

Matrícula	Marca	Modelo	Entidade	Ano de Aquisição	Ano de Abate	Receita do Abate
MA-90-78	Mercedes	300 E	Presidência	1985	2002	€ 5.700,8
SI-35-33	Lancia	Thema	Presidência	1989	2002	€ 1.232,0
12-41-CQ	Audi	100	Presidência	1993	2002	€ 4.048,8

Fonte: Informação prestada pelo Gabinete do Secretário Regional do Plano e Finanças através do ofício n.º 3635/03, de 17 de Outubro.



## Anexo III

Distribuição do parque automóvel da RAM por marcas

N.º	Marca	N.º de viaturas	%
1	Volvo	35	6,7
2	Volkswagen	78	15,0
3	Citroen	24	4,6
4	UMM	11	2,1
5	Land Rover	41	7,9
6	BMW	9	1,7
7	Mercedes Benz	19	3,7
8	Nissan	43	8,3
9	Peugeot	33	6,3
10	Toyota	106	20,4
11	Mitsubishi	33	6,3
12	Mazda	14	2,7
13	Opel	1	0,2
14	Man	6	1,2
15	Ford	20	3,8
16	Renault	26	5,0
17	Hyundai	7	1,3
18	Iveco	1	0,2
19	Scania	2	0,4
20	Suzuki	3	0,6
21	Lada	1	0,2
22	Alfa Romeo	1	0,2
23	Audi	2	0,4
24	Daf	1	0,2
25	Seat	1	0,2
26	Hudson	1	0,2
27	Buik	1	0,2
	<b>Total</b>	<b>520</b>	<b>100,0</b>

---

## Anexo IV

Idade Média do parque automóvel da RAM a 31-12-2002

Entidade	N.º Dias	N.º Carros	Idade média (anos)
Presidência do Governo Regional	26.485	9	8,1
Vice-Presidência	35.585	13	7,5
SR Recursos Humanos	50.227	26	5,3
SR Turismo e Cultura	15.468	7	6,1
SR Assuntos Sociais	8.051	4	5,5
SR Educação	142.842	47	8,3
SR Plano e Finanças	16.734	9	5,1
SR Equipamento Social e Transportes	623.393	160	10,7
SR Ambiente e dos Recursos Naturais	769.915	225	9,4
IGA, S.A.	18.975	5	
<b>TOTAL</b>	<b>1.707.675</b>	<b>505</b>	<b>9,3</b>

Nota 1: Excluem-se 4 viaturas da Presidência que, pela sua antiguidade, são consideradas de interesse histórico.

Nota 2: Excluem-se as viaturas com data de matrícula do ano 2003.



## Anexo V

N.º de viaturas com vida útil contabilística a 31-12-2002

Entidade	Nº total viaturas	Com Vida útil	% Com Vida útil
Presidência do Governo Regional	9	5	56
Vice-Presidência	13	6	46
SR Recursos Humanos	26	21	81
SR Turismo e Cultura	7	5	71
SR Assuntos Sociais	4	3	75
SR Educação	47	30	64
SR Plano e Finanças	9	7	78
SR Equipamento Social e Transportes	160	73	46
SR Ambiente e dos Recursos Naturais	225	116	52
IGA, S.A.	5	1	20
<b>TOTAL</b>	<b>505</b>	<b>267</b>	<b>53</b>

Nota 1: Excluem-se 4 viaturas da Presidência que, pela sua antiguidade, são consideradas de interesse histórico.

Nota 2: Excluem-se as viaturas com data de matrícula do ano 2003.

---

## Anexo VI

Distribuição de viaturas da RAM por tipologia

Tipologia dos veículos	Presidência	Vice- Presidência	SRRH	SRTC	SRAS	SRE	SRPF	SREST	SRARN	IGA	Total	Peso (%)
Ligeiro de passageiro	13	12	23	8	4	27	10	53	97	2	249	47,9
Ligeiro de mercadorias			1			8		56	98	2	165	31,7
Ligeiro misto			2	1		9		14	13	1	40	7,7
Pesado de passageiros			1			4		1			6	1,2
Pesado de mercadorias		1						36	23		60	11,5
<b>Total</b>	13	13	27	9	4	48	10	160	231	5	520	100,0



## Anexo VII

Viaturas com valorização inscrita no Cadastro

Departamento	N.º de Viaturas	N.º de viaturas com valor de aquisição	Peso (%)
Presidência	13	4	30,8
Vice-Presidência	13	4	30,8
SR dos Recursos Humanos	27	17	63,0
SR do Turismo e Cultura	9	6	66,7
SR do Equipamento Social e Transportes	160	<sup>34</sup> 80	50,0
SR dos Assuntos Sociais	4	3	75,0
SR da Educação	48	16	33,3
SR do Plano e Finanças	10	7	70,0
SR do Ambiente e dos Recursos Naturais	236	16	6,8
<b>Total</b>	<b>520</b>	<b>153</b>	<b>29,4</b>

<sup>34</sup> Este valor foi actualizado face às informações disponíveis fornecidas pelo DSPMEM no seu ofício n.º 28/PMEM, de 19 de Novembro de 2003.

## Anexo VIII

### Relação de viaturas resultantes de processos de empreitada

Matrícula	Viatura	Empreitada	Serviço	Início da Empreitada	Fim da Empreitada	Obs.
94-45-LA	Volkswagen	C.T. ER 101 Tabua - P. Sol	DRE	17-07-1997	04-12-2000	Em fase de registo
67-01-JR	Nissan	C.T. ER 101 Tabua - P. Sol	DRE	17-07-1997	04-12-2000	Em fase de registo
50-92-LC	Nissan	Calheta/Prazeres - 1ª Fase	DRE	06-11-1997	21-03-2001	Em fase de registo
41-11-MA	Nissan	Calheta/Prazeres - 1ª Fase	DRE	06-11-1997	21-03-2001	Em fase de registo
79-13-MB	Volkswagen	Calheta/Prazeres - 1ª Fase	DRE	06-11-1997	21-03-2001	Em fase de registo
76-12-MT	Volkswagen	Cota 200 - 1ª Fase - TOAC	DRE	26-03-1992	02-11-1999	Em fase de registo
99-30-LX	Nissan	Cota 200 - 1ª Fase - TOAC	DRE	26-03-1992	02-11-1999	Em fase de registo
99-31-LX	Nissan	Cota 200 - 1ª Fase - TOAC	DRE	26-03-1992	02-11-1999	Em fase de registo
77-28-MT	VW Golf	ER 223 Troço J. Mar/Paul do Mar	DRE	24-11-1997	Em recepção	
88-99-MT	Nissan	ER 223 Troço J. Mar/Paul do Mar	DRE	24-11-1997	Em recepção	
03-16-NA	Nissan	ER 223 Troço J. Mar/Paul do Mar	DRE	24-11-1997	Em recepção	
89-91-NL	Volkswagen	Túnel da Encumeada	DRE	19-11-1997	07-01-2002	Recepção parcial
51-51-JF	Nissan	Túnel da Encumeada	DRE	19-11-1997	07-01-2002	Recepção parcial
21-39-JG	Nissan	Túnel da Encumeada	DRE	19-11-1997	07-01-2002	Recepção parcial
77-24-MT	Volkswagen	Fnc/Aer-Traçado OAC-2ª Fase	DRE	06-10-1997	29-05-2001	Recepção parcial
43-74-LT	Nissan	Fnc/Aer-Traçado OAC-2ª Fase	DRE	06-10-1997	29-05-2001	Recepção parcial
43-77-LT	Nissan	Fnc/Aer-Traçado OAC-2ª Fase	DRE	06-10-1997	29-05-2001	Recepção parcial
17-97-OR	Nissan	EB TP P Sol	DROP	Jun. 99	Nov. 02	Em fase de registo
45-33-SZ	Golf	EB1 Galeão	DROP	Out. 01	Out. 02	Em fase de registo
34-20-JV	Nissan	EM 529 - Vargem - Torreão	DROT	09-07-1997	Em recepção	
59-18-HX	Volkswagen	Acesso à Fajã das Galinhas	DROT	07-09-1999	02-11-1999	+ J. A. Pinto
58-65-FB	Mitsubishi	Infraest. Reis Magos	DROT	10-12-1992	02-01-1995	+ J. A. Pinto
96-66-RU	Volkswagen	Variante à ER 107 - Túnel Curral	DROT	05-11-2001	Em curso	
07-17-SU	Nissan	Variante à ER 107 - Túnel Curral	DROT	05-11-2001	Em curso	



## Anexo IX

Tipologia das viaturas da SREST

Tipologia	N.º de Viaturas	Peso (%)
Ligeiros de passageiros	53	33,1
Ligeiros de mercadorias	56	35,0
Ligeiros misto	14	8,8
Pesado de mercadorias	36	22,5
Pesado de passageiros	1	0,6
<b>Total</b>	<b>160</b>	<b>100,0</b>

---

## Anexo X

Distribuição das viaturas da SREST por marcas

N.º	Marca	N.º de viaturas	
1	Volvo	13	8,1
2	Volkswagen	25	15,6
3	Citroen	2	1,3
4	UMN	3	1,9
5	Land Rover	16	10,0
6	BMW	1	0,6
7	Mercedes Benz	10	6,3
8	Nissan	23	14,4
9	Peugeot	5	3,1
10	Toyota	42	26,3
11	Mitsubishi	12	7,5
12	Mazda	3	1,9
13	Opel	1	0,6
14	Man	3	1,9
15	Ford	1	0,6
	<b>Total</b>	<b>160</b>	



## Anexo XI

Funcionários da DPMV directamente relacionados com a frota automóvel afectada à SRARN a  
31.12.2002

<b>Categoria</b>	<b>N.º Funcionários</b>
Assistente Administrativo Esp.	2
Chefe de Divisão	1
Chefe de Armazém	1
Técnico Superior	2
Técnico Prof. Esp. Principal	1
Motoristas de pesados	5
Motorista ligeiros	3
Mecânico Principal	8
Mecânico	2
Mecânico Electricista	1
Serralheiro Mecânico	1
Soldador	1
Lavador de Viaturas	1
Encarregado	1
<b>Total</b>	<b>30</b>

Fonte: Folhas de vencimentos e de outros abonos a servidores do Estado relativas ao ano 2002 – DPMV.

## Anexo XII

### Discrepâncias de afectação de viaturas por Direcção Regional

Matrícula	Marca	Data Matrícula	Direcção/Divisão – MAPA DPMV –	Observações
85-19-IC	Mazda	12-03-1997	Dir. Regional de Agricultura – DSIA	Não constante da resposta da Dir. R. Agricultura-DSIA
52-87-ST	Toyota	01-12-2001	Gabinete SRARN – DPMV	Constante da resposta da Dir.R. Agricultura
58-29-OC	Mitsubishi	09-09-1999	Gabinete SRARN – DPMV	Constante da resposta da Dir.R. Agricultura
01-75-LU	Volkswagen	16-09-1998	Gabinete SRARN – DPMV	Constante da resposta da Dir.R. Agricultura
97-70-HQ	Toyota	05-12-1996	Gabinete SRARN – DPMV	Constante da resposta da Dir.R. Agricultura
47-86-UD	Nissan	22-01-2003	-	Constante da resposta da Dir.R. Agricultura

Fonte: DPMV – Listagem das viaturas afectas à SRARN;

Resposta ao pedido de elementos feito pelo Chefe de Gabinete do SRARN relativo ao assunto “Auditoria ao Património-Móvel da Região – Parque de viaturas” efectuado pelo Fax n.º 19730 de 13 de Outubro de 2003.



## **Anexo XIII**

Distribuição de viaturas da SRARN por marca automóvel a 31.12.2002

<b>Marca</b>	<b>N.º viaturas</b>	<b>Peso %</b>
Toyota	45	20,1
Volkswagen	28	12,5
Renault	22	9,8
Mitsubishi	20	8,9
Land Rover	19	8,4
Ford	18	8,0
Nissan	17	7,6
Mazda	11	4,9
Peugeot	9	4,0
UMM	7	3,1
Hyundai	6	2,7
Volvo	6	2,7
MAN	3	1,3
Mercedes Benz	3	1,3
Citroen	2	0,9
Scania	2	0,9
Suzuki	2	0,9
Alfa Romeu	1	0,4
BMW	1	0,4
DAF	1	0,4
Iveco	1	0,4
Lada	1	0,4
<b>Total</b>	<b>225</b>	<b>100</b>

Fonte: DPMV – Listagem das viaturas afectas à SRARN.

Notas: a) Não foram consideradas as viaturas com matrícula posterior a 31-12-2002.

b) Excluem-se as viaturas abatidas, mas que incorrectamente constam do cadastro de veiculos.

---

## Anexo XIV

Distribuição das viaturas da SRE por tipologia

Tipologia	N.º Viaturas	Peso (%)
Ligeiros de passageiros	27	56,2
Ligeiros de mercadorias	8	16,7
Ligeiros misto	9	18,8
Pesado de mercadorias		
Pesado de passageiros	4	8,3
<b>Total</b>	<b>48</b>	<b>100,0</b>



## **Anexo XV**

Distribuição das viaturas da SRE por marcas

N.º	Marca	N.º de viaturas	Peso (%)
1	BMW	1	2,1
2	Citroen	4	8,3
3	Peugeot	8	16,7
4	Renault	3	6,3
5	Suzuki	1	2,1
6	Toyota	15	31,2
7	UMN	1	2,1
8	Volkswagen	9	18,7
9	Volvo	6	12,5
	<b>Total</b>	<b>48</b>	<b>100,0</b>