

**INSTITUTO
FEDERAL**
Santa Catarina

RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO

Processo de Negócio "Gerenciar os direitos e benefícios"
Exercício 2025

Instituto Federal de Santa Catarina (IFSC)
Auditoria Interna (Audin)

RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO

Órgão: **IFSC**

Unidade Auditada: **Processo de Negócio "Gerenciar os direitos e benefícios"**

Município/UF: **Florianópolis/SC**

Relatório de Avaliação: **1726464**

Missão

Adicionar valor e melhorar as operações do IFSC, auxiliando-o a realizar seus objetivos, a partir da aplicação de uma abordagem sistemática e disciplinada para avaliar e melhorar a eficácia dos processos de governança, de gerenciamento de riscos e de controles internos, em benefício da sociedade.

Avaliação

O trabalho de avaliação, como parte da atividade de auditoria interna, consiste na obtenção e na análise de evidências com o objetivo de fornecer opiniões ou conclusões independentes sobre um objeto de auditoria. Objetiva também avaliar a eficácia dos processos de governança, de gerenciamento de riscos e de controles internos relativos ao objeto e à Unidade Auditada, e contribuir para o seu aprimoramento.

QUAL FOI O TRABALHO REALIZADO PELA AUDIN?

As atividades tiveram como objeto auditado os procedimentos de concessão, manutenção, revisão e controle do benefício de auxílio-transporte, incluindo os mecanismos de controle interno adotados pela Administração para assegurar a conformidade legal, a economicidade e a adequada aplicação dos recursos públicos.

A auditoria concentrou-se na análise dos processos de gestão do benefício no âmbito do IFSC, abrangendo o período de janeiro de 2023 a dezembro de 2025, com enfoque na atuação da Diretoria de Gestão de Pessoas e das unidades responsáveis pela operacionalização do benefício. Não integraram o escopo do trabalho a análise de outros benefícios concedidos aos servidores nem a avaliação integral da folha de pagamento da instituição.

POR QUE A AUDIN REALIZOU ESSE TRABALHO?

A atividade consta do Plano Anual de Auditoria Interna (PAINT) de 2025 e foi selecionada em razão de sua relevância institucional, materialidade dos recursos envolvidos, criticidade dos processos relacionados e riscos inerentes à concessão e manutenção do benefício. Durante a etapa de planejamento foram identificados fatores de risco relacionados à possibilidade de concessões indevidas, ausência de atualização cadastral periódica, fragilidades nos controles internos, inconsistências na interpretação das normas aplicáveis e pagamentos realizados em situações incompatíveis com a legislação vigente.

QUAIS AS CONCLUSÕES ALCANÇADAS PELA AUDIN? QUAIS AS RECOMENDAÇÕES QUE DEVERÃO SER ADOTADAS?

A auditoria buscou responder às seguintes questões: a) Os procedimentos de concessão do auxílio-transporte são realizados em conformidade com a legislação e as orientações vigentes? Sim. b) Existem mecanismos adequados para validação das informações prestadas pelos servidores e para prevenção de pagamentos indevidos? Não. c) A instituição realiza atualização cadastral periódica e monitoramento das condições que justificam a manutenção do benefício? Não. d) Os pagamentos observam as situações especiais previstas na legislação, tais como afastamentos, licenças e regimes de trabalho que afastem a necessidade de deslocamento? Sim, de modo geral. e) Os controles internos implementados são suficientes para mitigar riscos relacionados à concessão e manutenção do auxílio-transporte? Não.



Nesse trabalho, foram expedidas 6 recomendações, sendo que as de n.º 1 a 4 tratam da edição de norma interna, disciplinando a gestão do auxílio-transporte, prevendo, dentre outras situações, mecanismos de controle interno, transparência e fiscalização do benefício; a recomendação n.º 5 trata da revisão da concessão do benefício aos servidores analisados na amostra que receberam valores em desconformidade; a recomendação n.º 6 trata da apuração dos casos em que os servidores apresentaram informações supostamente falsas no processo de solicitação do auxílio-transporte.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ATVE	Auxílio-Transporte em Valor Elevado
Audin	Auditoria Interna
CEFET/RJ	Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca
CGU	Controladoria-Geral da União
DGP	Diretoria de Gestão de Pessoas
IFRS	Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Sul
IFSC	Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Santa Catarina
IN	Instrução Normativa
IPCA	Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
LAI	Lei de Acesso à Informação
LGPD	Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais
MP	Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (nas normas mais antigas citadas no relatório)
PAINT	Plano Anual de Auditoria Interna
SIAPE	Sistema Integrado de Administração de Recursos Humanos (matrícula SIAPE refere-se ao número de cadastro do servidor nesse sistema)
SIPEC	Sistema de Pessoal Civil da Administração Federal
TCU	Tribunal de Contas da União
UAIG	Unidade de Auditoria Interna Governamental
UFAL	Universidade Federal de Alagoas
UFPE	Universidade Federal de Pernambuco

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	7
RESULTADOS DOS EXAMES.....	10
1. Fragilidades na comprovação dos requisitos para concessão e manutenção.....	10
2. Pagamentos em descompasso com os efetivos deslocamentos.....	14
3. Deficiências nos controles de frequência utilizados como suporte à gestão do auxílio	16
4. Ausência de atualização cadastral e procedimentos sistemáticos de revalidação das informações dos beneficiários.....	18
5. Fragilidades na homologação tempestiva dos registros de frequência.....	18
6. Ausência de norma interna que estabeleça controles específicos para a gestão do auxílio-transporte.....	20
RECOMENDAÇÕES.....	24
CONCLUSÃO.....	26
ANEXOS.....	28
I – MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE AUDITADA E ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA.....	28

INTRODUÇÃO

A presente auditoria foi realizada no âmbito do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Santa Catarina (IFSC), abrangendo a Reitoria e os Câmpus da instituição, com foco na gestão do auxílio-transporte concedido aos servidores públicos federais. O objeto auditado consiste nos procedimentos de concessão, manutenção, revisão e controle do benefício de auxílio-transporte, incluindo os mecanismos de controle interno adotados pela Administração para assegurar a conformidade legal, a economicidade e a adequada aplicação dos recursos públicos.

O auxílio-transporte constitui benefício de natureza indenizatória destinado ao custeio parcial das despesas realizadas pelos servidores com deslocamento residência-trabalho-residência, encontrando amparo, principalmente, na Medida Provisória nº 2.165-36/2001, no Decreto nº 2.880/1998, na Lei nº 8.112/1990 e demais normativos correlatos. Além desses também serviram como base a Constituição Federal de 1988; a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990 (Regime Jurídico Único); a Instrução Normativa SRT/MGI nº 71, de 2025; as diretrizes de governança e controle do Decreto nº 9.203/2017 e do Decreto nº 3.591/2000; a jurisprudência consolidada do Tribunal de Contas da União (TCU), destacando-se os Acórdãos nº 3.553/2015 – Plenário e nº 2.567/2019 – Primeira Câmara; o Regimento Geral e o Estatuto do IFSC.

Nos últimos anos, a despesa paga na rubrica correspondente a esse benefício no IFSC variou ano após ano, mas sempre dissociada da inflação, conforme pode ser observado no quadro a seguir.

Ano	Gastos com AT no IFSC	Variação dos gastos (ano a ano)	IPCA do ano
2025	R\$ 3.058.396,40	-10,16%	5,35% (acumulado estimado do ano)
2024	R\$ 3.404.319,92	+21,90%	4,83%
2023	R\$ 2.792.657,70	+40,31%	4,62%
2022	R\$ 1.990.385,27	+1.288,98%	5,79%
2021	R\$ 143.314,97	-68,45%	10,06%
2020	R\$ 454.238,27	-80,01%	4,52%
2019	R\$ 2.271.818,96	—	4,31%

Em 2024, enquanto a despesa federal na rubrica 49 – Auxílio-Transporte cresceu cerca de 10% (de R\$ 1,023 bilhão para R\$ 1,129 bilhão), o IFSC registrou aumento superior a 21%, mais que o dobro da média nacional. Tal crescimento evidencia uma dinâmica de expansão mais acelerada no âmbito institucional.

Adicionalmente, em 2024 o Instituto destinou R\$ 3.404.319,92 ao auxílio-transporte, montante equivalente a aproximadamente 24% do total pago em auxílio financeiro a estudantes (R\$ 13.762.320,30) no mesmo exercício. Embora represente uma fração modesta do orçamento geral, essa alocação reflete um relevante custo de oportunidade, uma vez que os recursos poderiam ser redirecionados para outras prioridades institucionais.

A auditoria concentrou-se na análise dos processos de gestão do benefício no âmbito do IFSC, abrangendo o período de janeiro de 2023 a dezembro de 2025, com enfoque na atuação da Diretoria de Gestão de Pessoas e das unidades responsáveis pela operacionalização do benefício. Não integraram o escopo do trabalho a análise de outros benefícios concedidos aos servidores nem a avaliação integral da folha de pagamento da instituição.

A presente atividade está prevista no Plano Anual de Auditoria Interna (PAINT) de 2025, tendo sido selecionada mediante aplicação de metodologia baseada em riscos. A seleção do objeto considerou sua relevância institucional, a materialidade dos recursos envolvidos, a criticidade dos processos correlatos e os riscos inerentes à concessão e à manutenção do benefício. Durante a etapa de planejamento foram identificados fatores de risco relacionados à possibilidade de concessões indevidas, a padronização dos procedimentos, a validação das condições que justificam a concessão do benefício, a ausência de atualização cadastral periódica, fragilidades nos controles internos, inconsistências na interpretação das normas aplicáveis, pagamentos realizados em situações incompatíveis com a legislação vigente

A análise preliminar de riscos indicou, ainda, a possibilidade de falhas decorrentes da ausência de procedimentos padronizados, insuficiência de mecanismos de supervisão e limitações na integração e validação de informações provenientes de diferentes sistemas corporativos, justificando a realização da auditoria.

Os objetivos da auditoria foram avaliar a regularidade da gestão do auxílio-transporte no âmbito do IFSC, verificar a conformidade dos procedimentos adotados com a legislação aplicável e examinar a adequação dos controles internos relacionados ao benefício.

Para o alcance desses objetivos, buscaram-se respostas às seguintes questões de auditoria:

- a) Os procedimentos de concessão do auxílio-transporte são realizados em conformidade com a legislação e as orientações vigentes?
- b) Existem mecanismos adequados para validação das informações prestadas pelos servidores e para prevenção de pagamentos indevidos?
- c) A instituição realiza atualização cadastral periódica e monitoramento das condições que justificam a manutenção do benefício?
- d) Os pagamentos observam as situações especiais previstas na legislação, tais como afastamentos, licenças e regimes de trabalho que afastem a necessidade de deslocamento?
- e) Os controles internos implementados são suficientes para mitigar riscos relacionados à concessão e manutenção do auxílio-transporte?

Os trabalhos foram conduzidos em conformidade com as normas de Auditoria Interna e com os procedimentos estabelecidos pela Auditoria Interna do IFSC.

A metodologia adotada compreendeu análise documental, exame de normativos internos e externos, indagações escritas e orais junto aos gestores e servidores responsáveis, consultas a sistemas corporativos, análise de registros administrativos e aplicação de testes de auditoria por amostragem. Também foram utilizadas informações obtidas por meio de solicitações de auditoria, cruzamentos de dados e avaliação dos controles internos relacionados ao processo de gestão do benefício.

Os procedimentos executados contemplaram a análise do ambiente de controle, da regularidade das concessões, da atualização cadastral dos beneficiários, da observância das situações especiais previstas na legislação e da efetividade dos controles internos instituídos pela Administração.

Os trabalhos foram realizados com base nas informações e documentos disponibilizados pelos setores responsáveis, bem como nos registros constantes dos sistemas institucionais acessíveis à equipe de auditoria. Não foram identificadas limitações relevantes capazes de comprometer o alcance dos objetivos estabelecidos. Todavia, em razão da natureza da auditoria, os exames foram realizados por amostragem e estão sujeitos ao risco inerente de auditoria e ao risco de detecção, próprios da atividade de avaliação.

A gestão do auxílio-transporte representa atividade relevante para a administração de pessoal do IFSC, exigindo a observância permanente dos princípios da legalidade, eficiência, economicidade e transparência. Considerando a descentralização operacional existente entre Reitoria e Câmpus, torna-se fundamental a existência de procedimentos padronizados, mecanismos eficazes de supervisão e controles internos capazes de assegurar tratamento uniforme aos servidores e prevenir pagamentos indevidos.

Nesse contexto, o presente trabalho busca contribuir para o fortalecimento dos controles internos e para o aprimoramento da governança dos processos relacionados ao auxílio-transporte no âmbito institucional.

A gestão do auxílio-transporte representa atividade relevante para a administração de pessoal do IFSC, exigindo a observância permanente dos princípios da legalidade, eficiência, economicidade e transparência. Considerando a descentralização operacional existente entre Reitoria e Câmpus, torna-se fundamental a existência de procedimentos padronizados, mecanismos eficazes de supervisão e controles internos capazes de assegurar tratamento uniforme aos servidores e prevenir pagamentos indevidos.

Nesse contexto, o presente trabalho busca contribuir para o fortalecimento dos controles internos e para o aprimoramento da governança dos processos relacionados ao auxílio-transporte no âmbito institucional.

RESULTADOS DOS EXAMES

1. Fragilidades na comprovação dos requisitos para concessão e manutenção

No primeiro item encontramos fragilidades nos procedimentos de comprovação e validação das informações utilizadas para concessão e manutenção do auxílio-transporte, incluindo endereços de difícil verificação, ausência de documentação comprobatória complementar, inconsistências entre declarações prestadas pelos servidores e os dados utilizados para cálculo do benefício, bem como informações insuficientes para validação dos custos declarados de deslocamento.

Com o objetivo de verificar a regularidade das concessões do auxílio-transporte, foram analisados requerimentos, declarações, registros funcionais e documentos comprobatórios apresentados pelos beneficiários. Os exames abrangeram servidores técnico-administrativos e docentes contemplados pela amostra selecionada.

Durante a análise verificaram-se situações em que a documentação apresentada não permitia confirmar adequadamente a efetiva residência declarada ou os parâmetros utilizados para composição dos valores recebidos. Também foram identificadas divergências entre declarações de deslocamento e os quantitativos de dias considerados para pagamento do benefício.

A Medida Provisória nº 2.165-36/2001, o Decreto nº 2.880/1998 e os princípios da legalidade, eficiência e controle interno exigem que a Administração disponha de elementos suficientes para comprovar o atendimento dos requisitos que fundamentam a concessão do auxílio-transporte e permitam verificar a compatibilidade entre a situação declarada e os valores pagos.

Foram identificadas, entre outras situações:

a) endereços rurais com informações insuficientes para validação da residência declarada, comprovantes de residência que não permitiam comprovar a efetiva ocupação do imóvel e ausência de documentação complementar apta a corroborar os deslocamentos informados pelos beneficiários. Como exemplo, no caso do servidor M.E.O. com SIAPE nº 20xxx32, foi apresentada fatura de energia elétrica cujo histórico de consumo evidencia, por vários meses consecutivos, cobrança apenas do custo de disponibilidade (consumo na faixa mínima), sem registro de utilização significativa de energia. Tal circunstância demanda diligências adicionais para confirmação da efetiva moradia no local.

Itens de fatura	Unid.	Quant.	Preço unit (R\$) com tributos	Valor (R\$)	PIS/COFINS	Base Calc. ICMS (R\$)	Alíquota ICMS (%)	ICMS	Tarifa unit (R\$)
CUSTO DE DISPONIBILIDADE	kWh	50	0,90900	45,45		45,45	12,00	5,45	0,79990
Adicional de Bandeira Amarela		45	0,02156	0,97		0,97	12,00	0,12	0,01885
Adicional de Bandeira Vermelha		5	0,08800	0,44		0,44	12,00	0,05	0,07877
COSIP		1	6,30000	6,30					
TOTAL				53,16		46,86		5,62	

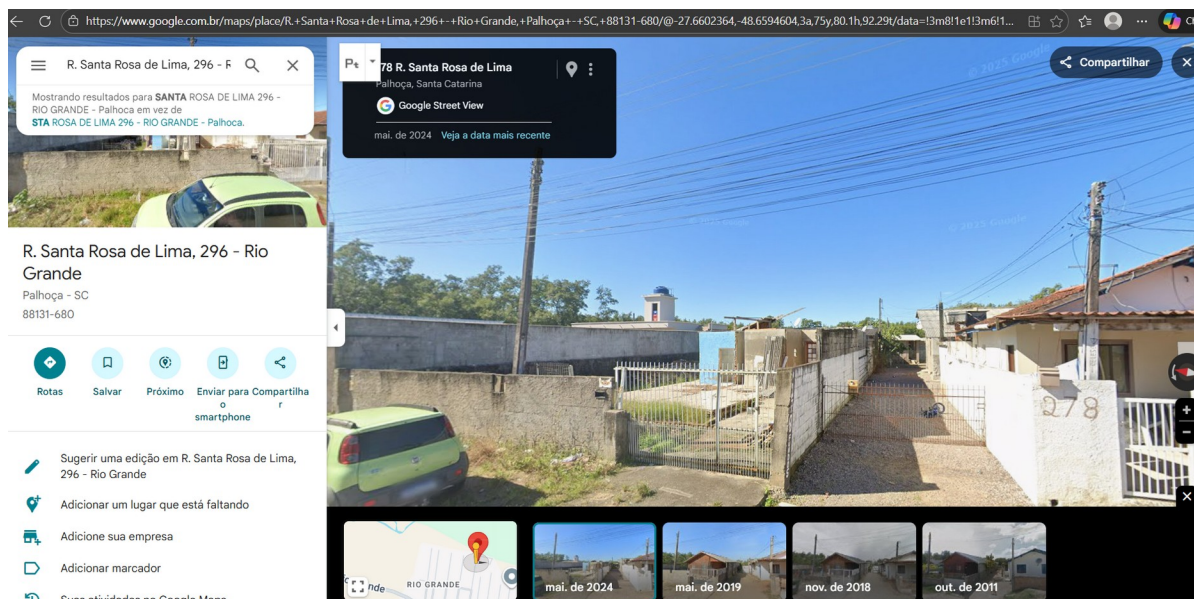
CONSUMO / KWH		
CONSUMO FATURADO	Nº DIAS FAT	
11/2023	50	33
12/2023	30	25
01/2024	50	33
02/2024	50	30
03/2024	50	27
04/2024	50	33
05/2024	50	30
06/2024	50	30
07/2024	50	33
08/2024	50	33
09/2024	50	30
10/2024	50	33
11/2024	50	31

Ainda no mesmo caso, o endereço residencial declarado não apresenta elementos suficientes para permitir a identificação inequívoca do imóvel informado. Por se tratar de endereço localizado em área rural, descrito apenas como "Estrada Geral, S/N", não foi possível determinar com precisão o ponto de origem dos deslocamentos alegados, comprometendo a validação independente das informações prestadas pelo servidor e, conseqüentemente, a verificação da regularidade do benefício concedido.

b) valores de ida e volta incompatíveis para um mesmo trajeto sem justificativa formal. No caso do servidor G.A.S de SIAPE nº 32xxx27, no primeiro requerimento, o valor de ida é R\$ 142,45 enquanto a volta R\$ 57,55 valores bem discrepantes para o mesmo trecho, sem motivo conhecido.

IDA (da residência para o trabalho)		
1º Percurso	2º Percurso	3º Percurso
Ônibus comum		
Linha Empresa Reunidas linha Criciúma -Lages	Linha	Linha
R\$ 142,45	R\$	R\$
VOLTA (do trabalho para a residência)		
1º Percurso	2º Percurso	3º Percurso
Ônibus comum		
Linha Reunidas Linha Lages - Criciúma	Linha	Linha
R\$ 57,55	R\$	R\$

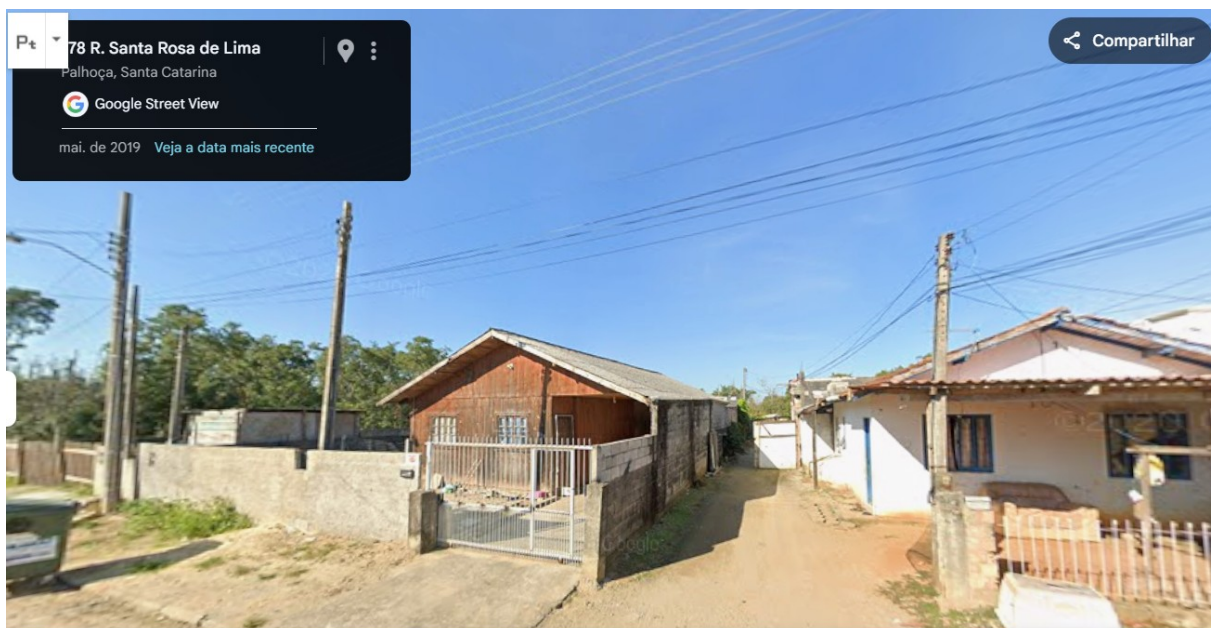
c) comprovantes de residência incapazes de demonstrar efetiva ocupação do imóvel. No caso do servidor E.F., com SIAPE nº 24xxx70, o requerimento de auxílio-transporte protocolado em 29/12/2024 foi instruído com endereço residencial cuja efetiva ocupação não pôde ser confirmada. Constatou-se que imagens da plataforma Google Maps, registradas em maio de 2024, não indicavam a existência de moradia no local declarado, circunstância que suscita dúvidas quanto à veracidade das informações prestadas pelo servidor acerca de sua residência para fins de percepção do auxílio-transporte.



Na imagem de satélite a seguir, extraída do aplicativo Google Earth®, verifica-se que no endereço indicado há somente resquícios de um antigo prédio.



No entanto, na imagem abaixo, de maio de 2019, observamos a existência de uma casa no local, indicando que entre 2019 e maio de 2024 a casa foi demolida.



Conforme o comprovante de energia elétrica com leitura em 5/12/2024, o disjuntor estava desligado (destaque em laranja). Observa-se, ainda, no histórico de consumo, o pagamento de custo mínimo desde dezembro de 2023 o que poderia indicar que o local não é habitado.

Comunicado importante

A fatura foi calculada pelo custo de disponibilidade devido a impedimento de leitura: DISJUNTOR DESLIGADO. Conforme art. 239 da REN 1.000/2010 - ANEEL, o consumidor e demais usuários devem permitir o livre acesso da distribuidora ao sistema de medição e aos dados medidos. Caso deseje informar a leitura, poderá entrar em contato nos canais de atendimento.

Leitura Anterior 06/11/2024	Leitura Atual 05/12/2024	Dias 29	Origem da Leitura Custo Mínimo	Próxima Leitura 07/01/2025
--------------------------------	-----------------------------	------------	-----------------------------------	-------------------------------

Medidor 3796087	Grandeza Energia	Postos Horários Unico	Leitura Anterior 10.662	Leitura Atual 10.662	Constante 1,00000	Perdas (%) 0,00	Total Apurado 0
--------------------	---------------------	-----------------------------	-------------------------------	----------------------------	----------------------	-----------------------	--------------------

Bandeira Tarifária		Dias
Amarela R\$ 0,01885		24
Verde		5

Tributo	Base de Cálculo (R\$)	Alíquota (%)	Valor (R\$)
PIS	19,05	0,04	0,00
COFINS	19,05	0,20	0,04
ICMS	21,64	12,00	2,59

Ítem de Fatura	Unid.	Qtd.	Preço unit. c/ trib. (R\$)	Valor (R\$)	COFINS/ PIS (R\$)	Base Cál. ICMS (R\$)	Alíquota ICMS (%)	ICMS (R\$)	Tarifa unit. (R\$)
(0D) Consumo TE	KWH	30,000	0,344333	10,33	0,02	10,33	12,00	1,24	0,302240
(0E) Consumo TUSD	KWH	30,000	0,359333	10,78	0,02	10,78	12,00	1,29	0,315670
(2L) Bandeira Amarela	KWH	30,000	0,017667	0,53	0,00	0,53	12,00	0,06	0,015600
SUBTOTAL				21,64					
TOTAL				21,64					

HISTÓRICO DE CONSUMO

Consumo Faturado		Dias Faturados	
DEZ/24		30	29
NOV/24		30	30
OUT/24		30	32
SET/24		30	29
AGO/24		30	29
JUL/24		30	29
JUN/24		30	31
MAI/24		30	32
ABR/24		30	32
MAR/24		30	29
FEV/24		30	33
JAN/24		30	30
DEZ/23		30	29

EM CASO DE PAGAMENTO EM ATRASO:

Multa de 2% + Correção Monetária pelo

Ressalte-se que em 17/02/2025 o servidor protocolou novo pedido de auxílio-transporte com o mesmo endereço residencial, alterando o local de trabalho de Criciúma para Tubarão, sendo deferido.

Já no dia 17/03/2025 o servidor protocolou novo pedido, dessa feita com endereço residencial diferente do citado acima (mas na mesma cidade) e alterando o número de dias de 22 para 16, tal pedido foi indeferido conforme registrado no nome do arquivo a que tivemos acesso. Não foi possível verificar o motivo do indeferimento.

Como causa para as situações narradas podemos elencar a ausência de procedimentos padronizados de validação cadastral, insuficiência de mecanismos de conferência documental e inexistência de rotinas periódicas de revisão das informações declaradas pelos beneficiários.

Dentre os efeitos, destacamos: risco de concessão indevida do benefício; possibilidade de pagamentos em valores superiores aos efetivamente devidos; fragilidade na capacidade da Administração de demonstrar a regularidade dos pagamentos; aumento da exposição institucional a questionamentos de órgãos de controle.

Os controles atualmente adotados não asseguram, de forma suficiente, a validação das informações que fundamentam a concessão e manutenção do auxílio-transporte, elevando o risco de pagamentos indevidos e de inconsistências cadastrais.

2. Pagamentos em descompasso com os efetivos deslocamentos

Foram identificadas inconsistências entre os pagamentos realizados e as situações funcionais registradas dos servidores, especialmente em períodos de férias, licenças, afastamentos, greve, capacitação e outras ocorrências que reduzem ou eliminam a necessidade de deslocamento residência-trabalho.

Para responder à questão de auditoria relativa à observância das situações especiais previstas na legislação, foram confrontados os registros de pagamento do auxílio-transporte com informações constantes dos sistemas de frequência, afastamentos e gestão de pessoas.

Os exames identificaram divergências entre os descontos realizados e os períodos em que os servidores permaneceram afastados de suas atividades presenciais. O art. 5º do Decreto nº 2.880/1998 estabelece que o auxílio-transporte somente é devido quando houver efetivo deslocamento do servidor para o local de trabalho.

Foram identificados: descontos incompatíveis com os períodos de afastamento efetivamente registrados; indícios de pagamento de auxílio-transporte durante períodos de férias, licenças, afastamentos e greve; divergências entre os dias de comparecimento presencial registrados e os dias considerados para fins de pagamento do benefício; valores descontados incompatíveis com o quantitativo de dias sem deslocamento efetivo; inconsistências entre informações constantes dos sistemas de frequência e os registros utilizados para cálculo do auxílio-transporte. Como exemplo, apresenta-se a seguir o caso do servidor I.R. com SIAPE nº 10xxx46, no qual foram observados pagamentos do benefício durante período de greve, conforme destacado em amarelo.

2024	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maiο	Junho
------	---------	-----------	-------	-------	------	-------

Valor Recebido Adiantamento Auxílio-transporte	1638,40	1638,40	1638,40	1631,94	1631,94	1631,94
Descontos de Auxílio-transporte	1092,20	491,49	0	0	0	0
Dias Presenciais	8 dias com registro de horário no ponto eletrônico	10 dias com registro de horário no ponto eletrônico	17 dias com registro de horário no ponto eletrônico	12 dias com registro de horário no ponto eletrônico	1 dia com registro de horário no ponto eletrônico	0 dia com registro de horário no ponto eletrônico
Ocorrências	Férias 1 a 20/1.	Férias 15 a 23/2.	-	Greve 15/4 a 28/6	Greve 15/4 a 28/6	Greve 15/4 a 28/6

Em outra análise, foi efetuada o calculo proporcional entre os dias pagos e os efetivamente descontados, onde foram encontrados valores aproximados na seguinte razão:

Servidor	Valores pagos a mais em 2023	Valores pagos a mais em 2024	Valores pagos a mais em 2025
M.E.O. SIAPE nº 20xxx32	2.659,29	2.800,46	571,48
I.R. SIAPE nº 10xxx46	1.665,98	6.387,31	1.116,10
F.L.G SIAPE nº 2298324	1.713,08	5.145,80	1.717,70
G.C.B. SIAPE nº 21xxx11	142,35	7.585,25	2.381,32
A.C.F.G. SIAPE nº 23xxx83	4.853,84	13.881,16	4.229,44
G.A.S. SIAPE nº 32xxx27	Não foi possível estimar os deslocamentos	Não foi possível estimar os deslocamentos	Não foi possível estimar os deslocamentos

A origem das inconsistências pode estar relacionada a fragilidades na integração entre os sistemas de frequência, afastamentos e folha de pagamento, associadas à ausência de conferências sistemáticas antes do processamento dos pagamentos.

Esses problemas identificados podem resultar em: pagamentos de auxílio-transporte em desacordo com a efetiva necessidade de deslocamento; prejuízo ao erário decorrente de pagamentos indevidos; necessidade de revisão e regularização de valores já processados; e aumento da exposição da Administração a questionamentos e responsabilizações.

Os controles instituídos não garantem que os pagamentos do auxílio-transporte reflitam integralmente as situações funcionais que afastam ou reduzem a necessidade de deslocamento do servidor.

3. Deficiências nos controles de frequência utilizados como suporte à gestão do auxílio

Foram identificadas inconsistências e limitações nos registros de frequência utilizados como base para validação do auxílio-transporte, comprometendo a confiabilidade das informações empregadas pela Administração.

Durante os testes de auditoria foram examinadas folhas ponto, registros eletrônicos de frequência e ocorrências funcionais com o objetivo de verificar a correspondência entre presença física e pagamento do benefício.

Constatou-se a existência de registros padronizados e repetitivos que dificultam a identificação do efetivo comparecimento presencial dos servidores, conforme será demonstrado abaixo.

A confiabilidade dos registros funcionais constitui requisito essencial para a efetividade dos controles internos e para a adequada gestão do auxílio-transporte. O Decreto nº 9.203/2017 estabelece, em seu art. 15, inciso I, que a governança pública deve promover diretrizes destinadas a assegurar a confiabilidade das informações que subsidiam a tomada de decisão e o monitoramento da atuação administrativa.

Foram observados registros contínuos e uniformes de "trabalho presencial" durante períodos extensos; utilização da mesma ocorrência para dias úteis e não úteis; incompatibilidades entre registros de frequência e declarações de deslocamento; informações insuficientes para comprovação do efetivo comparecimento presencial. A título ilustrativo, destaca-se o caso do servidor G.A.S. com SIAPE nº 32xxx27, cujas informações constam da tabela abaixo.

2023	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho
Valor Recebido Adiantamento Auxílio-transporte	681,42	681,42	681,42	681,42	663,55	663,55
Descontos de Auxílio-transporte	340,65	0	0	204,42	221,10	110,55
Dias Presenciais	9 dias no ponto (2,5 deslocamentos semanais?)	16 dias no ponto (4,5 deslocamentos semanais?)	15 Ocorrência trabalho presencial (4,5 deslocamentos semanais?)	Ocorrência continua: trabalho presencial 1 a 30	Ocorrência continua: trabalho presencial 12 a 31	Ocorrência continua: trabalho presencial 1 a 25
Ocorrências	Férias 1 a 16, atestado 26 e 27	-	-	-	Férias 2 a 11/5	Férias 25 a 30/6
	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
Valor Recebido Adiantamento Auxílio-transporte	663,55	663,55	663,55	4183,55	4183,55	4183,55
Descontos de Auxílio-transporte	0	0	0	2649,58	2649,58	2370,68
Dias	Ocorrência	Ocorrência	Ocorrência	Ocorrência	Ocorrência	Ocorrência

Presenciais	continua: trabalho presencial 1 a 31	continua: trabalho presencial 1 a 31	continua: trabalho presencial 1 a 30	continua: trabalho presencial 1 a 31	continua: trabalho presencial 1 a 30	continua: trabalho presencial 1 a 31/12
Ocorrências	-	-	-	-	-	-

Conforme os destaques em amarelo, verifica-se que a ponto eletrônico foi preenchido com uma mesma ocorrência e de forma contínua em várias ocasiões ao longo de vários meses.

Ainda na tabela acima, destaque em azul, o ponto eletrônico foi preenchido apenas como trabalho presencial, não se podendo inferir quantos deslocamentos foram efetuados para crédito ou débito de valores.

Já no caso abaixo, envolvendo o servidor A.C.F.G. com SIAPE nº 23xxx83, observou-se que a ocorrência de 'trabalho presencial' foi utilizada de forma ampla, inclusive em dias não úteis.

ESPELHO DE PONTO - JUNHO DE 2023										
Data		Horários Registrados	Horas Trabalhadas							F
			HR	HC	HE	HA	HH	Crédito	Débito	
	01/06/2023	---	---	08:00	---	---	08:00			
	02/06/2023	---	---	08:00	---	---	08:00			
	03/06/2023	---	---	---	---	---	00:00			
	04/06/2023	---	---	---	---	---	00:00			
	05/06/2023	---	---	08:00	---	---	08:00			
	06/06/2023	---	---	08:00	---	---	08:00			
	07/06/2023	---	---	08:00	---	---	08:00			
	08/06/2023	---	---	---	---	---	00:00			
	Ocorrência: (NÃO USAR) 400 - TRAB PRESENCIAL PARCIAL OU CONV EXCEP PROGR (01/06/2023 a 09/06/2023) Duração Total: 40:00									
	10/06/2023	---	---	---	---	---	00:00			
	11/06/2023	---	---	---	---	---	00:00			

Dentre as causas elenca-se a ausência de parametrização adequada dos sistemas de frequência e insuficiência de supervisão gerencial sobre a qualidade dos registros efetuados.

Como efeitos redução da confiabilidade das informações utilizadas para cálculo do benefício; dificuldade na identificação de pagamentos indevidos; limitação da capacidade de monitoramento da gestão.

Os registros de frequência atualmente utilizados apresentam fragilidades que comprometem sua utilização como instrumento efetivo de controle do auxílio-transporte.

4. Ausência de atualização cadastral e procedimentos sistemáticos de revalidação das informações dos beneficiários

A auditoria identificou ausência de procedimentos periódicos formalizados para atualização cadastral e revalidação das condições que justificam a manutenção do auxílio-transporte.

Foram examinados processos de concessão e manutenção do benefício, buscando verificar a existência de rotinas periódicas destinadas à atualização das informações dos beneficiários.

Em alinhamento com os princípios de governança pública instituídos pelo Decreto Federal nº 9.203/2017, a administração pública deve assegurar a eficácia e a integridade de suas ações. Para tanto, e conforme as diretrizes da Instrução Normativa Conjunta MP/CGU nº 01/2016, torna-se indispensável a estruturação de controles internos baseados na gestão de riscos. Isso pressupõe o monitoramento contínuo e sistemático das condições que justificam a manutenção de benefícios custeados com recursos públicos, mitigando desvios e garantindo a sustentabilidade das políticas de Estado.

Observou-se longos períodos sem atualização cadastral; dependência excessiva de autodeclarações; ausência de cronogramas formais de revisão periódica; ausência de mecanismos automatizados de alerta para alterações cadastrais relevantes.

Como exemplo, constatou-se nos exames caso do servidor G.A.S. com SIAPE nº 32xxx27 que faz um deslocamento semanal cuja ida segundo o google maps tem aproximadamente 192 km e pode ser percorrido de carro em 3 horas e 10 minutos ou 3h e 40 min. Conforme declaração tal atividade é compatível com o seu horário de trabalho, sem prejuízo das atividades e da saúde.

Embora a atualização cadastral seja realizada anualmente, a dinâmica das atividades docentes caracteriza-se por alterações semestrais de horários, locais de atuação e calendário acadêmico. Soma-se a isso a dependência de informações autodeclaradas pelos beneficiários, sem mecanismos de validação compatíveis com os riscos envolvidos. Como resultado, os controles atualmente existentes mostram-se insuficientes para assegurar a regularidade do auxílio-transporte concedido aos docentes.

A origem se dá pela inexistência de normativos internos específicos estabelecendo procedimentos periódicos de recadastramento e validação. Enquanto as consequências são a manutenção de informações potencialmente desatualizadas; risco de continuidade de pagamentos indevidos; fragilização dos controles preventivos.

A gestão do auxílio-transporte carece de mecanismos formais e periódicos de atualização cadastral capazes de assegurar a permanência das condições que justificam o pagamento do benefício.

5. Fragilidades na homologação tempestiva dos registros de frequência

A auditoria constatou elevado percentual de homologações de frequência realizadas fora dos prazos estabelecidos institucionalmente.

Foram analisadas as datas de homologação dos registros de frequência dos servidores integrantes da amostra, confrontando-as com os prazos definidos pelas Instruções

Normativas nº 13/2018 e nº 40/2025 ambas normas internas do Instituto Federal de Santa Catarina (IFSC).

A norma mais antiga determina que “Art. 5º Até o vigésimo dia de cada mês, a chefia imediata deverá analisar e homologar as ocorrências registradas e homologar o ponto do mês anterior.” Já a norma mais recente, que revogou a anterior a partir de novembro de 2025 estabelece: “Art. 4º Até o quinto dia útil de cada mês, a chefia imediata deverá analisar e homologar as ocorrências registradas, bem como efetuar a homologação do ponto do mês anterior.”

As normas institucionais determinam que a homologação da frequência ocorra dentro dos prazos estabelecidos, assegurando tempestividade dos controles e confiabilidade das informações utilizadas pela gestão.

Foram identificados percentuais expressivos de homologações intempestivas, alcançando índices superiores a 70% em alguns casos analisados, inclusive com homologações realizadas vários meses após o período de referência, o melhor percentual foi de 38% de homologações atrasadas.

A título exemplificativo, a tabela a seguir apresenta as datas de homologação da frequência do servidor G.C.B. com SIAPE nº 21xxx11, sendo destacadas em cinza as homologações realizadas fora do prazo. Considerando os prazos estabelecidos pelas Instruções Normativas verificou-se que 47% dos registros desse servidor foram homologados intempestivamente.

2023	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho
	27/03/23	12/04/23	12/04/23	12/05/23	23/06/23	09/08/23
	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
	09/08/23	13/09/23	16/10/23	20/11/23	23/01/24	23/01/24
2024	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho
	29/08/24	29/08/24	29/08/24	29/08/24	02/09/24	09/09/24
	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
	09/09/24	09/09/24	16/12/24	16/12/24	16/12/24	17/01/25
2025	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho
	10/02/25	31/03/25	11/04/25	15/05/25	11/06/25	03/07/25
	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
	14/08/25	05/09/25	10/10/25	07/11/25	08/12/25	06/01/26

Na tabela a seguir estão dispostas as datas das homologações de ponto do servidor G.A.S. com SIAPE nº 32xxx27, com aquelas realizadas fora do prazo destacadas em cinza. Conforme as normas 13/2018 (20º dia do mês) e 40/2025 (5º dia útil), 75% dos pontos foram homologados fora do prazo.

2023	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho
------	---------	-----------	-------	-------	------	-------

	14/04/23	14/04/23	14/04/23	14/06/23	14/06/23	21/08/23
	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
	21/08/23	13/09/23	06/11/23	22/11/23	06/12/23	07/03/24
2024	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho
	07/03/24	07/03/24	12/11/24	12/11/24	12/11/24	12/11/24
	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
	12/11/24	12/11/24	12/11/24	12/02/25	12/02/25	15/02/25
2025	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho
	15/02/25	20/03/25	25/06/25	25/06/25	03/09/25	03/09/25
	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
	03/09/25	03/10/25	03/10/25	05/12/25	05/12/25	13/03/26

Como causas podemos citar deficiências de supervisão gerencial, ausência de monitoramento sistemático dos prazos e fragilidades nos mecanismos de cobrança e acompanhamento.

Já os efeitos são redução da efetividade dos controles internos; comprometimento da confiabilidade das informações utilizadas para pagamento do auxílio-transporte; maior risco de manutenção de erros não detectados tempestivamente.

A homologação intempestiva da frequência constitui fragilidade relevante do ambiente de controle e reduz a capacidade da Administração de identificar e corrigir inconsistências relacionadas ao pagamento do auxílio-transporte.

6. Ausência de norma interna que estabeleça controles específicos para a gestão do auxílio-transporte

Durante a execução da auditoria verificou-se que o IFSC não dispõe de ato normativo interno que discipline, de forma específica, os procedimentos e controles relacionados à gestão do auxílio-transporte. Atualmente, as decisões administrativas fundamentam-se em normas gerais, notas técnicas, notas informativas expedidas pela Administração Direta e na prática administrativa adotada pela instituição.

Entretanto, a Instrução Normativa SRT/MGI nº 71, de 19 de fevereiro de 2025, atribui aos órgãos setoriais e seccionais do Sipec, no âmbito do IFSC, à Diretoria de Gestão de Pessoas (DGP), a responsabilidade pela análise, concessão, atualização e exclusão do benefício, bem como pela implementação de controles objetivos sobre sua concessão:

Art. 8º Compete aos órgãos setoriais, seccionais e correlatos do Sipec:

I - a análise e validação dos requerimentos de concessão, atualização e exclusão do auxílio-transporte;

II - a concessão, atualização e exclusão do auxílio-transporte; e

III - a realização de controles objetivos quanto à concessão do auxílio-transporte, adotando, **entre outras medidas**:

a) o controle do comparecimento do servidor ou empregado e a compatibilidade entre os dias de deslocamento solicitados e os dias efetivamente trabalhados; e

b) a análise quanto à compatibilidade entre a grade horária disponível de transporte e o tempo gasto com o percurso, e o horário de funcionamento do órgão ou entidade com a jornada de trabalho e a escala ou plantão; e

IV - observar e aplicar as disposições desta Instrução Normativa. **(grifo nosso)**

Observa-se que o inciso III apresenta um rol exemplificativo de medidas de controle, devendo o órgão estabelecer mecanismos adicionais, compatíveis com seus riscos e com as particularidades de sua realidade administrativa.

Nesse contexto, seria uma boa prática haver no IFSC ato normativo interno que contemple, entre outros, os seguintes controles:

i) Estabelecimento de critério objetivo de distância máximo de deslocamento

O Tribunal de Contas da União, por meio do Acórdão nº 1.595/2007 – 2ª Câmara, determinou que o auxílio-transporte não seja concedido para deslocamentos superiores a 200 km entre a residência e o local de trabalho. Embora existam decisões judiciais que afastaram esse entendimento em situações específicas, tais decisões decorreram, em grande parte, da inexistência de regulamentação interna nos órgãos envolvidos.

Ressalta-se que várias outras entidades adotaram o mesmo critério, a exemplo do CEFET/RJ, IFRS, UFPE, UFAL, dentre outras.

Assim, a previsão desse limitador em ato normativo institucional, observados os princípios da razoabilidade, proporcionalidade e motivação, confere maior segurança jurídica ao gestor para aplicar a jurisprudência consolidada do TCU.

ii) Definição de critérios objetivos para diligências e verificações

Embora as declarações apresentadas pelos servidores para concessão ou revisão do auxílio-transporte tenham presunção de veracidade, isso não afasta o poder-dever da administração pública de exercer a autotutela para verificar a legitimidade e a legalidade de seus atos, revendo-os ou anulando-os quando constatadas irregularidades.

Ademais, de acordo com o Decreto n.º 2.880, de 15/12/98, no seu artigo 4º, § 3º:

A autoridade que tiver ciência de que o servidor ou empregado apresentou informação falsa, deverá apurar de imediato, por intermédio de processo administrativo disciplinar, a responsabilidade do servidor ou empregado, com vista à aplicação da penalidade administrativa correspondente e reposição ao erário dos valores percebidos indevidamente, sem prejuízo das sanções penais cabíveis.

Para definir quais casos objetivamente ensejam a necessidade de realização de verificações adicionais específicas (por exemplo, visita in loco), podem ser previstos critérios objetivos, tais como: a) mudança de local de residência, de modo a majorar o valor do auxílio-transporte, logo após remoção de servidor a pedido; b) concessão de auxílio-transporte em valor igual ou superior a R\$ 800,00, o denominado Auxílio-Transporte em Valor Elevado

(ATVE)¹; c) recebimento de denúncias por meio dos canais oficiais; d) valores pagos relativos a percursos superiores a 2 horas de deslocamento² etc.

iii) Controle da compatibilidade entre jornada de trabalho, deslocamento e intervalo interjornada

Com base em entendimento adotado na NOTA TÉCNICA Nº 228/2011/CGNOR/DENOP/SRH/MP e no Acórdão 2.133/2005, cada dia útil comporta onze horas consecutivas de descanso interjornada. Assim, pedidos cujo somatório da jornada diária, intervalo intrajornada, tempo de deslocamento (ida e volta, considerada margem razoável para imprevistos) e descanso interjornada ultrapasse 24 horas devem ser indeferidos.

Exemplo prático: considere um servidor submetido à jornada de 40 horas semanais (8 horas diárias), que necessite de 2 horas e 30 minutos para ir de sua residência ao local de trabalho e de mais 2 horas e 30 minutos para retornar, já incluída uma margem razoável (20%) para imprevistos, como congestionamentos ou atrasos no transporte. Nesse cenário, o servidor despenderia 5 horas por dia apenas com deslocamentos. Somando-se a esse tempo a jornada de trabalho de 8 horas, o intervalo intrajornada mínimo de 1 hora e o intervalo interjornada obrigatório de 11 horas, obtém-se um total de 25 horas ($5 + 8 + 1 + 11 = 25$). Como um dia possui apenas 24 horas, torna-se materialmente impossível cumprir simultaneamente a jornada de trabalho, os intervalos legais e o deslocamento informado. Nessas circunstâncias, o auxílio-transporte não deve ser concedido.

O intervalo interjornada de 11 horas existe para proteger a saúde, a segurança e a dignidade do trabalhador, garantindo um período mínimo de repouso entre o término de uma jornada e o início da seguinte. Compete à administração pública adotar controles que permitam verificar a compatibilidade entre o deslocamento declarado e a jornada de trabalho, preservando a legalidade da concessão e a proteção à saúde do servidor.

Ressalte-se que esse critério se aplica aos servidores que realizam deslocamentos entre a residência e o local de trabalho em dias consecutivos. Não obstante, ele pode não se aplicar a situações específicas em que o servidor docente concentre sua jornada presencial em determinados dias da semana, utilizando o auxílio-transporte apenas para o deslocamento de ida no início desse período e de retorno ao seu término, hipóteses em que o descanso interjornada não é necessariamente comprometido.

Nesses casos, seguindo o critério de habitualidade explanado na Nota Informativa nº 193/2013/CGNOR/DENOP/SEGEP/MP, deve-se verificar a compatibilidade entre o percurso informado, a carga horária diária, o intervalo intrajornada e o descanso interjornada. Assim, caso a residência habitual exija o início do deslocamento com antecedência que inviabilize essa compatibilização, o auxílio-transporte não será devido.

iv) adotar mecanismo efetivo de controle do comparecimento do servidor e a compatibilidade entre os dias de deslocamento solicitados e os dias efetivamente trabalhados

Conforme já demonstrado, segundo a Instrução Normativa SRT/MGI nº 71, de 19 de fevereiro de 2025, cabe aos órgãos seccionais o controle do comparecimento do servidor e a compatibilidade entre os dias de deslocamento solicitados e os dias efetivamente

¹ Critério adotado pela CGU no Relatório de Avaliação n.º 1110957, de 2022.

² Acórdão TCU nº 4.472/2012 – 2ª Câmara

trabalhados. Esse controle não se confunde com o registro de frequência e deve alcançar, inclusive, servidores dispensados do controle formal de ponto.

Além disso, o mero registro de ocorrências em sistema, desacompanhado de mecanismos adicionais de validação, mostra-se insuficiente para mitigar riscos de erro ou fraude. Recomenda-se o aperfeiçoamento dos controles internos, mediante adoção de mecanismos de validação física, tecnológica ou administrativa, compatíveis com a realidade da Instituição, capazes de produzir evidências suficientes do efetivo comparecimento presencial dos beneficiários do auxílio-transporte e de assegurar, sempre que possível, a rastreabilidade das informações por meio da manutenção de registros de auditoria.

v) implementar medidas de transparência ativa

De acordo com o art. 8º, caput, da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 – Lei de Acesso à Informação (LAI), é dever dos órgãos e entidades públicas promover, independentemente de requerimentos, a divulgação em local de fácil acesso, no âmbito de suas competências, de informações de interesse coletivo ou geral por eles produzidas ou custodiadas.

Além disso, no regime de transparência brasileiro, vige o princípio da máxima divulgação, em que a publicidade é regra, e o sigilo, exceção. (STJ, REsp 1.857.098/MS, DJe de 24/05/2022.)

Considerando que a despesa com auxílio-transporte possui elevada materialidade e que o benefício apresenta riscos inerentes de pagamentos indevidos decorrentes de erros, inconsistências cadastrais ou fraudes, mostra-se recomendável o fortalecimento da transparência ativa, de modo a ampliar o controle social e institucional sobre sua concessão e manutenção, sem prejuízo da observância da legislação relativa à proteção de dados pessoais.

Recomenda-se, assim, que sejam divulgadas periodicamente, nos canais oficiais de transparência ativa, informações gerenciais relacionadas ao benefício, tais como novas concessões, alterações cadastrais relevantes, quantitativo de beneficiários, valores pagos, município de residência informado para fins de concessão do benefício, unidade de exercício e quantitativo de dias considerados para o cálculo do auxílio-transporte, observadas, quando cabíveis, as restrições decorrentes da Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais e da Lei de Acesso à Informação.

A inexistência de ato normativo interno disciplinando os procedimentos de concessão, manutenção e fiscalização do auxílio-transporte reduz a padronização das análises realizadas pela Administração, fragiliza o ambiente de controle e aumenta o risco de concessões indevidas, pagamentos incompatíveis com a legislação e tratamento desigual entre servidores. A instituição de norma específica, contemplando controles proporcionais aos riscos identificados nesta auditoria, contribuirá para o fortalecimento da governança do benefício e para a mitigação das fragilidades constatadas.

RECOMENDAÇÕES

1 - Editar ato normativo interno disciplinando a gestão do auxílio-transporte no âmbito do IFSC, estabelecendo, dentre outras regras, que o pagamento do benefício é vedado para casos em que o deslocamento entre a residência declarada e o local de trabalho, em sentido único, seja superior a 200 (duzentos) quilômetros. A norma deverá prever as ferramentas e soluções tecnológicas a serem utilizadas para aferir a distância.

Achados 1, 2, 3 e 6

2 - Editar ato normativo interno disciplinando a gestão do auxílio-transporte no âmbito do IFSC, estabelecendo critérios objetivos que ensejam a necessidade de realização de verificações adicionais específicas (por exemplo, cruzamento e validação de dados, entrevistas, visita *in loco* etc.), tais como: mudança de local de residência, de modo a majorar o valor do auxílio-transporte, logo após remoção de servidor a pedido; b) concessão de auxílio-transporte em valor igual ou superior a R\$ 800,00, o denominado Auxílio-Transporte em Valor Elevado (ATVE) ; c) recebimento de denúncias por meio dos canais oficiais; d) valores pagos relativos a percursos superiores a 2 horas de deslocamento etc.

Achados 1, 2, 3 e 6

3 - Implementar mecanismos de controle aptos a comprovar o efetivo comparecimento presencial dos servidores beneficiários do auxílio-transporte nos locais de trabalho, e que não se baseiem exclusivamente em autodeclarações homologadas pela chefia imediata. Os mecanismos adotados deverão ser compatíveis com a realidade operacional e tecnológica da Instituição, sem se confundirem com os controles de frequência destinados à gestão da jornada de trabalho.

Achados 1, 2, 3 e 6

4 - Editar ato normativo interno disciplinando a gestão do auxílio-transporte no âmbito do IFSC, estabelecendo a divulgação periódica, em seus canais oficiais de transparência ativa, de informações relacionadas à gestão do benefício, observados os princípios da publicidade, da transparência e da proteção de dados pessoais. As informações deverão contemplar, no mínimo, relação dos beneficiários, com supressão dos elementos que permitam sua identificação, contendo o valor do benefício, o município de residência declarado, a unidade de exercício e o quantitativo de dias considerados para fins de pagamento do auxílio-transporte.

Achados 1, 2, 3 e 6

5 - Revisar as concessões e os pagamentos dos servidores identificados neste relatório com indícios de inconsistências, promovendo a apuração dos valores eventualmente pagos

indevidamente e adotando, quando cabível, as medidas de reposição ao erário, observado o contraditório e a ampla defesa.

Achados 1 e 2

6 - Instaurar procedimento de apuração para verificar a eventual responsabilidade administrativa dos servidores em relação aos casos em que foram identificados indícios de prestação de informações falsas ou incompatíveis com a realidade, especialmente quanto às declarações de residência, deslocamento e demais requisitos para percepção do auxílio-transporte, adotando as providências previstas no § 3º do art. 4º do Decreto nº 2.880/1998, caso confirmadas as irregularidades.

Achado 1

CONCLUSÃO

A presente auditoria teve por objetivo avaliar a regularidade da gestão do auxílio-transporte no âmbito do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Santa Catarina (IFSC), verificando a conformidade dos procedimentos adotados com a legislação vigente, a adequação dos controles internos existentes e a efetividade dos mecanismos de prevenção de pagamentos indevidos.

Em relação à primeira questão de auditoria, que buscou verificar se os procedimentos de concessão e manutenção do auxílio-transporte são realizados em conformidade com a legislação aplicável, os exames demonstraram que, embora existam procedimentos formalmente instituídos para operacionalização do benefício, foram identificadas fragilidades na validação das informações que fundamentam a concessão e manutenção dos pagamentos. Conforme evidenciado no Achado 1, foram observadas limitações na comprovação de requisitos essenciais do benefício, especialmente relacionadas à validação de endereços, trajetos e informações declaradas pelos beneficiários.

Quanto à segunda questão de auditoria, referente à existência de mecanismos adequados para prevenção e identificação de pagamentos incompatíveis com a efetiva necessidade de deslocamento, verificou-se que os controles atualmente existentes não asseguram, de forma suficiente, a identificação tempestiva de situações que deveriam resultar na revisão ou suspensão do benefício. O Achado 2 evidenciou inconsistências entre pagamentos realizados e registros de férias, licenças, afastamentos, capacitações e demais ocorrências funcionais capazes de impactar a necessidade de deslocamento do servidor.

No que se refere à terceira questão de auditoria, relativa à atualização cadastral e ao monitoramento das condições que justificam a manutenção do auxílio-transporte, constatou-se a inexistência de procedimento institucional periódico de recadastramento ou revalidação sistemática das informações declaradas pelos beneficiários. Conforme descrito no Achado 4, a manutenção do benefício depende predominantemente das informações inicialmente prestadas pelos servidores, sem que haja mecanismos estruturados de revisão periódica.

Em relação à quarta questão de auditoria, que avaliou a adequação dos registros utilizados como suporte à gestão do benefício, verificou-se que os controles de frequência apresentam limitações que reduzem a confiabilidade das informações empregadas pela Administração. Os Achados 3 e 5 demonstraram a ocorrência de registros de frequência inconsistentes, utilização inadequada de determinadas ocorrências funcionais e elevado percentual de homologações realizadas fora dos prazos estabelecidos nos normativos institucionais, comprometendo a tempestividade e a efetividade dos controles. Por fim, o Achado 6 destaca a falta de norma interna específica que contemple questões cruciais sobre o tema.

De forma geral, os resultados obtidos indicam que os controles internos relacionados ao auxílio-transporte se encontram parcialmente implementados e operantes, porém apresentam fragilidades relevantes capazes de aumentar o risco de concessões e pagamentos incompatíveis com os requisitos legais e regulamentares do benefício.

A análise dos achados permitiu identificar como principais causas-raiz das inconsistências observadas: (i) ausência de procedimento periódico de atualização cadastral dos beneficiários; (ii) insuficiência de mecanismos automatizados de cruzamento e validação de

dados; (iii) fragilidades nos procedimentos de conferência documental; (iv) inexistência de critérios padronizados para determinadas rotinas operacionais; e (v) deficiência no monitoramento gerencial dos registros de frequência e dos prazos de homologação.

Apesar das fragilidades identificadas, a auditoria também observou aspectos positivos relevantes. Destacam-se a existência de normativos institucionais disciplinando a gestão da frequência dos servidores, a utilização de sistemas informatizados para registro funcional, a realização de descontos e ajustes em diversas situações identificadas pela gestão e a disponibilidade de informações que possibilitaram a rastreabilidade dos pagamentos analisados. Tais elementos demonstram a existência de uma estrutura de controle que pode ser aperfeiçoada mediante a implementação das recomendações propostas.

Os benefícios esperados decorrentes da implementação das recomendações incluem o fortalecimento dos controles preventivos e detectivos relacionados ao auxílio-transporte; o aumento da confiabilidade das informações cadastrais e funcionais utilizadas pela Administração; a redução do risco de pagamentos indevidos; a melhoria da conformidade com a legislação aplicável; o aprimoramento da capacidade de monitoramento gerencial; a padronização dos procedimentos de concessão e manutenção do benefício; e o aumento da eficiência administrativa na gestão dos recursos públicos destinados ao auxílio-transporte.

No tocante aos impactos financeiros, a auditoria identificou situações que indicam risco potencial de pagamentos incompatíveis com as condições efetivas de deslocamento dos servidores analisados. Entretanto, considerando as limitações inerentes aos procedimentos executados, a natureza amostral dos testes realizados e a necessidade de análises administrativas complementares para confirmação individual dos casos identificados, não foi possível quantificar, o valor exato do dano ao erário decorrente das inconsistências observadas. Dessa forma, os indícios levantados devem ser objeto de avaliação pela unidade gestora, no âmbito das providências decorrentes deste relatório.

Diante do exposto, conclui-se que a gestão do auxílio-transporte no IFSC demanda o aperfeiçoamento dos controles internos relacionados à validação cadastral, ao monitoramento das condições de elegibilidade dos beneficiários, à integração de informações funcionais e à supervisão dos registros de frequência, de modo a aumentar a segurança dos processos, reduzir riscos de desconformidade e fortalecer a governança dos recursos públicos destinados ao benefício.

ANEXOS

I – MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE AUDITADA E ANÁLISE DA EQUIPE DE AUDITORIA

Manifestação da unidade auditada

“Inicialmente, parabenizamos a equipe da Auditoria Interna pelo excelente trabalho realizado e pela análise minuciosa dos dados. A atuação do Controle Interno é fundamental para o aprimoramento contínuo dos processos institucionais, contribuindo para o fortalecimento da gestão e para o aperfeiçoamento dos controles administrativos.

Em relação ao Relatório Preliminar, gostaríamos de apresentar algumas considerações que entendemos relevantes para a análise dos achados e das recomendações propostas.

Cabe destacar que, considerando o período abrangido pela auditoria, diversos aspectos relacionados à concessão do auxílio-transporte já vêm sendo objeto de aperfeiçoamento, especialmente a partir da publicação da Instrução Normativa SRT/MGI nº 71, de março de 2025, que trouxe novas diretrizes sobre a matéria. Além disso, o IFSC já iniciou a elaboração de uma Instrução Normativa interna com o objetivo de uniformizar os procedimentos e estabelecer critérios objetivos para a análise dos requerimentos.

Algumas recomendações constantes do Relatório Preliminar, contudo, merecem reflexão quanto à forma de sua implementação, sobretudo em razão da ausência de parâmetros objetivos na regulamentação federal e das limitações operacionais e sistêmicas atualmente existentes.

1. Definição de limite de 200 km ou 2 horas de deslocamento diário

A Instrução Normativa SRT/MGI nº 71/2025 não estabelece limites objetivos de distância ou tempo de deslocamento para a concessão do auxílio-transporte, atribuindo aos órgãos e entidades a responsabilidade de definir critérios compatíveis com sua realidade administrativa.

Nesse contexto, considerando a referência apresentada nas páginas 19 e 20 do Relatório ao Acórdão do TCU, entendemos que o parâmetro de 200 km ou 2 horas de deslocamento pode ser adotado como referência geral para a análise dos requerimentos, desde que não seja tratado como limite absoluto para o deferimento ou indeferimento do benefício.

As solicitações que ultrapassem esse parâmetro poderão ser submetidas à análise individualizada, com base em critérios objetivos previamente definidos, tais como a jornada de trabalho, a compatibilidade entre os horários de deslocamento e de expediente, a existência de residência no município de exercício, a razoabilidade do deslocamento e outras circunstâncias que poderão ser disciplinadas na futura Instrução Normativa.

Essa abordagem contribuirá para conferir maior segurança jurídica, transparência e uniformidade às decisões administrativas, sem afastar a possibilidade de análise das situações excepcionais.

2. Tempo de deslocamento entre jornadas

Da mesma forma, entendemos que a recomendação relacionada à limitação do tempo de deslocamento entre uma jornada e outra merece avaliação sob a perspectiva das diferentes realidades vivenciadas pela Instituição.

Embora a preservação do período de descanso do servidor seja aspecto relevante, o intervalo entre jornadas corresponde ao período em que o servidor dispõe livremente de seu tempo. Assim, a fixação de um limite único e absoluto poderá restringir situações legítimas que não necessariamente comprometem o descanso, a jornada de trabalho ou a prestação do serviço público.

No IFSC, por exemplo, é relativamente comum que servidores concentrem sua jornada presencial em determinados dias da semana. Nesses casos, o deslocamento até o município de exercício ocorre apenas uma vez no início do período de trabalho presencial, retornando o servidor ao seu município de residência somente após o encerramento desse período. Há situações em que esses deslocamentos possuem duração superior a 4h, sem prejuízo ao cumprimento da jornada ou às atividades desempenhadas.

Dessa forma, entendemos que os casos que ultrapassem o parâmetro sugerido também possam ser objeto de análise individualizada, mediante critérios objetivos e devidamente fundamentados, permitindo que a Administração avalie as particularidades de cada situação sem abrir mão da segurança jurídica e da observância do interesse público.

3. Controle da presencialidade

A Administração reconhece que o modelo atualmente adotado para comprovação do efetivo deslocamento dos servidores participantes do Programa de Gestão e Desempenho (PGD) apresenta limitações quanto à produção de evidências objetivas da presencialidade.

Atualmente, o servidor registra a ocorrência de efetivo deslocamento no sistema de frequência, sendo essa informação posteriormente submetida à homologação da chefia imediata. Todavia, essa homologação é realizada com base nas informações prestadas pelo servidor e no acompanhamento das atividades pela chefia, não havendo, atualmente, mecanismo tecnológico que permita comprovar, de forma objetiva, o comparecimento presencial ao local de exercício.

Importa destacar que esse modelo não decorre de uma opção da Instituição por um controle menos rigoroso, mas das funcionalidades atualmente disponibilizadas pelos sistemas institucionais e pelos sistemas estruturantes da Administração Pública Federal. Dessa forma, o IFSC utiliza os instrumentos de controle hoje disponíveis, sem dispor de mecanismos que permitam validar automaticamente a presença física do servidor no local de exercício.

Ressalta-se, ainda, que a homologação pela chefia imediata não constitui ato meramente formal. Ao homologar a informação prestada pelo servidor, a chefia exerce sua competência funcional e responde pelos atos praticados no âmbito de suas atribuições, devendo realizar a validação com base no acompanhamento das atividades presenciais, no conhecimento da rotina de trabalho da equipe e nos demais elementos de que dispõe. Embora esse procedimento não elimine a fragilidade apontada pela Auditoria quanto à produção de evidências objetivas da presencialidade, representa importante mecanismo de controle e de responsabilização no modelo atualmente adotado.

Nesse aspecto, entendemos pertinente a preocupação apresentada no Relatório Preliminar quanto ao fortalecimento dos controles administrativos.

Entretanto, as soluções exemplificadas na recomendação, como geolocalização, autenticação em rede corporativa, registro de utilização de estações de trabalho ou integração automática entre sistemas, não estão disponíveis no âmbito do IFSC. Da mesma forma, os sistemas estruturantes disponibilizados pelo Governo Federal também não oferecem funcionalidades que permitam esse tipo de validação automatizada.

Além da indisponibilidade tecnológica, eventual implementação de mecanismos dessa natureza deverá ser compatibilizada com o regime jurídico do Programa de Gestão e Desempenho, no qual os servidores são avaliados por entregas e resultados, e não por controle de frequência, bem como observar os requisitos relacionados à segurança da informação e à proteção de dados pessoais.

Dessa forma, sugerimos que a recomendação seja direcionada ao fortalecimento dos mecanismos de comprovação da presencialidade, sem vincular sua implementação a soluções tecnológicas específicas que, atualmente, não se encontram disponíveis na Instituição. Essa abordagem permitirá ao IFSC adotar, de forma gradual, mecanismos compatíveis com sua realidade tecnológica, operacional e normativa, preservando o objetivo de aperfeiçoamento dos controles internos.

O objetivo é fortalecer os controles internos sem impor procedimentos que, no momento, dependem de soluções sistêmicas ainda indisponíveis para a Instituição.

4. Publicização dos dados relativos ao auxílio-transporte

A Administração reconhece a importância da transparência ativa como instrumento de fortalecimento do controle social e de aprimoramento da gestão pública.

Entretanto, entendemos que a recomendação merece reflexão quanto ao conteúdo das informações sugeridas para divulgação periódica, especialmente no que se refere à publicação individualizada do local declarado como residência do servidor e dos dias em que houve efetivo deslocamento.

Embora o princípio da publicidade deva orientar a atuação da Administração Pública, sua aplicação deve ser compatibilizada com as restrições previstas na Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação) e na Lei nº 13.709/2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais), de forma a resguardar dados pessoais e informações relacionadas à esfera privada dos servidores.

Nesse contexto, entendemos que a divulgação individualizada dessas informações demanda prévia análise jurídica quanto à sua compatibilidade com a legislação vigente, considerando os princípios da necessidade, da finalidade e da adequação previstos na Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais.

Assim, sugerimos que a recomendação seja reavaliada quanto à extensão das informações a serem divulgadas, de modo que a transparência ativa seja promovida em consonância com a legislação aplicável, preservando a publicidade dos atos administrativos sem comprometer a proteção dos dados pessoais dos servidores.

Adicionalmente, o IFSC avaliará, no âmbito da regulamentação interna, a ampliação da transparência ativa das informações relacionadas ao auxílio-transporte, observados os

limites estabelecidos pela legislação vigente e eventual manifestação da área jurídica competente quanto à possibilidade de divulgação de dados individualizados dos servidores.

Considerações finais

As considerações apresentadas têm como objetivo contribuir para o aperfeiçoamento do Relatório Preliminar, buscando conciliar o fortalecimento dos controles internos com a segurança jurídica, a viabilidade operacional e a realidade tecnológica atualmente existente na Instituição.

O IFSC reitera seu compromisso com o aprimoramento contínuo da gestão do auxílio-transporte e informa que as recomendações constantes do Relatório servirão de subsídio para a elaboração da futura Instrução Normativa interna, oportunidade em que serão estabelecidos critérios mais objetivos para a concessão, o controle e a fiscalização do benefício, observadas as diretrizes da Instrução Normativa SRT/MGI nº 71/2025 e a realidade operacional da Instituição.

Por fim, agradecemos a oportunidade de apresentar estas considerações. Permanecemos à disposição para prestar os esclarecimentos que se fizerem necessários e colaborar na construção da versão final do Relatório de Auditoria.”

Análise da equipe de auditoria

Em sua manifestação ao Relatório Preliminar, a Unidade Auditada reconheceu a relevância dos achados apresentados pela Auditoria Interna e informou que já está promovendo aperfeiçoamentos na gestão do auxílio-transporte, inclusive com a elaboração de norma interna para disciplinar a matéria.

Porém, manifestou ressalvas quanto à implementação de algumas recomendações, sustentando que a regulamentação federal não estabelece parâmetros objetivos para determinados critérios, como limites de distância e tempo de deslocamento, defendendo que tais parâmetros sejam utilizados apenas como referência para análise individualizada.

Também alegou limitações operacionais e tecnológicas para adoção de mecanismos automatizados de controle da presencialidade e ponderou que a ampliação da transparência ativa deve observar os limites impostos pela Lei de Acesso à Informação e pela Lei Geral de Proteção de Dados, de modo a conciliar o fortalecimento dos controles internos com a segurança jurídica, a viabilidade operacional e a realidade institucional do IFSC.

Em relação à necessidade de normatizar o benefício internamente temos que o Decreto nº 9.203, de 22 de novembro de 2017, em seu art. 3º, inciso IX, aduz que são diretrizes da governança pública, dentre outras, “editar e revisar atos normativos, pautando-se pelas boas práticas regulatórias e pela legitimidade, estabilidade e coerência do ordenamento jurídico e realizando consultas públicas sempre que conveniente”.

A própria CGU reconhece, no Relatório de Avaliação n.º 1110957, que trata de trabalho de auditoria realizado sobre o tema de pagamentos de Auxílio-Transporte em Valores Elevados (ATVE) auditoria, na Secretaria de Gestão e Desempenho de Pessoal, que:

É fato que tanto a referida IN 207/2019, quanto os normativos de hierarquias superiores, ao tratar da temática do auxílio-transporte, não

exigem que os órgãos integrantes do SIPEC disponham de regulamento específico para o pagamento do benefício aos seus servidores.

Contudo, encontrando-se cada órgão inserido em realidade própria, com especificidades e nuances exclusivas, compreende-se que, eventualmente, a interpretação e **adaptação da norma geral à complexidade local, por meio de normativo próprio, poder-se-ia constituir em uma boa prática.** (grifo nosso)

Isto posto, passemos à análise individual de cada ponto levantado pelo gestor:

1. Definição de limite de 200 km ou 2 horas de deslocamento diário

Nesse ponto, a gestão alega que a Instrução Normativa SRT/MGI nº 71/2025 não estabelece limites objetivos de distância ou tempo de deslocamento para a concessão do auxílio-transporte. No entanto, apesar disso, esses parâmetros não foram inaugurados por esta UAIG, mas sim pelo Tribunal de Contas da União, e vem sendo seguido por diversas outras entidades, a exemplo do CEFET/RJ, que meio da Portaria CEFET-RJ nº 1.005, de 4 de novembro de 2021 e da [IN n.º 02/2021](#), previu, em seu art. 6º, que “Para a concessão do auxílio transporte será observado o limite de 200 (duzentos) km entre a residência e o local de trabalho.”

Igual regra aparece no [site da UFSCar](#):

IN 71/2025;

- Por recomendação contida no Acórdão TCU nº 1595/2007, não será mais concedido o benefício do Auxílio Transporte aos servidores residentes à distância superior a 200 km do local de trabalho;
- É vedado o pagamento de auxílio-transporte ao servidor ou empregado público que faça jus à gratuidade

A [FURG](#) também estabeleceu restrições para os casos de deslocamento superiores a 200 km:

§10º No caso do servidor residir a uma distância do local de trabalho que seja igual ou superior a 200 km, o auxílio transporte será pago levando-se em consideração os seguintes critérios:

- I – No máximo 02 (dois) deslocamentos intermunicipais por semana;
- II – No máximo 02 (dois) deslocamentos urbanos por semana na cidade em que reside;
- III – O disposto artigo 6º § 1º da presente Instrução Normativa, e IV – O disposto no artigo 8º da presente Instrução Normativa.

O IFRS, no art. 5º, da [INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 3/2024 - DGP-REI \(11.01.01.09\)](#), estabeleceu que “para a concessão do auxílio transporte será observado o limite de 200 (duzentos) km entre a residência e o local de trabalho”.

De igual forma, a UFPE fixou a mesma regra na [INSTRUÇÃO NORMATIVA DIGEP/REI/IFPI Nº 1, de 7 de maio de 2024](#):

Art. 5º Para a concessão do auxílio transporte será observado o limite de 200 (duzentos) km entre a residência e o local de trabalho.

Por fim, encerrando os exemplos aqui fornecidos, na UFAL, a [Instrução Normativa nº 03/2022 - GR/UFAL](#), de 24 de novembro de 2022, também acolheu a jurisprudência do TCU:

Art. 4º É vedado o pagamento de auxílio-transporte:

(...)

VI - Aos residentes a distância superior a 200 km do local de trabalho, conforme determinado pelo acórdão nº 1.595/2007- 2ª Câmara/TCU, item 1.20.

Assim, é possível perceber que a recomendação da UAIG/IFSC é baseada na jurisprudência de nossa Corte de Contas e nas melhores práticas de outras entidades, sendo o ato de disciplinar a matéria possível juridicamente e desejável do ponto de vista dos princípios da economicidade e da razoabilidade.

Em relação à limitação de 2 horas de percurso, reconhecemos que a única menção a esse critério é no Acórdão TCU nº 4.472/2012 – 2ª Câmara, que foi direcionado a uma entidade e em um contexto específico. Embora tal regra não deva ser determinante na vedação da concessão do benefício, ela deve ser critério objetivo para seleção de casos que demandem análise aprofundada, tais como, checagem/cruzamento do endereço fornecido pelo servidor no SIAPE com outra(s) base(s) geridas por órgãos públicos, a exemplo da base de CPF, ou mesmo a base do e-Social; visitas *in loco*; solicitação de documentos adicionais, dentre outras.

Nova redação da Recomendação 1:

Editar ato normativo interno disciplinando a gestão do auxílio-transporte no âmbito do IFSC, estabelecendo, dentre outras regras, que o pagamento do benefício é vedado para casos em que o deslocamento entre a residência declarada e o local de trabalho, em sentido único, seja superior a 200 (duzentos) quilômetros. A norma deverá prever as ferramentas e soluções tecnológicas que devem ser utilizadas para aferir a distância.

2. Tempo de deslocamento entre jornadas

Em relação a esse ponto, a equipe de auditoria mantém o entendimento apresentado no Relatório Preliminar, tendo em vista que o critério adotado encontra respaldo na jurisprudência dos órgãos de controle, na orientação do Poder Executivo Federal, consubstanciada na Nota Técnica nº 228/2011/CGNOR/DENOP/SRH/MP, e na interpretação conferida pelo Poder Judiciário em casos análogos. Portanto, pedidos de concessão de auxílio-transporte cujo somatório da jornada diária do servidor, intervalo intrajornada, tempo de deslocamento (ida e volta, considerada margem razoável para imprevistos) e descanso interjornada ultrapasse 24 horas devem ser indeferidos. Recomenda-se que esse critério seja expressamente previsto na norma interna a ser editada para disciplinar a gestão do auxílio-transporte no âmbito do IFSC.

3. Controle da presencialidade

No tocante ao controle da presencialidade, a manifestação da Unidade Auditada não afasta o achado identificado, uma vez que reconhece as limitações do modelo atualmente adotado para produção de evidências objetivas do efetivo comparecimento presencial dos beneficiários do auxílio-transporte.

Não obstante, tem razão a gestão quanto à inconveniência de vincular a recomendação a soluções tecnológicas específicas, cuja implementação pode depender de fatores alheios à sua capacidade. Assim, a equipe de auditoria entende pertinente aperfeiçoar a redação da recomendação conferindo maior flexibilidade à Administração quanto aos meios a serem adotados.

Nova redação da Recomendação 3:

Implementar mecanismos de controle aptos a comprovar o efetivo comparecimento presencial dos servidores beneficiários do auxílio-transporte nos locais de trabalho, e que não se baseiem exclusivamente em autodeclarações homologadas pela chefia imediata. Os mecanismos adotados deverão ser compatíveis com a realidade operacional e tecnológica da Instituição, sem se confundirem com os controles de frequência destinados à gestão da jornada de trabalho.

4. Publicização dos dados relativos ao auxílio-transporte

Por fim, no que se refere ao item 4, a equipe de auditoria considera que as ponderações apresentadas pela Unidade Auditada não afastam a necessidade de fortalecimento da transparência ativa relativa ao auxílio-transporte. Todavia, com o objetivo de compatibilizar a recomendação com as preocupações relacionadas à proteção de dados pessoais, entende-se pertinente promover pequeno ajuste em sua redação.

Nova redação da Recomendação 4:

Editar ato normativo interno disciplinando a gestão do auxílio-transporte no âmbito do IFSC, estabelecendo a divulgação periódica, em seus canais oficiais de transparência ativa, de informações relacionadas à gestão do benefício, observados os princípios da publicidade, da transparência e da proteção de dados pessoais. As informações deverão contemplar, no mínimo, relação dos beneficiários, com supressão dos elementos que permitam sua identificação, contendo o valor do benefício, o município de residência declarado, a unidade de exercício e o quantitativo de dias considerados para fins de pagamento do auxílio-transporte.