

RELATÓRIO FINAL

Auditoria de Avaliação e Efetividade dos Controles Internos da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos do TRT da 14ª Região - exercícios 2022/2023

Secretaria de Auditoria Interna - SAUDI

Porto Velho/RO, janeiro de 2024

FICHA TÉCNICA

Destinação do trabalho:

Presidência do TRT14ª Região

Supervisão:

Whander Jeffson da Silva Costa

Coordenação

Marcos Rogério Reis da Silva

Equipe de pesquisa, elaboração e revisão:

Edelmiro Pinto da Silva

Marcos Rogério Reis da Silva

Whander Jeffson da Silva Costa

Formatação:

Edelmiro Pinto da Silva

Marcos Rogério Reis da Silva

SUMÁRIO

| | |
|--|----|
| 1. INTRODUÇÃO..... | 4 |
| 1.1 Período de realização da auditoria..... | 4 |
| 1.2 Composição da equipe de auditoria..... | 5 |
| 1.3 Gestores responsáveis pelo Tribunal..... | 5 |
| 1.4 Visão geral do objeto..... | 5 |
| 1.5 Critérios | 5 |
| 1.6 Metodologia utilizada..... | 6 |
| 1.7 Benefícios estimados com a Auditoria | 6 |
| 2. DO QUESTIONÁRIO DISPONIBILIZADO ÀS UNIDADES AUDITADAS..... | 7 |
| 3. RESULTADO DOS TRABALHOS DA AUDITORIA..... | 7 |
| 4. ACHADOS DE AUDITORIA..... | 7 |
| 4.1 Ausência de alinhamento dos procedimentos de controles internos da Gestão da Frota, Combustíveis e Insumos com os objetivos institucionais e estratégicos do TRT14..... | 8 |
| 4.2 Ausência de alinhamento dos sistemas de controles internos da Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos à Política de Gestão de Riscos do TRT da 14ª Região..... | 15 |
| 4.3 Impropriedades na implementação e desenvolvimento dos controles internos, em níveis de atividades, no âmbito da Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumo..... | 21 |
| 5. RECOMENDAÇÕES E PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS..... | 36 |
| 6. IMPORTÂNCIA DA EFETIVA IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA DE GESTÃO DE RISCOS..... | 38 |
| 7. DO PRAZO PARA ATENDIMENTO DAS RECOMENDAÇÕES E PROVIDÊNCIAS | 39 |
| 8. CONCLUSÃO | 39 |

RELATÓRIO DE AUDITORIA

| AO EXMO. SR. DESEMBARGADOR PRESIDENTE DO TRT DA 14ª REGIÃO | |
|--|---|
| TIPO DE AUDITORIA: | AUDITORIA DE AVALIAÇÃO E EFETIVIDADE DOS CONTROLES INTERNOS DA FROTA DE VEÍCULOS, COMBUSTÍVEIS E INSUMOS DO TRT DA 14ª REGIÃO |
| INTERESSADO: | TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 14ª REGIÃO |
| PERÍODO EXAMINADO: | EXERCÍCIOS 2022/2023 |
| RELATÓRIO Nº | 001/2024/TRT14/SEAUDI |
| PROAD Nº | 3494/2023 |

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento ao Plano Anual de Auditoria – PAA, exercício de 2023, aprovado nos autos do Proad n. 6350/2021, apresentamos o resultado da Auditoria de Avaliação e Efetividade dos Controles Internos da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos do TRT da 14ª Região, alusivo aos exercícios de 2022/2023, sendo que a apuração dos dados foi materializada por meio de questionário disponibilizado e submetido às unidades auditadas deste Regional, sendo elas: Secretaria de Governança e Gestão Estratégica, Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística e Seção de Transportes.

Registre-se, por oportuno, que após a abertura desta auditoria, com autuação dos autos do Proad n. 3494/2023, esta Controladoria Interna realizou reunião com as unidades auditadas, conforme demonstra a ata anexada no Id. 10, explanando que os objetivos desta auditoria operacional se traduzem na avaliação dos controles internos da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos do TRT da 14ª Região, em relação a sua existência, confiabilidade, segurança, transparência, didática e clareza das informações e procedimentos correlatos.

Acrescente-se, outrossim, que as unidades auditadas foram informadas de que os procedimentos adotados para o desenvolvimento dos trabalhos da auditoria têm como foco principal a melhoria dos processos de trabalho, não impactando diretamente na prestação de contas da Instituição, com o objetivo de identificar eventuais fraquezas acerca da existência, regularidade, economicidade, eficiência e eficácia dos controles internos existentes nas unidades auditadas.

Por conseguinte, esta Auditoria Regional disponibilizou o questionário de auditoria às unidades supracitadas (id. 13), conferindo-lhes prazo razoável para que fossem respondidos os quesitos, havendo, posteriormente, a sua conferência e das respectivas evidências, com catalogação dos possíveis achados para inserção no relatório preliminar.

Deve-se esclarecer, também, que durante os trabalhos de auditoria houve a integração da Secretaria de Auditoria Interna com as unidades auditadas, equacionando todas as dúvidas existentes, até a validação definitiva das respostas.

1.1 Período de Realização da Auditoria

Os trabalhos da Auditoria de Avaliação e Efetividade dos Controles Internos da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos do TRT da 14ª Região foram realizados no período de 26/06/2023 a 19/12/2023, quando então expediu-se o relatório final à Presidência do TRT da 14ª Região, para conhecimento e providências que entender pertinentes.

1.2 Composição da Equipe de Auditoria

A equipe de auditoria foi formada pelos servidores:

- Whander Jeffson da Silva Costa (Supervisor);
- Marcos Rogério Reis da Silva (Coordenador); e
- Edelmiro Pinto da Silva (Membro).

1.3 Gestores Responsáveis pelo Tribunal

Gestores responsáveis pelo Tribunal Regional do Trabalho da 14ª Região:

Biênio de 2021/2022:

- Maria Cesarineide de Souza Lima - Desembargadora-Presidente; e
- Romário Nunes Thaddeu – Diretor–Geral.

Biênio de 2023/2024:

- Osmar João Barneze - Desembargador-Presidente; e
- Lelio Lopes Ferreira Junior - Diretor–Geral.

1.4 Visão Geral do Objeto

Para atingir os objetivos desta auditoria foram utilizadas as técnicas de auditoria legalmente aceitas, notadamente o questionário de auditoria, além de observância das doutrinas e normas internas e externas que disciplinam a política de controles internos do Tribunal Regional do Trabalho da 14ª Região, levando-se em consideração critérios de materialidade e relevância.

Também foram observadas para a realização dos trabalhos desta auditoria as normas contidas na ABNT NBR ISO 31000: 2018, Modelo COSO de Auditoria Baseada em Riscos (*The Committee of Sponsoring Organizations*) e o Referencial Básico de Gestão de Riscos – TCU – 2018.

1.5 Critérios

Os critérios utilizados nesta auditoria foram os estabelecidos, conforme já informado alhures, em normas e publicações nacionais consolidadas para avaliação dos controles internos da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos, em que foi proposta metodologia objetiva de suas práticas, relacionadas aos mecanismos de prevenção, detecção e correção.

Além disso, este procedimento busca a melhoria dos processos de trabalhos, com o objetivo de identificar eventuais fraquezas acerca dos controles internos porventura existentes no âmbito da instituição, utilizando-se os seguintes critérios:

a) norma ABNT NBR ISO 31000: 2018. Modelo COSO de Auditoria Baseada em Riscos (*The Committee of Sponsoring Organizations*);

b) Portaria GP n. 087/2020, que trata da Política de Gestão de Riscos do TRT da 14ª Região;

c) Portaria GP n. 088/2020, que aprovou o Plano de Gestão de Riscos do TRT da 14ª Região;

d) Resolução CNJ n. 83/2009 (Dispõe sobre a aquisição, locação e uso de veículos no âmbito do Poder Judiciário);

e) Resolução CNJ n. 309/2020, que dispõe sobre as Diretrizes Técnicas das Atividades de Auditoria Interna Governamental do Poder Judiciário – DIRAUD-Jud e dá outras providências;

f) Instrução Normativa CGU/MP n. 01/2016, que versa sobre Controles Internos, Gestão de Riscos e Governança no Âmbito do Poder Executivo federal;

g) Acórdãos do TCU ns. 1543/2013 – Plenário e 1610/2013 – Plenário;

h) Resolução CSJT n. 68/2010 (Dispõe sobre a aquisição, alienação, locação, condução, utilização, manutenção, e controle de veículos no âmbito da Justiça do Trabalho de primeiro e segundo graus);

i) Portaria TRT14 n. 1271/2011 (Aprova o Regulamento de Atividades de Transporte e Utilização de Veículos Oficiais no âmbito do TRT14); e,

h) Além de outras referências relacionadas às atividades de controles internos e de auditorias no âmbito nacional.

1.6 Metodologia Utilizada

Os trabalhos desta auditoria foram realizados levando-se em consideração as normas descritas no item antecedente (1.5), que tratam dos critérios a serem aplicados neste procedimento. Assim, objetivando alcançar a finalidade proposta, elaborou-se a matriz de planejamento contendo 3 (três) questões de auditoria (id. 02), para avaliação dos controles da Auditoria de Avaliação e Efetividade dos Controles Internos da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos do TRT da 14ª Região, nos seguintes termos:

1) No TRT da 14ª Região a Governança e Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos encontram-se compatibilizadas com os objetivos institucionais e estratégicos?

2) O TRT da 14ª Região, na governança e gestão da frota de veículos, combustíveis e insumos, executa o seu sistema de controles internos de forma alinhada e integrada à Política de Gestão de Riscos?

3) O TRT14 desenvolve a Governança e Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos, com respaldo na conformidade legal, eficiência, eficácia, integração, ética e economicidade?

Registre-se, ademais, que na fase de execução, em obediência ao Plano Anual de Auditoria, aprovado nos autos do Proad n. 6350/2021, foram autuados os autos do Proad 3494/2023, instaurando-se a Auditoria de Avaliação e Efetividade dos Controles Internos da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos do TRT da 14ª Região, realizando-se reunião com as unidades auditadas (Secretaria Administrativa, Secretaria de Governança e Gestão Estratégica, Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística e Seção de Transportes).

Acrescenta-se, também, que foram coletadas e analisadas informações recebidas mediante requisições de informações, normas aplicáveis à matéria e respostas consolidadas no questionário a que foram submetidas as unidades auditadas, com conferência e análise das evidências apresentadas.

Enfim, todos os procedimentos dispostos na matriz de planejamento foram realizados e nenhuma restrição foi imposta aos exames por parte das unidades auditadas.

1.7 Benefícios Estimados da Fiscalização

É possível elencar como benefícios estimados da presente Auditoria de Avaliação e Efetividade dos Controles Internos da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos do TRT da 14ª Região, além da possibilidade de correção de possíveis impropriedades, o incremento dos critérios de adequação, eficiência e economicidade dos processos de trabalho, sistemas de informações e controles internos administrativos.

2. DO QUESTIONÁRIO DISPONIBILIZADO ÀS UNIDADES AUDITADAS

Adotados os procedimentos de Auditoria, as unidades auditadas apresentaram respostas, comentários e evidências ao questionário a que foram submetidas, como podemos constatar por intermédio dos documentos colacionados nos ids. 25 e 28/53.

Registre-se que os quesitos que obtiveram respostas negativas ou parcialmente positivas, que resultaram em achados de auditoria, foram todos consignados no Relatório Preliminar de Auditoria (id. 55) e submetidos às unidades auditadas para eventual manifestação no período de 22 a 30/11/2023 (id. 56).

Nesse quadro, após reunião realizada no dia 21/11/2023 (id. 63), após avaliação dos achados, a Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística juntou aos autos os documentos de ids. 65/72 (Relatório de execução de serviços; plano de ação e ata de reunião), demonstrando a deflagração de providências iniciais para o atendimento das recomendações de auditoria, constantes do relatório preliminar de id. 55.

3. RESULTADO DOS TRABALHOS

Após a aplicação dos testes de auditoria, por intermédio do questionário a que foram submetidas as unidades auditadas verificamos algumas falhas, inconsistências e oportunidade de melhorias nos procedimentos que tratam dos Controles Internos da Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos do Tribunal Regional do Trabalho da 14ª Região.

Destarte, evidencia-se que o questionário aplicado às unidades auditadas (id. 25) demonstra que os quesitos de números 1.5, 2.1, 2.3, 2.5, 2.5.1, 3.4 e 3.20 obtiveram respostas negativas (Não), sendo que os quesitos com respostas parcialmente (Em parte) foram os de números 1.4, 2.4.1, 3.2, 3.5, 3.13 e 3.26, o que significa dizer, no conjunto, que o Regional da 14ª ainda necessita avançar em relação à matéria em debate, o que ensejará algumas recomendações desta Secretaria de Auditoria Interna, objetivando aprimorar o cenário apresentado atualmente.

Diante disso, apresentamos nos tópicos seguintes a consolidação dos achados de auditoria, os esclarecimentos prestados pelas unidades auditadas, quando existir e, ainda, as considerações dessa Unidade de Auditoria Interna.

4. ACHADOS DE AUDITORIA

Em face dos trabalhos desenvolvidos na presente auditoria, e após consubstanciados os exames e análises documentais e processuais, os achados adiante reportados encontram-se correlacionados com as seguintes questões de auditoria:

Questão nº 1:

No TRT da 14ª Região a Governança e Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos encontram-se compatibilizadas com os objetivos institucionais e estratégicos?

Questão nº 2:

O TRT da 14ª Região, na governança e gestão da frota de veículos, combustíveis e insumos, executa o seu sistema de controles internos de forma alinhada e integrada à Política de Gestão de Riscos?

Questão nº 3:

O TRT14 desenvolve a Governança e Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos, com respaldo na conformidade legal, eficiência, eficácia, integração, ética e economicidade?

Necessário também frisar que as questões de auditoria ora evidenciadas implicaram na formulação de diversos quesitos, que foram encaminhados às unidades auditadas, conforme registrado no Questionário de Auditoria de id. 13, oportunamente respondido pela SEGGEST, CSIL e Seção de Transportes, por intermédio dos documentos de ids. 25 e 28/53.

4.1. Ausência de alinhamento dos procedimentos de controles internos da Gestão da Frota, Combustíveis e Insumos com os objetivos institucionais e estratégicos do TRT14.

4.1.1. Situação encontrada

Em razão da análise do conteúdo das respostas apresentadas à auditoria, tendo em vista o teor do questionário encaminhado às unidades auditadas, bem ainda as evidências e informações decorrentes daquelas respostas, observamos a ausência de alinhamento dos procedimentos de controles internos da Gestão da Frota com o Planejamento Estratégico.

4.1.2. Critérios

- a) Norma NBR ISO 31000: 2018;
- b) Resolução CNJ n. 325/2020 (Estratégia Nacional do Poder Judiciário);
- c) Resolução Administrativa n. 61/2021 (Planejamento Estratégico do TRT da 14ª Região);
- d) Portarias GP ns 087/2020 (Política de Gestão de Riscos do TRT14ª) e 088/2020 (Aprova Plano de Gestão de Riscos);
- e) Resolução CNJ n. 83/2009 (Dispõe sobre a aquisição, locação e uso de veículos no âmbito do Poder Judiciário);
- f) Instrução Normativa CGU/MP n. 01/2016 (que versa sobre Controles Internos, Gestão de Riscos e Governança no Âmbito do Poder Executivo Federal);
- g) Resolução CSJT n. 68/2010 (Dispõe sobre a aquisição, alienação, locação, condução, utilização, manutenção, e controle de veículos no âmbito da Justiça do Trabalho de primeiro e segundo graus);
- h) Portaria TRT14 n. 1271/2011 (Aprova o Regulamento de Atividades de Transporte e Utilização de Veículos Oficiais no âmbito do TRT14).

4.1.3. Evidências

- a) Respostas ao Questionário de Auditoria (id. 25);
- b) Estratégia Nacional do Poder Judiciário (ciclo 2021/2026);
- c) Planejamento Estratégico do TRT14 (ciclo 2021/2026);
- d) Ata de Reunião de id. 20;
- e) Informações Complementares ao Questionário de Auditoria (id. 32);
- f) Planilha com dados de manutenção dos geradores de energia (id. 45);
- g) Respostas à RDI nº 010/SEAUDI/2023 (id. 50);
- h) Continuidade de respostas à RDI nº 010/SEAUDI/2023 (id. 53);
- i) Proads n.s 3494/2023, 5526/2021, 6520/2022.

4.1.4. Causas

- a) desconhecimento das normas técnicas, inclusive normatização interna referente aos sistemas de controles internos voltados à Gestão da Frota, Combustíveis e Insumos;
- b) ausência de desenvolvimento dos planos de ações, planos intraorganizacionais e do planejamento estratégico no desdobramento operacional.

4.1.5 Efeitos

a) menor eficiência e eficácia quanto à implementação, desenvolvimento e monitoramento dos sistemas de controles internos, inclusive à luz do necessário alinhamento com o planejamento estratégico;

b) falha no cumprimento da legislação e normatização interna: NORMA ABNT NBR ISO 31000: 2018; Modelo COSO (The Committee of Sponsoring Organizations); Portarias GP ns 087/2020 (Política de Gestão de Riscos do TRT14^a); 088/2020 (Aprova Plano de Gestão de Riscos); Resolução CSJT n. 68/2010; Portaria TRT14 n. 1271/2011 e Planejamento Estratégico do TRT14, ciclo 2021/2026.

4.1.6. Manifestação da Controladoria

O presente achado de auditoria refere-se à abordagem e desenvolvimento da questão de auditoria n. 01, segundo a qual buscou-se explorar se a Governança e Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos no âmbito do TRT da 14ª Região encontram-se devidamente compatibilizadas com os objetivos institucionais e estratégicos.

Diante disso, os trabalhos de auditoria tiveram por escopo avaliar as respostas, dentre outras particularidades presentes nos sistemas de controles internos da Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos, às seguintes indagações (id. 13):

1.1 Há no âmbito do Plano Estratégico do TRT14 a existência de objetivos que possam corroborar com o desenvolvimento de controles internos na governança e gestão da frota de veículos, combustíveis e respectivos insumos da referida instituição? Em caso afirmativo citar evidências.

1.2 Subsiste no TRT14 o alinhamento dos procedimentos de controles internos da Governança e Gestão da Frota de Veículos ao Plano Estratégico?

1.2.1 Há espaço para melhorias? Citar.

1.3 Há no TRT14 e conseqüentemente em seu Plano Estratégico a existência de índices, indicadores e metas, que possam auxiliar a compreensão e desenvolvimento dos procedimentos dos controles internos da Governança e Gestão da Frota de veículos do Regional?

1.3.1 Há espaço para melhorias? Citar.

1.4 A administração do Regional propiciou no âmbito operacional ligado à Governança e Gestão da Frota de veículos a prévia comunicação e disseminação (instrução) sobre a eficiência e eficácia dos controles internos à luz das diretrizes e objetivos do Plano Estratégico do TRT14?

1.4.1 Há espaço para melhorias? Citar.

1.5 Há uma rotina de interação e comunicação entre a SEGGEST, a Secretaria Administrativa, a Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura, Logística e Segurança e Seção de Transportes, inclusive com acompanhamento das ações estratégicas, planos, e para fins de atualização dos normativos?

1.5.1 Há espaço para melhorias? Citar.

Em resposta, a Secretaria de Governança e Gestão Estratégica e Coordenadoria

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 14ª REGIÃO
Secretaria de Auditoria Interna

de Serviços de Infraestrutura e Logística apresentaram por intermédio das respostas compartilhadas no id. 25, consecutivamente:

1.1 Conceitualmente, o Planejamento Estratégico tem uma visão macro de todas as áreas, traçando estratégias e estabelecendo objetivos de longo prazo. Além disso, o Plano Estratégico Participativo do Tribunal Regional do Trabalho da 14ª Região (PEP 2021-2026) está alinhado e observa o Planejamento Estratégico da Justiça do Trabalho, o qual foi aprovado pelo Ato CSJT.GP.SG Nº 34/2021. Neste ato, estão definidos tanto a identidade organizacional como os objetivos, metas e cesta de indicadores, os quais são de observância obrigatória pelos Tribunais. Desta forma, não há a inclusão de temas relacionados à gestão de frotas no PEP, tampouco indicadores relacionados. A gestão da frota de veículos se situa no âmbito dos planejamentos táticos/operacional, os quais focam em colocar em prática as ações necessárias para alcançar os objetivos de longo prazo. Por isso, não há no Planejamento Estratégico do TRT14 (PEP 2021-2026) objetivos ligados diretamente à governança e gestão de frotas de veículos ou seus controles. Entretanto, indiretamente existe o objetivo “Fortalecer a governança e a gestão estratégica” ligado ao macrodesafio “Aperfeiçoamento da gestão administrativa e da governança judiciária” que é descrito da seguinte forma: Aprimorar as estruturas de governança e gestão estratégica, de modo a desenvolver processos de trabalho inovadores, com suporte de sistemas digitais integrados de gestão de pessoal, de aquisições, de finanças, bem como os relacionados às atividades de compliance e gestão de riscos organizacional, que permitam a tramitação de processos e documentos e a prática de atos de gestão com maior rastreabilidade, segurança, confiabilidade, integridade, atualidade, celeridade, transparência e eficiência. Nessa linha, como um desdobramento deste objetivo, foi implementada uma política de gestão de riscos, a qual culmina no estabelecimento de controles internos para os riscos que extrapolam o apetite a riscos definido. Todavia, tal ação é de responsabilidade do gestor de riscos, consoante art. 8º da Portaria GP n. 87/2020, executada, neste caso, no nível operacional. Visando à melhoria dos controles internos e gestão das unidades deste Tribunal, a SEGGEST sugere o mapeamento dos processos de trabalho relacionados à Gestão da Frota, bem como, a construção da Matriz de Riscos desses processos de trabalho. Além de todas as iniciativas visando à melhoria da Governança das unidades. Por derradeiro, ressalta-se que dentre as atribuições da SEGGEST está a de oferecer apoio às unidades, caso necessitem, para implementação desses procedimentos de controles internos e Governança.

1.2 Via de regra o estabelecimento de controles internos estão relacionados ao objetivo estratégico “Fortalecer a governança e a gestão estratégica”. Ressalta-se que há no Plano de Logística Sustentável indicadores que ajudam a direcionar a atuação da gestão acerca de sua frota, com metas para sua redução, bem como na redução do consumo de combustível. (<https://portal.trt14.jus.br/portal/responsabilidade-socioambiental/plano-logistica-sustentavel>)

1.3 Conforme resposta do item 1.1, não há no Plano Estratégico a existência de índices, indicadores e metas que possam auxiliar a compreensão e desenvolvimento dos procedimentos dos controles internos da Governança e Gestão da Frota de veículos do Regional.

1.3.1 Estabelecer metas a nível tático para o estabelecimento de tais indicadores.

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 14ª REGIÃO
Secretaria de Auditoria Interna

1.4 Não realizou tal instrução em período recente, sendo a última capacitação aquela realizada aos fiscais de contratos ainda em 2019/2020.

1.4.1 Realizar novas instruções, abarcando os servidores lotados naquela CSIL e Setor de Transportes.

1.5 A SEGGEST pode auxiliar, por meio de uma visão multidisciplinar e por meio da sua expertise na área de governança e planejamento, no acompanhamento das ações estratégicas, planos, e para fins de atualização dos normativos. No entanto, por uma questão de não cometer ingerência em outra.

No âmbito do Poder Judiciário Nacional, atualmente vigoram as diretrizes e orientações nacionais estratégicas, estabelecidas na Resolução CNJ n. 325/2020. Essas diretrizes, dentre diversas outras particularidades, têm o claro propósito de orientar a atuação institucional de todos os seus órgãos com base em importantes princípios constitucionais, tais como legalidade, eficiência, eficácia, economicidade, desenvolvimento sustentável, isonomia e integridade, entre outros de matizes constitucionais.

Nesse propósito, o regramento nacional ao estabelecer acerca do alinhamento à referida estratégia, assim dispôs:

Art. 3o Os órgãos do Poder Judiciário deverão alinhar seus respectivos planos estratégicos à Estratégia Nacional do Poder Judiciário 2021-2026, atendendo aos seguintes aspectos:

I – ter horizonte de seis anos, compreendendo o mesmo período de vigência da Estratégia Nacional do Poder Judiciário, de 2021 a 2026; e

II – observar o conteúdo temático dos Macrodesafios e das diretrizes Estratégicas Nacionais do Poder Judiciário. [g.n.]

Sob outra vertente, destacam-se também do referido normativo superior as diretrizes referentes à execução da estratégia no âmbito dos órgãos do Poder Judiciário, por intermédio das quais, *verbis*:

Art. 7º A execução da Estratégia do Judiciário consistirá na implementação de políticas judiciárias nacionais e de programas, projetos e ações dos órgãos do Poder Judiciário.

Parágrafo único. Os órgãos do Poder Judiciário poderão utilizar as práticas publicadas no Portal CNJ de Boas Práticas do Poder Judiciário, para melhoria contínua da sua gestão administrativa e da sua prestação jurisdicional.

Art. 8º Os órgãos do Poder Judiciário manterão unidade de gestão estratégica para assessorar a elaboração, a implementação e o monitoramento do planejamento estratégico.

§ 1o A unidade de gestão estratégica referida no caput também atuará nas áreas de gerenciamento de projetos, otimização de processos de trabalho e, a critério do órgão, produção e análise de dados estatísticos.

§ 2o As unidades das áreas jurisdicionais e administrativas deverão prestar, à unidade de gestão estratégica, as informações de sua competência pertinentes ao plano estratégico. [g.n.]

Conforme se deduz desses preceitos, portanto, o necessário e prévio planejamento

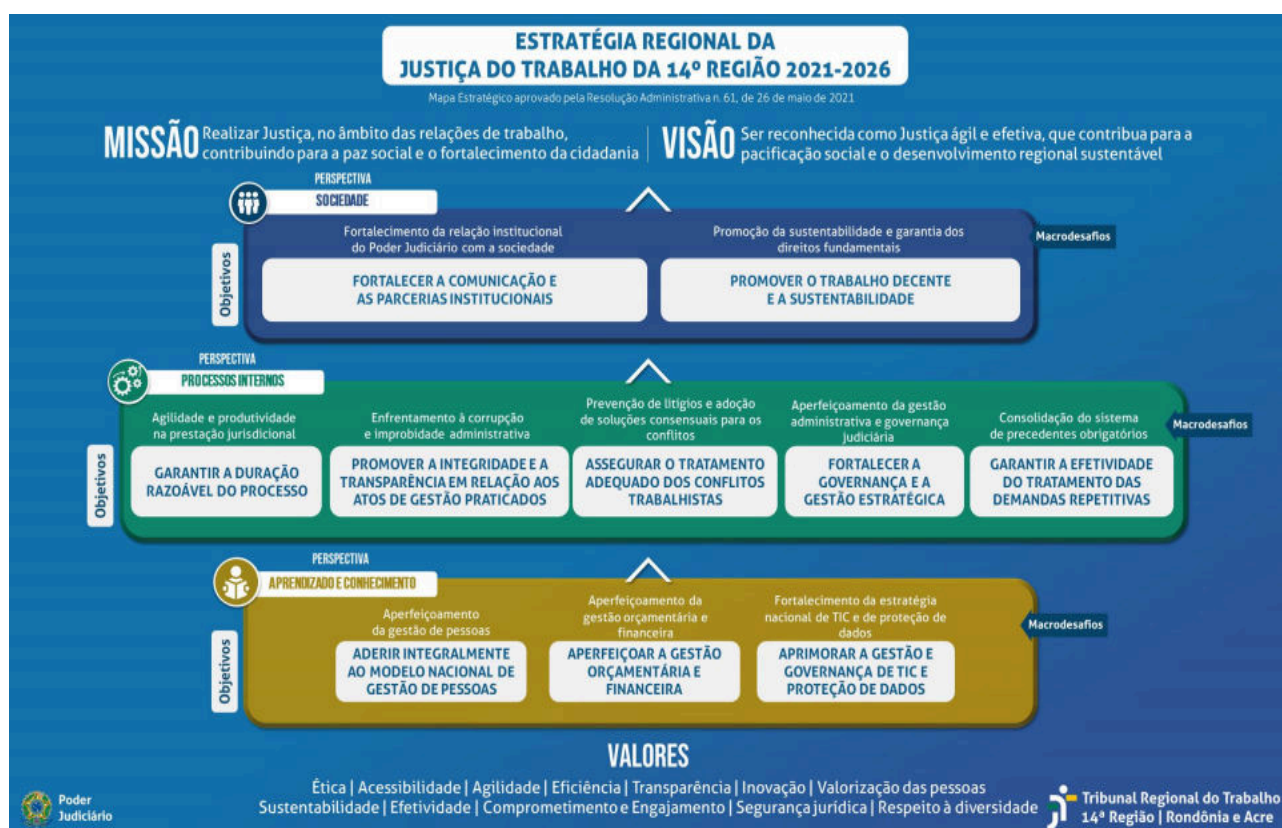
PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 14ª REGIÃO
Secretaria de Auditoria Interna

das atividades, planos de ações, projetos e outras ações institucionais estratégicas se traduzem como exigência legal e de natureza cogente, que visam justamente a dar efetividade aos princípios da finalidade do interesse público, eficiência, economicidade e integridade, dentre outros, agregando valor e soluções para as necessidades da instituição, de sorte a inspirar melhorias na governança e na gestão, inclusive no âmbito dos processos administrativos.

Esse, portanto, o aspecto importante para a avaliação da auditoria, em decorrência da primeira questão, consistente em saber “se a governança e a gestão da frota de veículos, combustíveis e insumos no âmbito do TRT da 14ª Região encontram-se devidamente compatibilizadas com os objetivos institucionais e estratégicos”.

É dizer, nessa linha de raciocínio e compreensão, se a gestão e governança no referido cenário se encontra compatível com os objetivos institucionais e estratégicos do próprio Regional da 14ª, bem ainda em conformidade com aqueles delineados para o Poder Judiciário no âmbito nacional.

Colocadas essas premissas, destaquemos o atual mapa estratégico do Regional da 14ª, aprovado pela Resolução Administrativa n. 61, de 26 de maio de 2021:



Do referido mapa, salientam-se os objetivos estratégicos de “**Fortalecer a governança e a gestão estratégica**”, e as consistentes em “**Aperfeiçoar a gestão orçamentária e financeira**”, sem olvidar, ademais, dos valores eleitos pelo Regional referentes à “eficiência, sustentabilidade, efetividade, comprometimento e engajamento”, além da segurança jurídica, todos indiscutivelmente a corroborar com a governança e gestão ligadas também e apropriadamente à organização da frota de veículos, combustíveis e insumos.

Neste contexto, podemos observar a presença de uma normatividade estratégica efetiva, com um grande potencial que visa impulsionar o desenvolvimento consistente de um sistema de controle interno direcionado para a gestão da frota do Regional 14, e seus respectivos desdobramentos.

Importante lembrar, pois, que os sistemas de controles internos representam processos integrados, efetuados pela direção e corpo de funcionários, estruturados para enfrentar os riscos e fornecer razoável segurança para a consecução da missão da entidade, de sorte a priorizar os seguintes objetivos gerais:

- a) execução ordenada, ética, econômica, eficiente e eficaz das operações;
- b) cumprimento das obrigações de *accountability* (prestação de contas);
- c) cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis;
- d) salvaguarda dos recursos para evitar perdas, mau uso e dano. (INTOSAI, 2004 e art. 2º, inciso V, da Instrução Normativa Conjunta MP/CGU Nº 01/2016).

Diante disso, detectamos no Planejamento Estratégico do TRT14 a existência de objetivos com disposições suficientes para corroborar com o desenvolvimento dos sistemas de controles internos no âmbito da seção de transportes, que visa aprimorar a gestão da frota e insumos.

A concepção regular de um planejamento estratégico pressupõe a existência de 3 distintos níveis: o estratégico, o tático e o operacional. Assim, o desdobramento da estratégia, inclusive a do Regional da 14ª, deve observar esse encadeamento lógico e sequencial, de tal maneira a concretizar os macrodesafios, objetivos e metas, todos previstos para o bom êxito da governança da instituição.

Não obstante as informações fornecidas pela Secretaria de Governança e Gestão Estratégica com base no questionário respondido no id. 25, em especial referente o fato de que a gestão da frota “se situa no âmbito dos planejamentos táticos/operacional”, é importante destacar que a ausência de correlação de temas relacionados à gestão e governança administrativa da frota de veículos, combustíveis e insumo de frotas, no PEP, pode limitar a eficácia e a abrangência do planejamento estratégico.

A gestão de frotas de veículos, combustíveis e insumos desempenha um papel significativo nas operações do Tribunal, uma vez que muitos de seus processos e atividades dependem da mobilidade eficiente; e, portanto, não se trata apenas de uma questão de planejamento tático/operacional; a gestão de frotas pode ter implicações diretas na eficácia da entrega dos serviços judiciários e administrativos, afetando a celeridade e a qualidade das atividades.

Nesses termos, a possível inclusão de indicadores relacionados à gestão de frotas, combustíveis e insumos no planejamento estratégico permitiria uma abordagem mais abrangente e holística (visão do todo) para alcançar os objetivos de longo prazo. Ao considerar a gestão de frotas como parte integrante da estratégia organizacional a administração estaria demonstrando uma perspectiva mais aberta e inclusiva do processo de planejamento.

A colaboração efetiva das unidades em todos os âmbitos, estratégico, tático e operacional é essencial para o sucesso do planejamento estratégico. Cada unidade traz conhecimentos, *insights* e recursos valiosos para contribuir para a consecução dos objetivos

organizacionais, sendo certo que a diversidade de iniciativas e perspectivas é uma força que pode impulsionar a inovação e a eficiência.

Estabelecidas essas premissas e analisadas as respostas, proads, plataforma digital, normatizações e evidências obtidas com o apoio da Secretaria de Governança e Gestão Estratégica e Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística, esta unidade de auditoria avalia e pondera acerca das seguintes particularidades dos sistemas de controles internos da Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos, em decorrência do planejamento estratégico do TRT14, que inspiram melhorias, com base no seguinte quadro:

| Achados | Avaliação da SEAUDI |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Ausência de alinhamento dos procedimentos de controles internos da Governança e Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos com o Plano Estratégico do TRT14; ● Fragilidade no asseguramento da conformidade legal e regulatória para o alinhamento dos controles internos com os objetivos e estratégias do TRT14; ● Ausência do estabelecimento de índices, indicadores e metas, para fins de execução e monitoramento da Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos no Regional da 14ª. <p>Evidências: “Conforme resposta do item 1.1, não há no Plano Estratégico a existência de índices, indicadores e metas que possam auxiliar a compreensão e desenvolvimento dos procedimentos dos controles internos da Governança e Gestão da Frota de veículos do Regional”. (Respostas ao Questionário de Auditoria – id. 25);</p> <p>“Estabelecer metas a nível tático para o estabelecimento de tais indicadores.” (Respostas ao Questionário de Auditoria – id. 25);</p> <p>“Não há uma rotina de iteração entre esta SEGGEST e a Secretaria Administrativa, a Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura, Logística e Segurança e Seção de Transportes para atualização de normativos de que tratam de gestão de frotas e controles internos.” (Respostas ao Questionário de Auditoria – id. 25);</p> | <p>Necessidade de elaborar um plano de ação que enfatize e conceda efetividade ao desdobramento da estratégia no nível operacional, com o estabelecimento de índices, indicadores e metas, de tal sorte a fortalecer a execução e o alinhamento dos controles internos da Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos no Regional da 14ª;</p> <p>A adoção de uma interação eficiente entre Secretaria de Governança e Gestão Estratégica, Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística e Seção de Transportes, para fins de auxílio e assessoramento técnico do plano de ação e demais medidas para disseminar e implementar com eficiência e eficácia os sistemas de controles internos da Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos no Regional da 14ª;</p> |

4.1.7 Proposta de encaminhamento

Nesse contexto, a par desta controladoria concluir que a Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e insumos do TRT14 não se encontra integralmente compatibilizada com os objetivos institucionais e estratégicos, havendo, portanto, espaço para melhorias conforme destacado no quadro supra, recomenda-se à administração do Regional da 14ª:

(I) a elaboração de um plano de ação, de sorte a conceder efetividade ao desdobramento da estratégia no nível operacional, com o estabelecimento de índices, indicadores e metas anuais, de tal sorte a fortalecer a execução e o alinhamento dos controles internos da Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e insumos com os objetivos e estratégias do TRT14;

(II) A adoção de uma melhor interação entre Secretaria de Governança e Gestão Estratégica e Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística e Seção de Transportes, para fins de auxílio e assessoramento técnico do plano de ação e demais medidas para disseminar e implementar com eficiência e eficácia os sistemas de controles internos da Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e insumos, no aspecto operacional, à luz do plano estratégico do Regional da 14ª.

Por fim, recomenda-se a prévia ciência por parte da Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística e Secretaria de Governança e Gestão Estratégica aos fundamentos estabelecidos nos itens **4.1, 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5, 4.1.6 e 4.1.7** deste relatório de auditoria.

4.2. Ausência de alinhamento dos sistemas de controles internos da Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos à Política de Gestão de Riscos do TRT da 14ª Região.

4.2.1. Situação encontrada

Em face da análise das respostas apresentadas à auditoria, tendo em vista o teor do questionário encaminhado à SEGGEST e CSIL, bem como as evidências e informações decorrentes daquelas respostas, observamos que a Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística e Seção de Transportes ressentem-se dos efeitos da ausência de um alinhamento efetivo entre os sistemas de controles internos, por elas utilizados, e a Política de Gestão de Riscos adotada pelo Regional da 14ª Região, mormente à luz dos postulados da eficiência e governança administrativas, e em face dos regramentos previstos no Decreto n. 9.203/17; na Norma NBR ISSO 31000: 2018 e Portarias GP N.s 087/2020 (Política de Gestão de Riscos do TRT14ª); e 088/2020 (Aprova Plano de Gestão de Riscos).

4.2.2. Critérios

a) Decreto n. 9.203/17; NORMA ABNT NBR ISO 31000: 2018; Modelo COSO (*The Committee of Sponsoring Organizations*); Referencial Básico de Gestão de Riscos – TCU – 2018;

b) Portarias GP ns 087/2020 (Política de Gestão de Riscos do TRT14ª); 088/2020 (Aprova Plano de Gestão de Riscos);

c) Instrução Normativa CGU/MP n. 01/2016 (Dispõe sobre Controles Internos, Gestão de Riscos e Governança no Âmbito do Poder Executivo federal); e

d) Acórdãos TCU ns 1543/2013 – Plenário e 1610/2013 – Plenário.

4.2.3. Evidências

- a) Respostas ao Questionário de Auditoria (id. 25);
- b) links de acessos a portarias e procedimentos;
- c) Informações Complementares ao Questionário de Auditoria (id. 32);
- d) Planilha com dados de manutenção dos geradores de energia (id. 45);
- e) Respostas à RDI nº 010/SEAUDI/2023 (id. 50);
- f) Continuidade de respostas à RDI nº 010/SEAUDI/2023 (id. 53);
- g) Proads n.s 3494/2023, 5526/2021, 6520/2022.

4.2.4. Causas

- a) desconhecimento das normas técnicas, inclusive normatização interna referente aos sistemas de controles internos e à Política de desenvolvimento da Gestão de Riscos;
- b) ausência de monitoramento e análise crítica periódica acerca dos sistemas de controles internos e da Política de Gestão de Riscos em utilização no âmbito do Regional da 14ª;
- c) desconhecimento por parte dos servidores quanto às suas atribuições e responsabilidades voltadas à Política de Gestão de Riscos.

4.2.5 Efeitos

- a) menor eficiência e eficácia quanto à implementação, desenvolvimento e monitoramento dos sistemas de controles internos e da Política de Gestão de Riscos; e
- b) falha no cumprimento da legislação e normatização interna: Decreto n. 9.203/17; NORMA ABNT NBR ISO 31000: 2018; Modelo COSO (*The Committee of Sponsoring Organizations*); Referencial Básico de Gestão de Riscos – TCU – 2018; Portarias GP ns 087/2020 (Política de Gestão de Riscos do TRT14ª); 088/2020 (Aprova Plano de Gestão de Riscos); Instrução Normativa CGU/MP n. 01/2016 (Dispõe sobre Controles Internos, Gestão de Riscos e Governança no Âmbito do Poder Executivo federal).

4.2.6. Manifestação da Controladoria

O achado de auditoria ora sob evidência resulta adstrito à abordagem e desenvolvimento da questão de auditoria n. 02, segundo a qual buscou-se analisar se o TRT da 14ª Região, para a governança e gestão da frota de veículos, combustíveis e insumos “executa o seu sistema de controles internos de forma alinhada e integrada à Política de Gestão de Riscos”.

Diante disso, os trabalhos de auditoria tiveram por escopo avaliar as respostas, dentre outras particularidades presentes nos sistemas de controles internos, levando em consideração sua integração à Gestão de Riscos, conforme as seguintes indagações (id. 25):

- 2.1 No âmbito da CSIL e Seção de Transportes há uma clara compreensão e comunicação a servidores e gestores quanto às diretrizes da Política de Gestão de Riscos do TRT da 14ª Região? De que forma? Especificar.
- 2.2 - Há na esfera de competência da CSIL e Seção de Transportes a prévia definição de responsabilidades para gerenciar riscos como um todo e em suas atividades e processos?
- 2.3 Os riscos atrelados à Gestão da Frota de veículos, combustíveis e insumos estão identificados, avaliados, tratados, monitorados e comunicados?

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 14ª REGIÃO
Secretaria de Auditoria Interna

2.4 Existem diretrizes sobre a periodicidade com a qual os riscos inerentes aos processos e atividades da Gestão da Frota de veículos, combustíveis e insumos devem ser identificados, avaliados, tratados, monitorados e comunicados, por intermédio de um plano de implementação de gestão de riscos?

2.4.1 Há um compartilhamento de conhecimentos, esforços e auxílios mútuos entre a Secretaria de Governança e Gestão Estratégica e CSIL/Seção de Transportes quanto à política de gestão de riscos?

2.5 Os servidores da CSIL e Seção de Transportes, conhecedores dos processos da unidade, e não apenas os gestores, participam da identificação, análise e avaliação de riscos, de sorte a colaborar com os controles internos?

2.5.1 Há capacitação específica desses servidores para eventual substituição aos cargos de chefia e/ou dos setores estratégicos?

A seu turno, a Secretaria de Governança e Gestão Estratégica e a Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística, com base no documento de id. 25, apresentaram as seguintes respostas, respectivamente:

2.1 Não há no âmbito da CSIL e Seção de Transportes a clara compreensão e comunicação aos servidores e gestores quanto às diretrizes da Política de Gestão Riscos do TRT da 14ª Região (CSIL);

2.2 Sim, conforme art. 8 da Portaria GP n. 87/2020, compete aos gestores de riscos, relativamente aos processos de trabalho e iniciativas sob sua responsabilidade, decidir: I - sobre a escolha dos processos de trabalho que devam ter os riscos gerenciados e tratados com prioridade em cada área técnica, à vista da dimensão dos prejuízos que possam causar; II - quais riscos deverão ser priorizados para tratamento por meio de ações de caráter imediato, a curto, médio ou longo prazos ou de aperfeiçoamento contínuo; III - sobre as ações de tratamento a serem implementadas, bem como o prazo de implementação e avaliação dos resultados obtidos. Deste modo, os gestores da CSIL e Seção de Transportes são responsáveis para gerenciar riscos como um todo e em suas atividades e processos. Frisa-se, porém, que tais gestores poderão solicitar, a qualquer tempo, apoio da SEGGEST para gerenciamento de tais riscos, sem contudo transferir a esta, tal responsabilidade (SEGGEST).

2.3 Não foram remetidos para análise desta SEGGEST ou comitê de Gestão de Riscos os levantamentos dos riscos atrelados à Gestão da Frota de veículos, combustíveis e insumos (SEGGEST).

2.4 O art. 10 da Portaria GP n. 87/2020 prevê que “o processo de gestão de riscos deve ser realizado em ciclos não superiores a 2 (dois) anos, abrangendo, no mínimo, os processos de trabalho das áreas de gestão orçamentária, gestão processual, gestão de pessoas, tecnologia da informação, comunicação e aquisições (SEGGEST).

2.4.1 Como última ação de compartilhamento relacionado à política de gestão de riscos se deu com a capacitação acima mencionada (SEGGEST).

2.5 Os servidores da CSIL e Seção de Transportes não participam da identificação, análise e avaliação de riscos, de sorte a colaborar com os controles internos (CSIL).

2.5.1 Não há capacitação específica dos servidores para eventual substituição aos cargos de chefia e/ou dos setores estratégicos (CSIL).

Com efeito, nos termos delineados no Decreto nº 9.203/17 (Dispõe sobre a política

de governança da administração pública federal direta, autárquica e fundacional), a administração pública federal direta, autárquica e fundacional devem aprimorar os seus sistemas de gestão de riscos e controles internos, tendo por objetivos os procedimentos que visam a identificar, avaliar, tratar e monitorar os riscos que possam impactar a implementação da estratégia, bem como do atendimento das finalidades da instituição no cumprimento da sua missão (art. 17 – g.n.).

No âmbito desse TRT da 14ª, tendo por base a Norma ABNT NBR ISO 31000:2018, que estabelece princípios e diretrizes para a gestão de riscos, foi instituída por força da Portaria GP n. 087/2020 a Política de Gestão de Riscos do TRT14ª, com base na possibilidade de incrementar uma melhoria nas tomadas de decisões, tudo em conformidade com as boas práticas adotadas no setor público.

Por intermédio da referida norma, está expresso que “a política deve ser observada por todas as áreas e níveis de atuação, sendo aplicável aos diversos processos de trabalho, projetos e ações do Tribunal Regional do Trabalho da 14ª”, impondo-se nessa ordem de orientação uma efetiva interatividade entre gestores e unidades, de sorte ao pleno cumprimento das finalidades institucionais (art. 4º, §§ 1º e 2º).

Nesse contexto, portanto, as eventuais inconsistências ou falhas detectadas nesta auditoria demandarão por parte notadamente da Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística, Seção de Transportes e Secretaria de Governança e Gestão Estratégica uma presente e substancial atenção, com enfoque na necessidade de adoção de ações, processos de trabalho e compromissos dos gestores das unidades, consistentes em minimizar ou suprimir as impropriedades, com base no escopo de análise, identificação e correções respectivas, tudo com vistas a fortalecer os sistemas de controles internos e conceder eficiência ao processo de gestão de riscos.

A propósito, importante reiterar ser indispensável para o implemento e resultado satisfatórios de um sistema de controles internos que haja, para além da fixação dos objetivos em prol da instituição e de outros importantes componentes, a adoção efetiva de uma política de gestão de riscos, que vise justamente a assegurar que os objetivos sejam de fato alcançados.

Diante disso, a auditoria observou a utilização de alguns controles internos no âmbito das CSIL e Seção de Transportes como, p. ex., a existência de norma disciplinadora das atividades de transporte e utilização de veículos oficiais (Portaria n. 1271/2011); de sistema informatizado de concessão de autorizações para o uso daqueles veículos oficiais; de alguns documentos padronizados para fins de declaração de termos de responsabilidades; ordens de serviços, de limpeza, para aquisição de peças; controles de saída e entrada de veículos, de fornecimento (via cartão magnético) de combustíveis e óleos lubrificantes; monitoramento de multas e implementação de seguros, bem a ainda as iniciativas de identificação dos veículos oficiais.

No entanto, apesar de se revelarem controles que apontam para a adoção de um caminho certo, há vários aspectos críticos que justificam a necessidade de aprimorar seus sistemas de gestão de riscos e processos.

Nesse sentido, os processos e procedimentos envolvidos na gestão de frota de veículos e insumos podem apresentar em seus desenvolvimentos algum tipo de complexidade ou intercorrências, e, portanto, a presença de controles isolados não garante a eficácia do sistema como um todo. Diante disso, um mapeamento abrangente dos processos é fundamental para

identificar possíveis lacunas e áreas que demandariam melhorias, notadamente no aspecto de atenção prioritária à Política de Gestão de Riscos.

Dito isso, e a par de efetivamente observar importantes iniciativas concretizadas pela administração, com o desenvolvimento de alguns controles internos na esfera da Gestão da frota de veículos, combustíveis e insumos, observamos, contudo, que as respectivas ações ainda comportam um aporte de melhorias, para fins de alinhamento e integração à referida política adotada pelo Regional da 14ª.

Nesse sentido, primeiramente, é mister a realização de capacitação especializada em riscos, em prol dos gestores e servidores que tratam da gestão da frota de veículos, combustíveis e insumos, uma vez que seria importante a transmissão dos conhecimentos básicos nessa seara, abrangendo, também, a capacitação em sistemas de controles internos na Administração Pública.

Em achados de auditoria, observamos pelo conteúdo das respostas apresentadas pela unidade auditada (CSIL - id. 25), que “não foram remetidos para análise da SEGGEST ou comitê de Gestão de Riscos os levantamentos dos riscos atrelados à Gestão da Frota de veículos, combustíveis e insumos”, bem como que “os servidores da CSIL e Seção de Transportes não participam da identificação, análise e avaliação de riscos, de sorte a colaborar com os controles internos.”

A par disso, é fundamental reconhecer que a identificação e avaliação de riscos são componentes essenciais da gestão eficaz de qualquer setor. Assim, descuidar da análise de riscos nesses aspectos específicos, como a gestão da frota de veículos, combustíveis e insumos, pode resultar em vulnerabilidades significativas para a instituição. A capacitação dos servidores da CSIL em gestão de riscos, portanto, é necessária para corrigir essa lacuna e permitir a inclusão dessas áreas críticas no processo de gerenciamento de riscos.

Importante salientar, ademais, que a falta de envolvimento dos servidores da CSIL e da Seção de Transportes na identificação e avaliação de riscos é um obstáculo significativo para o aprimoramento dos controles internos, e, portanto, capacitar esses servidores permitirá que eles desempenhem um papel mais ativo na identificação e mitigação de riscos em suas áreas de responsabilidade. Além disso, essa capacitação não apenas fortalecerá os controles internos, mas também promoverá um ambiente de trabalho mais colaborativo e responsável, onde todos estão cientes e contribuem para a segurança e eficiência das operações.

A medida adotada propiciará, por consequência, o início de outras atividades consecutivas com vistas ao mapeamento dos processos de trabalhos, ao estabelecimento de fluxogramas, adoção de boas práticas, manuais, indicadores, índices, metas, objetivos, mapas de riscos, dentre outros, para fins de fortalecer e aprimorar a governança administrativa.

É nesse compasso, por sinal, que a Política de Gestão de Riscos do Regional 14 consubstancia:

Art. 4º A Política de Gestão de Riscos tem por objetivo estabelecer princípios, diretrizes e responsabilidades para a gestão de riscos, incorporando a visão de riscos à tomada de decisão, em conformidade com as melhores práticas adotadas no setor público.

§ 1º A política definida nesta Portaria deve ser observada por todas as áreas e níveis de atuação, sendo aplicável aos diversos processos de trabalho, projetos e ações do Tribunal Regional do Trabalho da 14ª Região.

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 14ª REGIÃO
Secretaria de Auditoria Interna

§ 2º Deve haver interatividade entre as áreas e os seus respectivos Gestores para cumprimento dos objetivos organizacionais. [g.n.]

Outro aspecto importante à consideração consta das diretrizes previstas na Portaria n. 0716/2019 (portaria que rege as aquisições de bens e serviços no âmbito do TRT14), em conformidade com o que preconiza os arts. 23 e 24 do referido diploma, nos seguintes termos:

DO GERENCIAMENTO DE RISCOS

Art. 23. O Gerenciamento de Riscos é um processo que consiste nas seguintes atividades:

I – identificação dos principais riscos que possam comprometer a efetividade do Planejamento da Contratação, da Seleção do Fornecedor e da Gestão Contratual ou que impeçam o alcance dos resultados que atendam às necessidades de aquisição ou contratação.

(...)

Art. 24. O Gerenciamento de Riscos materializa-se no documento Mapa de Riscos. [g.n.]

Consubstanciadas essas diretrizes e normas, e analisadas as respostas e evidências obtidas com o apoio da Secretaria de Governança e Gestão Estratégica e Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística, esta unidade de auditoria avalia e pondera acerca das seguintes particularidades da política de gestão de riscos em curso no âmbito da CSIL, que inspiram melhorias, com base no seguinte quadro:

| Achados | Avaliação da SEAUDI |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">● Ausência de alinhamento dos sistemas de controles internos da CSIL e Seção de Transportes à Política de Gestão de Riscos;● Não incorporação da gestão de riscos nas práticas, controles internos, atividades e processos no âmbito da CSIL;● Ausência de um plano mais abrangente e inclusivo de implementação do processo de gestão de riscos, destinado especificamente à CSIL. <p>Evidências:</p> <p>“Não há no âmbito da CSIL e Seção de Transportes a clara compreensão e comunicação aos servidores e gestores quanto às diretrizes da Política de Gestão Riscos do TRT da 14ª Região (CSIL – id. 25)”;</p> <p>“Não foram remetidos para análise desta</p> | <p>Da análise empreendida em face dos trabalhos de auditoria, observamos a ausência de uma política de gestão de riscos no âmbito da CSIL e Seção de Transporte, não obstante aquelas unidades possuam alguns controles internos pontuais, carecendo, portanto, de uma implementação efetiva das diretrizes concernentes à gestão de riscos.</p> <p>Diante disso, vislumbramos:</p> <p>A necessidade de capacitar os servidores da CSIL e Seção de Transportes com o conhecimento especializado em gestão de riscos, se necessário por intermédio de oficinas e em face da identificação dos processos mais críticos (principais) daquela unidade;</p> <p>Em outros termos, há a necessidade de elaborar um plano de ação que preveja, além da capacitação nos conhecimentos técnicos necessários, o desdobramento desse conhecimento, com o mapeamento dos processos, atividades e elaboração das matrizes de riscos correspondentes, dentre outros procedimentos que visem a aprimorar a governança</p> |

| | |
|--|---|
| SEGGEST ou comitê de Gestão de Riscos os levantamentos dos riscos atrelados à Gestão da Frota de veículos, combustíveis e insumos (SEGGEST – id. 25”; “Os servidores da CSIL e Seção de Transportes não participam da identificação, análise e avaliação de riscos, de sorte a colaborar com os controles internos (CSIL); “Não há capacitação específica dos servidores para eventual substituição aos cargos de chefia e/ou dos setores estratégicos (CSIL – id. 25)”. | administrativa relacionada às atividades da CSIL/Seção de Transportes; Far-se-á importante, de igual modo, a título de sugestão, a participação do Comitê de Governança e Estratégia (R.A. n. 038/23) nos trabalhos previstos no multicitado plano de ação, a ser elaborado pela CSIL e SEGGEST. |
|--|---|

À luz dessa realidade, a unidade de controladoria, no que se refere à implementação e desenvolvimento da Política de Gestão de Riscos no âmbito da CSIL, considera haver espaço para melhorias, na forma e fundamentos apontados no quadro de avaliação acima reproduzido, devendo a CSIL, em conjunto e com o apoio da SEGGEST, providenciar o incremento efetivo da Política da Gestão de Riscos, em especial a capacitação de servidores e gestores sobre a temática de implantação, e o desenvolvimento da referida política, levando a efeito o correspondente plano de ação, que inclua os processos de trabalhos da CSIL.

4.2.7 Proposta de encaminhamento

Recomenda-se à administração do TRT da 14ª Região, a adoção de providências por meio da Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística e Secretaria de Governança e Gestão Estratégica, para a elaboração de um plano de ação, com vistas ao aperfeiçoamento da Política de Gestão de Riscos no âmbito daquela primeira unidade administrativa, em metodologia que preveja, além da capacitação nos conhecimentos técnicos necessários, o desdobramento desse conhecimento, com comunicação e aplicação respectivas nas atividades da CSIL, em especial o mapeamento dos processos e atividades, com as matrizes de riscos correspondentes.

Sugere-se, ademais, a participação do Comitê de Governança e Estratégia nos trabalhos previstos no multicitado plano de ação, a ser elaborado pela CSIL com o auxílio da SEGGEST.

Por fim, recomenda-se a prévia ciência por parte da Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística e Secretaria de Governança e Gestão Estratégica e Comitê de Governança e Estratégia (R.A. n. 038/23) aos fundamentos estabelecidos nos itens **4.2, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5, 4.2.6 e 4.2.7** do presente relatório de auditoria.

4.3. Impropriedades na implementação e desenvolvimento dos controles internos, em níveis de atividades, no âmbito da Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumo.

4.3.1. Situação encontrada

Tendo em vista as respostas apresentadas à auditoria, bem como o teor do questionário encaminhado à CSIL, as evidências e informações decorrentes daquelas respostas (ids. 28, 50 e 53), observamos que a referida unidade apresentou algumas falhas de controles internos no exercício de suas atividades, mormente à luz dos postulados da eficiência e governança administrativas, e em face dos regramentos previstos no Decreto n. 9.203/17; na

Norma NBR ISSO 31000: 2018 e Portarias GP N.s 087/2020 (Política de Gestão de Riscos do TRT14ª) e 088/2020 (Aprova Plano de Gestão de Riscos).

4.3.2. Critérios

- a) Decreto n. 9.203/17; NORMA ABNT NBR ISO 31000: 2018; Modelo COSO (*The Committee of Sponsoring Organizations*); Referencial Básico de Gestão de Riscos – TCU – 2018;
- b) Portarias GP N.s 087/2020 (Política de Gestão de Riscos do TRT14ª); 088/2020 (Aprova Plano de Gestão de Riscos);
- c) Instrução Normativa CGU/MP n. 01/2016 (Dispõe sobre Controles Internos, Gestão de Riscos e Governança no Âmbito do Poder Executivo federal); e
- d) Acórdãos TCU n.s 1543/2013 – Plenário e 1610/2013 – Plenário.

4.3.3. Evidências

- a) Respostas ao Questionário de Auditoria (id. 25);
- b) links de acessos a portarias e procedimentos;
- c) Informações Complementares ao Questionário de Auditoria (id. 32);
- d) Planilha com dados de manutenção dos geradores de energia (id. 45);
- e) Respostas à RDI nº 010/SEAUDI/2023 (id. 50);
- f) Continuidade de respostas à RDI nº 010/SEAUDI/2023 (id. 53);
- g) Proads n.s 3494/2023, 5526/2021, 6520/2022.

4.3.4. Causas

- a) desconhecimento das normas técnicas, inclusive normatização interna referente aos sistemas de controles internos e à Política de desenvolvimento da Gestão de Riscos;
- b) ausência de monitoramento e análise crítica periódica acerca dos sistemas de controles internos e da Política de Gestão de Riscos em utilização no âmbito do Regional da 14ª e da própria CSIL; e

4.3.5 Efeitos

- a) menor eficiência e eficácia quanto à implementação, desenvolvimento e monitoramento dos sistemas de controles internos, inclusive em níveis de atividades, e da Política de Gestão de Riscos;
- b) falha no cumprimento da legislação e normatização interna: Decreto n. 9.203/17; NORMA ABNT NBR ISO 31000: 2018; Modelo COSO (*The Committee of Sponsoring Organizations*); Referencial Básico de Gestão de Riscos – TCU – 2018; Portarias GP ns 087/2020 (Política de Gestão de Riscos do TRT14ª); 088/2020 (Aprova Plano de Gestão de Riscos); Instrução Normativa CGU/MP n. 01/2016 (Dispõe sobre Controles Internos, Gestão de Riscos e Governança no Âmbito do Poder Executivo federal).

4.3.6. Manifestação da Controladoria

O achado de auditoria em destaque possui conexão com a abordagem da questão de auditoria n. 03, segundo a qual buscou-se analisar se o TRT14 (CSIL) “desenvolve a Governança e Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos, com respaldo na conformidade legal, eficiência, integração, ética e economicidade”.

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 14ª REGIÃO
Secretaria de Auditoria Interna

Em face disso, os trabalhos de auditoria tiveram por escopo avaliar as respostas, dentre outras particularidades presentes nos sistemas de controles internos, levando em consideração a execução destes no âmbito das atividades da CSIL, nos termos das indagações seguintes (id. 25):

3.1 Existem normas e/ou procedimentos no Regional que disciplinam as atividades funcionais da Gestão da Frota, combustíveis e demais insumos (p. ex., Manuais, Portarias, Resoluções, Código de ética e outros normativos)?

3.2 - Há no âmbito da CSIL/Seção de Transportes a padronização de atividades e rotinas de trabalho para incrementar e otimizar a força de trabalho e conseqüente realização dos controles internos (p. ex., mapeamento de processos, fluxogramas, checklists, revisões de procedimentos, etc.)?

3.3 Há utilização de sistemas de registros e controles informatizados e parametrizados no âmbito da Gestão da frota, utilização de combustíveis e outros insumos?

3.3.1 Se positivo, as funcionalidades que integram os sistemas informatizados em utilização atendem satisfatoriamente às demandas da unidade, sob os aspectos da eficiência e eficácia dos controles?

3.4 - Houve no âmbito do Regional da 14ª, nos últimos 3 (três anos) aquisição de veículos oficiais? Se positiva resposta, indicar os processos administrativos respectivos.

3.5 - Existem ficha de cadastro de veículo oficial e termo de vistoria da frota de veículos do Tribunal?

3.6 - Quais dos documentos abaixo são utilizados na Seção de Transporte?

3.6.1 Requisição de Transporte (RT);

3.6.2 Autorização de Circulação;

3.6.3 Controle de frequência dos Agentes de Polícia/Motoristas;

3.6.4 Termo de Responsabilidade de Motoristas;

3.6.5 Ordem de Serviço para Manutenção de Veículo;

3.6.6 Ordem de Serviço para Limpeza e higienização dos veículos;

3.6.7 Ordem de Serviço para Aquisição de Peças e insumos para os veículos;

3.6.8 Boletim de Veículo;

3.6.9 Outros – informar quais são.

3.7 - Existem controles de saída e entrada de veículos da garagem do Tribunal?

3.8 - Nas demais unidades do TRT14 é realizado o controle de saída e entrada dos veículos?

3.9 - A Seção de Transporte efetua controle de manutenção dos veículos do Regional?

3.10 - É realizado controle de gastos de combustíveis dos veículos?

3.11 - A Seção de Transporte tem mapa de controle de desempenho dos veículos?

3.12 - Existem procedimentos para troca de óleo dos veículos?

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 14ª REGIÃO
Secretaria de Auditoria Interna

- 3.12.1 Este procedimento atende os requisitos de quilometragem rodada?
- 3.13 - Existe escala de viagens dos motoristas?
- 3.13.1 De que forma é realizada a escala de viagem?
- 3.14 - É feito o acompanhamento do pagamento das multas aplicadas nos veículos/motoristas?
- 3.15 - Houve sinistros com os veículos oficiais do Tribunal nos exercícios de 2021, 2022 e 2023, até 30 de junho?
- 3.15.1 Quais foram as providências adotadas?
- 3.16 - Há processos referentes a acidentes de trânsito (sinistros) envolvendo os veículos do Regional? Em caso positivo indicar os processos.
- 3.17 - No caso dos sinistros, com perda total dos veículos, os documentos foram encaminhados ao setor de Patrimônio, para abertura de processos de baixa?
- 3.18 - A documentação da frota de veículos do Tribunal está regularizada?
- 3.18.1 Em caso negativo, informar os veículos e os exercícios que se encontram pendentes, assinalando os motivos.
- 3.19 - A frota de veículos está segurada? Explique o tipo de cobertura de forma detalhada.
- 3.20 - Existem veículos sem condições de trafegar? Em caso afirmativo informar na coluna das respostas/evidências: a) desde quando está parado (data); b) estado de conservação; e c) o motivo porque não foi realizada a sua baixa.
- 3.21 - A Seção de Transporte faz levantamento anual dos veículos suscetíveis de alienação? Quais sejam: ociosos, antieconômicos ou irrecuperáveis.
- 3.22 - Os veículos são acomodados em local com proteção adequada, isto é, local coberto e seguro?
- 3.23 - A Seção de Transporte faz a divulgação da frota de veículos utilizada pelo Tribunal no DEJT e na sua página eletrônica, no portal "Transparência" até o dia 31 de janeiro de cada ano?
- 3.24 - A frota de veículos do Tribunal é identificada?
- 3.24.1 Em caso afirmativo, de que forma?
- 3.25 - A Seção de Transporte enfrenta alguma dificuldade?
- 3.25.1 Em caso afirmativo informar quais são?
- 3.26 - É realizado plano de capacitação dos servidores condutores de veículos oficiais? Com que periodicidade? Quais matérias compõem os cursos?

A seu turno, a Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística, com base no documento de id. 25, apresentou as seguintes respostas, consecutivamente:

- 3.1. Portaria 1271 de 22/08/2011 Regulamento de Atividades de Transporte e Utilização de Veículos Oficiais na forma do anexo desta Portaria.
- 3.2 Em parte.

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 14ª REGIÃO
Secretaria de Auditoria Interna

3.3 Site com link para registro de Autorizações, Utilizações e Solicitações de Veículos Oficiais. Deve ser utilizado navegador Chrome ou compatível e fazer login na conta institucional do TRT14 com o email da instituição.
<https://sites.google.com/trt14.jus.br/trt14-csils-veiculos-oficiais/in%C3%Adcio>

3.3.1 Sim.

3.4 Não.

3.5 Em parte.

3.6. Repostas a partir do item 3.6.1.

3.6.1. Sim.

3.6.2. Sim.

3.6.3. Sim. Entrada e saída registrada na forma de coleta digital (biometria eletrônica).

3.6.4. Sim.

3.6.5. Sim.

3.6.6. Sim.

3.6.7. Sim.

3.6.8. Sem resposta.

3.6.9. Sem resposta.

3.7. Sim.

3.8. Sim.

3.9. Sim.

3.10. Sim.

3.11. Sim.

3.12 Sim. Kilometragem rodada ou data de troca, o que ocorrer primeiro.

3.12.1. Sim.

3.13. Em parte.

3.13.1 Devido a falta de pessoal é aquele que tiver disponibilidade, esteja em atividade tenha o perfil da missão a ser executada.

3.14 Sim. Quando da ocorrência de multa o condutor responsável faz o devido recolhimento, tanto na capital como nas demais unidades espalhadas nos estados de Rondônia e Acre.

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 14ª REGIÃO
Secretaria de Auditoria Interna

3.15 Sim.

3.15.1 Sem resposta.

3.16 Sim. Proad 250/2022 Sinistro S10 NEB5456 VT Epitaciolândia/AC. Proad 3280/2022 Sinistro S10 NEB4476 VT Feijó/AC

3.17 Sim. Proad 3280/2022 id (8, 9, 10)

3.18 Sim. Proad 706/2023 Licenciamento anual de veículos exercício/2023.

3.18.1 Sem resposta.

3.19. Sim. Proad 336/2021 Seguro de veículos da frota com cobertura contra danos materiais resultantes de sinistros de roubo ou furto, colisão, incêndio, danos causados pela natureza, atos danosos praticados por terceiros e assistência 24 horas, para 59 (cinquenta e nove) veículos pertencentes à frota oficial deste Regional.

3.20 . Não.

3.21 Sim. E os veículos classificados como: ociosos, antieconômicos ou irrecuperáveis o setor responsável dar o destino legal via proad a exemplo do 786/2020.

3.22. Sim. No edifício TRT sede e Anexo do Almoxarifado, CMP os veículos ficam respectivamente no estacionamento do subsolo e vagas cobertas em locais fechados, segurança e monitoramento 24/dia. Fóruns e unidades do interior, todas contam com garagens cobertas em local fechado e segurança híbrida 24 horas por dia.

3.23. Sim. Publicação realizada em cumprimento ao Art. 5º da Resolução nº 83/2009/CNJ e ao Art. 6º da Resolução CSJT nº 68 de 21/06/2010.

3.24. Sim.

3.24.1 Os veículos de serviço são adesivados nas portas com logótipo da justiça do trabalho da 14ª região (RO/AC)

3.25. Sim.

3.25.1 Principal é a falta de pessoal. A frota é gerenciada pelo chefe da seção de transportes com veículos de Colorado D'Oeste a Cruzeiro do Sul, também a falta de agentes para conduzir veículos, situação essa que tende a se agravar com a aposentadoria dos agentes de polícia e não abertura de concurso para este cargo.

3.26. Em parte. Anualmente é feito um curso de reciclagem para os agentes de polícia com abordagens em legislação de trânsito, condução de veículos oficiais, transporte de autoridades e dignitários, etc.

Em continuidade, por intermédio da Requisição de Documentos e Informações n. 009SEAUDI/2023 (id. 27), esta unidade de auditoria solicitou à CSIL informações complementares

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 14ª REGIÃO
Secretaria de Auditoria Interna

sobre a padronização das atividades e rotinas de trabalho na Seção de Transporte, incluindo descrição dos processos, mapeamento de processos, *checklists* e fluxogramas, bem como informações sobre os sistemas de registros e controles informatizados relacionados à gestão da frota, combustíveis e insumos, incluindo processos, etapas de controle e relatórios de consumo. Adicionalmente, também foi solicitada a confirmação da existência e detalhes da ficha de cadastro de veículo oficial e termo de vistoria da frota de veículos, bem como os responsáveis por esses procedimentos, juntamente com a confirmação da existência e detalhes dos documentos utilizados na Seção de Transporte, como Requisição de Transporte, Autorização de Circulação, Controle de Frequência dos Agentes de Polícia/Motoristas, Termo de Responsabilidade de Motoristas, Ordem de Serviço para Manutenção de Veículo, dentre outras da gestão da frota.

Em resposta ao expediente mencionado, sobreveio a informação de id. 32, apresentada pela Chefia da Seção de Transportes, nos seguintes termos:

Informações complementares às respostas relacionadas aos itens: 3.2, 3.3, 3.5 e 3.6

3.2 - Há no âmbito da CSIL/Seção de Transportes a padronização de atividades e rotinas de trabalho para incrementar e otimizar a força de trabalho e consequente realização dos controles internos (p. ex., mapeamento de processos, fluxogramas, *checklists*, revisões de procedimentos, etc.)?

R - Em parte. Considerando que até a presente data tirando Portaria 1271/2011 no âmbito da Seção de Transportes não existe cartilhas, manuais, *checklists*, fluxogramas, mapeamentos, estatística de dados, pessoal, (recurso humano) com esse fim, os procedimentos e rotinas de trabalho existentes são copiadas do histórico, e experiências do dia-a-dia de forma a dar vazão nas demandas, as quais são diversas e variadas.

3.3 - Há utilização de sistemas de registros e controles informatizados e parametrizados no âmbito da Gestão da frota, utilização de combustíveis e outros insumos?

R – Sim. Utiliza-se um sistema de registro de Autorizações, Utilizações e Solicitações de Veículos Oficiais, que resumisse num programa informatizado criado pelo servidor Silvino Roberto Cavassana, o qual veio a facilitar nos controles, tendo em vista que o modelo anterior era de forma manual. Quanto a combustíveis e outros insumos, embora exista os dados dos relatórios do sistema de abastecimento e manutenção da empresa de gestão e tecnologia de frota em cartão, citados dados não são planilhados ou catalogados.

3.5 - Existe ficha de cadastro de veículo oficial e termo de vistoria da frota de veículos do Tribunal?

R – Em parte. Em relação a ficha de cadastro de veículo oficial, no sistema de Autorizações, Utilizações e Solicitações de Veículos Oficiais, encontra-se o rol de todos os veículos pertencentes à frota do Tribunal o qual é usado para controlar data, horário de saída e chegada, destino, km rodados e usuário., quanto a termo de vistoria que é de suma importância, até o momento não dispomos e tendo em vista que os veículos não têm condutor exclusivo, citado termo implica em fazer vistoria e checagem do veículo a cada saída e chegada, as quais durante o dia são várias e em diversos veículos, sendo que um condutor durante o expediente dirige mais de um carro, carecendo assim de pessoal para implementar as ações necessárias de maior controle, sendo a frota atualmente de 53

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 14ª REGIÃO
Secretaria de Auditoria Interna

(cinquenta e três) veículos nas diversas unidade do Tribunal, distribuídas de Colorado D'Oeste/RO a Cruzeiro do Sul/AC, e tempos passados a frota contava com mais de cem (100) veículos, tendo à frente da Seção de Transportes um chefe, não sendo este exclusivo, desempenhando outras atividades.

3.6 - Quais dos documentos abaixo são utilizados na Seção de Transporte? 3.6.1 Requisição de Transporte (RT); 3.6.2 Autorização de Circulação; 3.6.3 Controle de frequência dos Agentes de Polícia/Motoristas; 3.6.4 Termo de Responsabilidade de Motoristas; 3.6.5 Ordem de Serviço para Manutenção de Veículo; 3.6.6 Ordem de Serviço para Limpeza e higienização dos veículos; 3.6.7 Ordem de Serviço para Aquisição de Peças e insumos para os veículos; 3.6.8 Boletim de Veículo.

R – Sim. Segue cópias de documentos utilizados e relatórios janeiro/2022 a julho/2023.

- 3.6.1 – Solicitação de veículos;
- 3.6.2 - Autorização para utilização de veículos oficiais;
- 3.6.3 - Controle de frequência;
- 3.6.4 - Utilização de veículos;
- 3.6.5 - OS Manutenção de aquisição de peças;
- 3.6.6 - OS Lavagem e higienização;
- 3.6.7 - OS Aquisição de peça;
- 3.6.8 – Boletim de veículo.

Segue também:

- Formulários de uso de veículos e
- Relatórios de abastecimentos, peças, manutenções e lavagens.
- Neste endereço (<https://sites.google.com/trt14.jus.br/trt14-csils-veiculos-oficiais/in%C3%ADcio>) poderá ser acessado dados de todos os veículos e condutores Agentes e Oficiais de Justiça.

Porto Velho/RO, 30 de agosto de 2023.

Reginaldo dos Reis Brito

Chefe da Seção de Transportes

Em prosseguimento às atividades de auditoria, e tendo em vista a análise dos documentos e procedimentos observados (proads n. 5526/2021, 6520/2022), encaminhamos a RDI n. 010/SEAUDI/2023 (id. 44) à CSIL/Seção de Transporte, de sorte a colher as informações quanto ao acompanhamento contratual das manutenções realizadas nos grupos geradores de energia elétrica do TRT14, haja vista que identificadas algumas possíveis incompatibilidades entre a natureza dos serviços prestados, o número de horas para execução dos serviços e os respectivos valores cobrados.

Nesse cenário, a auditoria confeccionou o seguinte quadro demonstrativo, tendo em vista os serviços prestados pela empresa SL ENERGIA E GRUPOS GERADORES a título de manutenção dos geradores de energia elétrica do TRT14:

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 14ª REGIÃO
Secretaria de Auditoria Interna

Relatório de Manutenção efetuado com os Geradores de Energia do TRT da 14ª Região.

| Página do Relatório Id | Placa Motor | Modelo | Marca | Combustível | Localização | KM | Data de Aprovação | Hora de Aprovação | Data de Entrega | Hora de Entrega | Data de Finalização | Hora de Finalização | Categoria | Ordem de Serviço | Item | Tempo - Mão De Obra | Valor do Serviço | Empresa |
|------------------------|-------------|-------------|---------|-------------|---------------------|-----|-------------------|-------------------|-----------------|-----------------|---------------------|---------------------|------------|------------------|--|----------------------|------------------|--|
| 16 | ZER0465 | CUMMINS WEG | Gerador | Diesel | Porto Velho | 770 | 20/04/22 | 14:36:29 | 22/04/22 | 10:27:57 | 22/04/22 | 10:41:24 | Preventiva | OS 08 | Bomba Injetora Diesel | 08:00:00 | R\$5.961,84 | SL Energia e Grupos Geradores - PVH-RO |
| 50/51 | ZER0467 | SCANIA WEG | Gerador | Diesel | Porto Velho | 120 | 14/04/23 | 09:53:20 | 14/04/23 | 10:34:29 | 14/04/23 | 15:14:19 | Preventiva | OS 387 | Substituir Reparo do Motor | 05:25:00 | R\$2.760,00 | SL Energia e Grupos Geradores - PVH-RO |
| 97 | ZER0466 | SCANIA WEG | Gerador | Diesel | Porto Velho | 114 | 25/08/22 | 13:26:27 | 27/09/22 | 14:44:31 | 27/09/22 | 16:04:47 | Preventiva | OS 172 | Bomba Injetora Diesel | 18:00:00 | R\$16.236,00 | SL Energia e Grupos Geradores - PVH-RO |
| 325 | ZER0466 | SCANIA WEG | Gerador | Diesel | Porto Velho | 114 | 25/08/22 | 13:26:27 | 27/09/22 | 14:44:31 | 27/09/22 | 16:04:47 | Preventiva | OS 172 | Bomba Injetora Diesel | 18:00:00 | R\$16.236,00 | SL Energia e Grupos Geradores - PVH-RO |
| 570 | ZER5055 | MWM WEG | Gerador | Diesel | Ji-Paraná | 1 | 28/06/22 | 15:33:10 | 28/06/22 | 09:56:25 | 28/06/22 | 10:03:43 | Preventiva | OS 120 | Limpeza e Regulagem da Bomba Injetora Diesel | 05 dias 120:00:00 | R\$11.241,60 | SL Energia e Grupos Geradores - PVH-RO |
| 570 | GER6544 | CUMMINS GPB | Gerador | Diesel | Machadinho do Oeste | 1 | 30/06/22 | 11:30:44 | 30/06/22 | 12:25:24 | 30/06/22 | 13:13:33 | Preventiva | OS 121 | Limpeza e Regulagem da Bomba Injetora Diesel | 05 dias 120:00:00 | R\$14.955,60 | SL Energia e Grupos Geradores - PVH-RO |
| 778 | ZER0669 | YANMAR WEG | Gerador | Diesel | Cacoal | 58 | 10/05/22 | 08:47:59 | 12/05/22 | 11:51:23 | 13/05/22 | 09:53:10 | Preventiva | OS 09 | Retificar Bomba Injetora Diesel | 20:00:00 | R\$14.477,20 | SL Energia e Grupos Geradores - PVH-RO |
| 876 | ZER0662 | YANMAR WEG | Gerador | Diesel | Pimenta Bueno | 10 | 13/03/23 | 13:01:23 | 13/03/23 | 15:20:02 | 13/03/23 | 16:37:28 | 13/03/23 | OS 371 | Reparar - Conferir ponto da Bomba e Entrada de Ar. | 01 dia 24:00:00 | R\$14.478,20 | SL Energia e Grupos Geradores - PVH-RO |

a) Observação: Verificou-se durante a coleta dos dados que os lançamentos efetuados nas páginas 97 e 325 são os mesmos, ou seja, parece estar duplicados ou aqueles da página 325 é resumo da 114.

b) Constatou-se ainda que os lançamentos da página 541 é resumo das manutenções realizadas no período de 01 a 30/06/2022, na página 570. Razão pela qual não foram lançados nesta planilha.

As indagações da auditoria foram formuladas, conforme já destacado, diante das possíveis incompatibilidades entre os serviços prestados, número de horas e valores cobrados, conclusão alcançada pela análise do quadro supra, p. ex., diante do cotejo realizado entre o item 570 (Relatório id. 42)/categoria preventiva/OS 120/limpeza e regulagem de Bomba Injetora Diesel/Tempo mão de obra = 5 dias/120 horas/valor do serviço = R\$11.241,60/Empresa SL Energia e Grupos Geradores PVH-RO.

Outros registros dignos de apontamentos, referem-se também aos itens: 570 (Relatório id. 42)/categoria preventiva/OS 121/limpeza e regulagem de Bomba Injetora Diesel/Tempo mão de obra = 5 dias/120 horas/valor do serviço = R\$14.955,60/Empresa SL Energia e Grupos Geradores PVH-RO; e, 870 (Relatório id. 42)/categoria preventiva/OS 371/Reparar – Conferir ponto da Bomba e Entrada de ar/Tempo mão de obra = 1 dia/24 horas/valor do serviço = R\$14.478,20/Empresa SL Energia e Grupos Geradores PVH-RO.

Por sua vez, a Chefia da Seção de Transportes, por meio do documento de id. 50, forneceu esclarecimentos relativos ao processo de solicitação e prestação de serviços de manutenção de geradores de energia, concluindo pela regular qualificação técnica do fiscal do contrato no que diz respeito à avaliação dos valores cobrados nessa referência.

Há também manifestação escrita do fiscal do contrato, por intermédio do documento de id. 53, a qual, apesar de apresentar esclarecimentos sobre as informações que considerou equívocas por parte da Secretaria de Auditoria, não apresentou as informações e respostas solicitadas pela auditoria na RDI n. 010/SEAUDI/2023 (id. 44).

Com base nessas informações, é importante, em primeiro lugar, esclarecer que o contrato estabelecido entre o TRT14 e a Empresa Prime Consultoria e Assessoria Empresarial LTDA (Contrato n. 2/2022) não contém nenhum dado informativo detalhado ou orientações referentes aos valores estimados para cobrança a título de manutenção de geradores de energia.

O contrato carece de diretrizes claras nesse aspecto, conforme pode ser constatado nos documentos de ids. 71 do proad n. 5526/2021 e 02 do proad 6520/2022."

Nesses moldes, é notável a ausência de critérios em relação aos valores cobrados pelos serviços de manutenção, uma vez que a discrepância entre o tempo de mão de obra e os valores é evidente, o que sugere que não existe uma base sólida para estabelecer preços. Logo, isso pode ser considerado uma falha tanto na formação do contrato, bem ainda na gestão dos serviços de manutenção.

Os achados apresentados indicam que o tempo de mão de obra parece excessivo para a natureza dos trabalhos realizados. Referida constatação, portanto, tem a aptidão para levantar questionamentos sobre a eficiência dos serviços prestados e pode sugerir que a empresa está cobrando mais horas do que o necessário ou que os valores se encontram não condizentes com a natureza e/ou complexidade dos serviços prestados.

A título ilustrativo, os dados fornecidos nos parágrafos precedentes demonstram que a manutenção denominada "limpeza e regulagem de Bomba Injetora Diesel" levou 5 (cinco) dias para ser concluída, resultando em um valor de R\$14.955,60. Enquanto isso, a "conferência do ponto da bomba e entrada de ar" levou apenas 24 (vinte e quatro) horas, mas o valor cobrado foi quase o mesmo, R\$14.478,20. Essas incompatibilidades sugerem falta de justificativa para os preços e podem ser motivo de preocupação para a gestão e governança administrativas.

Não é demasiado destacar, à luz de todas as diretrizes e princípios que informam as contratações no âmbito da administração pública, que os gastos com a manutenção de geradores de energia elétrica precisam ser mais transparentes, justificáveis com os preços praticados no mercado e condizentes com o tempo de mão de obra e a natureza dos serviços prestados. E isso, sem sombra de dúvidas, precisa estar claramente consubstanciado nos contratos que regem esse tipo de serviços.

Com efeito, a ausência de critérios claros e a discrepância entre os valores cobrados e o tempo de mão de obra podem de fato levantar questões sobre a integridade dos processos de contratação e manutenção, de maneira que, para promover a responsabilidade e a eficiência na gestão de recursos, é fundamental estabelecer padrões e critérios transparentes que garantam a regularidade e a economia nos gastos com a manutenção de geradores de energia elétrica.

Portanto, em relação ao aspecto específico que foi analisado, referente às manutenções de geradores de energia elétrica no âmbito do Regional da 14ª, a auditoria enfatiza a importância da adoção de medidas concretas, que visem a compreensão das causas subjacentes e a implementação de possíveis soluções para enfrentar situações contratuais dessa modalidade, recomendendo, dessa forma, a autuação de processo administrativo que promova:

1) revisão detalhada do contrato relacionado à manutenção dos geradores de energia elétrica, de sorte a verificar:

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 14ª REGIÃO
Secretaria de Auditoria Interna

a) a análise comparativa dos valores cobrados pela empresa de manutenção com os preços praticados no mercado para serviços semelhantes. Referida diligência auxiliará para determinar e esclarecer se os valores cobrados são justificáveis e se estão em conformidade com as práticas de mercado;

b) o motivo da ausência de critérios claros no contrato 2/2022 (proad n. 5526/2021 e proad n. 6520/2022) para fins de evidenciar, dentre outros, a forma de execução dos serviços, a precificação e o tempo de mão de obra a título e em decorrência de manutenção nos geradores de energia;

c) a realização do contato necessário com a empresa de manutenção para solicitar explicações sobre os valores cobrados e o tempo de mão de obra para os serviços em questão;

d) junto aos gestores e fiscais de contrato levantar informações acerca do efetivo monitoramento e acompanhamento dos serviços prestados, inclusive para verificar se os serviços foram realizados de acordo com os padrões estabelecidos e se os resultados foram satisfatórios;

2) Após concluir o levantamento das informações necessárias relacionadas às manutenções dos geradores de energia, compilar todos os resultados em relatório detalhado que inclua constatações, conclusões, providências adotadas e recomendações para as ações futuras. O referido relatório servirá como base para adoção de medidas corretivas ou de responsabilização, se for o caso.

3) Caso a instrução dos autos revele impropriedades, considere tomar medidas disciplinares ou jurídicas contra os responsáveis, se houver evidência de conduta inadequada, como negligência, sobrepreço ou violação de normas e procedimentos licitatórios e de contratação, inclusive relacionada à ausência de diretrizes e cláusulas contratuais claras acerca da mão de obra e valores cobrados no procedimento de manutenção em geradores de energia elétrica, no âmbito do TRT14.

Conforme é possível depreender da natureza das ações, controles internos em nível de atividades correspondem às atividades materiais e formais, como processos e procedimentos, ética e integridade, técnicas e ferramentas, inclusive tecnológicas, idealmente concebidas e implementadas no ambiente interno da instituição, para minimizar os riscos e assegurar o alcance de objetivos organizacionais e de políticas públicas.

Nesse pórtico, as atividades de controles internos devem ser apropriadas, funcionar consistentemente de acordo com um plano de longo prazo, ter custo adequado, ser abrangentes, razoáveis e diretamente relacionadas aos objetivos de controle (vide art. 11, inciso III, da Instrução Normativa CGU/MP n. 01/2016).

No teor do Acórdão TCU n. 1543/2013 - Plenário, a propósito, resulta explicitado, *verbis*:

(...). 8. Isso dito, e adentrando no mencionado **ambiente interno**, tem-se que, conforme

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 14ª REGIÃO
Secretaria de Auditoria Interna

conceituado pela Organização Internacional de Entidades Fiscalizadoras Superiores (Intosai) e pelo próprio Coso, sua estrutura é *“moldada pela história e cultura da organização e, por sua vez, reflete, de maneira explícita ou não, a maneira como os negócios nela são conduzidos. É o chamado tom da organização, refletindo a cultura de riscos e a forma como eles são encarados e gerenciados, influenciando a consciência de controle das pessoas. O ambiente interno é a base, o alicerce para todos os outros componentes do sistema de controle interno, provendo disciplina e estrutura. É ele que proporciona a atmosfera na qual as pessoas conduzem cotidianamente suas atividades e executam suas responsabilidades”*.

9. Segundo apontam, o ambiente interno é resultante da interação de vários elementos, a saber: integridade e valores éticos; filosofia da direção e estilo gerencial; estrutura organizacional e de governança; e políticas e práticas de recursos humanos.

É, portanto, nesse contexto normativo e ideológico que os controles internos em nível de atividades devem ser avaliados, levando-se em consideração os objetivos-chave dos processos, os macroprocessos, as atividades neles contidas, e os próprios encadeamentos em que são realizados (fluxogramas, manuais, mapeamentos, etc); o volume de trabalho, incidência dos eventuais problemas, indicadores, dados de desempenho, normas e regulamentações respectivamente correlacionadas, em especial à luz dos postulados da ética, integração, economicidade, eficiência e eficácia.

Nesse propósito, identificamos que a Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística evidencia em suas respostas complementares, e em face do questionário de auditoria, um cenário importante no que se refere o atual desenvolvimento e maturidade dos controles internos em nível de atividades, de sorte a permitir que tenhamos um panorama da situação vivenciada naquela unidade.

Saliente-se, uma vez mais, a importância da premissa normativa segundo a qual a gestão de riscos deva ser inclusiva, propiciando aos interessados (protagonistas administrativos) efetiva participação em busca da realização dos objetivos do Regional da 14ª Região. Nesse sentido:

Art. 5º Na execução da gestão de riscos do Regional devem ser observados os seguintes princípios:

(...)

II - a gestão de riscos é parte integrante de todos os processos organizacionais, incluindo o planejamento estratégico e todos os processos de gestão de projetos e de mudanças;

(...)

VII - a gestão de riscos deve estar alinhada ao contexto interno e externo de atuação do Tribunal e ao seu perfil de risco;

VIII - a gestão de riscos deve considerar fatores humanos e culturais, reconhecendo as capacidades, percepções e intenções do pessoal interno e externo, os quais podem facilitar ou dificultar a realização dos objetivos da organização;

IX - a gestão de riscos deve ser transparente e inclusiva, envolvendo de modo oportuno e apropriado as partes interessadas, em especial os tomadores de decisão;

X - a gestão de riscos deve ser dinâmica, iterativa e capaz de reagir às mudanças. [g.n.] (Portaria n. 0087/2020).

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 14ª REGIÃO
Secretaria de Auditoria Interna

Com base nas análises desenvolvidas nas atividades desta auditoria, em face das respostas e informações processuais, das plataformas digitais analisadas, dos sistemas identificados, todos ligados aos controles internos em nível de atividades da Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística, podemos consubstanciar as seguintes observações:

1. Observamos as iniciativas e desenvolvimento de alguns sistemas de controles internos importantes para a Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos, como registros de autorizações e utilizações de veículos oficiais; uso e controle dos abastecimentos por cartões magnéticos, com relatórios que possibilitam o rastreamento e monitoramento dos abastecimentos; artefatos que facilitam o controle da frota e sua manutenção; monitoramento de multas e implementação de seguros, bem ainda as iniciativas de identificação dos veículos oficiais.

Informações comprobatórias nesse sentido constam dos ids. 25/42, nos quais se evidenciam os modelos de artefatos e de controles internos mencionados.

2. Não há, no âmbito da CSIL/Seção de Transportes, a adoção de rotinas sólidas de controles internos, para incrementar e otimizar a força de trabalho e consequente realização dos controles (p. ex., mapeamento de processos, fluxogramas, *checklists*, revisões de procedimentos).

Por fim, de igual modo foi constatado pela auditoria, no tocante ao quadro de pessoal da CSIL/Seção de Transportes, a necessidade de capacitação técnica especializada na temática sistemas de controles internos e gestão de riscos, bem como a realização de estudos pela administração para verificação se o quadro lotacional da Coordenadoria é suficiente para atender o volume de demandas e de trabalho da referida unidade.

Portanto, analisadas as respostas e evidências obtidas com o apoio da CSIL, esta unidade de auditoria avalia e pondera acerca das seguintes particularidades do desenvolvimento dos controles internos por aquela unidade, em nível de atividades, que demandam importantes melhorias:

| Achados | Avaliação da SEAUDI |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">● Contrato de manutenção de geradores de energia elétrica (Contrato 02/2022) sem informações claras no tocante ao modo de execução, valores a serem cobrados e tempo destinado a mão de obra;● Falhas na implementação e desenvolvimento dos controles internos em níveis de atividade;● Ausência de conhecimento técnico especializado por parte dos servidores acerca dos procedimentos e sistemas de controles internos, em especial nos termos e normas descritas na ABNT NBR ISO 31000: 2018; Portarias GP n.s 087 e 088/2020; Modelo Coso e Referencial Básico de Gestão de Riscos | <p>Do resultado dos trabalhos de auditoria no particular aspecto, destacamos a subsistência de algumas falhas na implementação e desenvolvimento dos controles internos em níveis de atividades.</p> <p>Diante disso, vislumbramos, sem prejuízo da necessidade de capacitar os servidores com as noções especializadas e técnicas acerca dos sistemas de controles internos e da Política de Gestão de Riscos:</p> <ol style="list-style-type: none">1. A elaboração de um plano de ação, cujo objeto retrate a análise e possível solução de cada uma das falhas externadas pela CSIL e ora identificadas pela controladoria interna no presente tópico, que versa sobre os controles internos em níveis de atividades;2. A adoção de uma interação mais efetiva entre Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e |

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 14ª REGIÃO
Secretaria de Auditoria Interna

| | |
|---|--|
| <p>– TCU – 2018;</p> <ul style="list-style-type: none">• Ausência de mapeamento de processos, fluxogramas, manuais e outros expedientes de padronização suficientes para atender integralmente as demandas técnicas e funcionais da CSIL; <p>Evidências:</p> <p>“Contrato n. 02/2022 (proads 5526/2021 – id. 71; e 6520/2022 – id. 02)”</p> <p>“Devido a falta de pessoal é aquele que tiver disponibilidade, esteja em atividade tenha o perfil da missão a ser executada.” (item 3.13.1 – id. 25);</p> <p>“Principal é a falta de pessoal. A frota é gerenciada pelo chefe da seção de transportes com veículos de Colorado D’Oeste a Cruzeiro do Sul, também a falta de agentes para conduzir veículos, situação essa que tende a se agravar com a aposentadoria dos agentes de polícia e não abertura de concurso para este cargo”. (item 3.25.1 – id. 25);</p> <p>“Não há no âmbito da CSIL e Seção de Transportes a clara compreensão e comunicação aos servidores e gestores quanto às diretrizes da Política de Gestão Riscos do TRT da 14ª Região (CSIL – id. 25)”;</p> <p>“Não foram remetidos para análise desta SEGGEST ou comitê de Gestão de Riscos os levantamentos dos riscos atrelados à Gestão da Frota de veículos, combustíveis e insumos (SEGGEST – id. 25)”;</p> <p>“Os servidores da CSIL e Seção de Transportes não participam da identificação, análise e avaliação de riscos, de sorte a colaborar com os controles internos (CSIL)”;</p> <p>“Não há capacitação específica dos servidores para eventual substituição aos cargos de chefia e/ou dos setores estratégicos (CSIL – id. 25)”.</p> | <p>Logística e Secretaria de Governança e Gestão Estratégica, para fins de auxílio e assessoramento técnico do plano de ação e demais medidas para disseminar e implementar com eficiência e eficácia os sistemas de controles internos da CSIL;</p> <p>3. A realização de estudos pela administração de sorte a constatar se o quadro lotacional da CSIL é adequado para atender as demandas de trabalho da referida unidade;</p> <p>4. A autuação de processo administrativo que promova:</p> <p>1º) revisão detalhada do contrato relacionado à manutenção dos geradores de energia elétrica (Contrato n. 02/2022), de sorte a verificar:</p> <p>a) a análise comparativa dos valores cobrados pela empresa de manutenção com os preços praticados no mercado para serviços semelhantes. Referida diligência auxiliará para determinar e esclarecer se os valores cobrados são justificáveis e se estão em conformidade com as práticas de mercado;</p> <p>b) o motivo da ausência de critérios claros no contrato 2/2022 (proad n. 5526/2021 e proad n. 6520/2022) para fins de evidenciar, dentre outros, a forma de execução dos serviços, a precificação e o tempo de mão de obra a título e em decorrência de manutenção nos geradores de energia;</p> <p>c) a realização do contato necessário com a empresa de manutenção para solicitar explicações sobre os valores cobrados e o tempo de mão de obra para os serviços em questão;</p> <p>d) junto aos gestores e fiscais de contrato levantar informações acerca do efetivo monitoramento e</p> |
|---|--|

| | |
|--|---|
| | <p>acompanhamento dos serviços prestados, inclusive para verificar se os serviços foram realizados de acordo com os padrões estabelecidos e se os resultados foram satisfatórios;</p> <p>2º) Após concluir o levantamento das informações necessárias relacionadas às manutenções dos geradores de energia, compilar todos os resultados em relatório detalhado que inclua constatações, conclusões, providências adotadas e recomendações para as ações futuras. O referido relatório servirá como base para adoção de medidas corretivas ou de responsabilização, <u>se for o caso</u>.</p> <p>3) Caso a instrução dos autos revele impropriedades, considere tomar medidas disciplinares ou jurídicas contra os responsáveis, se houver evidência de conduta inadequada, como negligência, sobrepreço ou violação de normas e procedimentos licitatórios e/ou de contratação, inclusive relacionada à ausência de diretrizes e cláusulas contratuais claras acerca da mão de obra e valores cobrados no procedimento de manutenção em geradores de energia elétrica, no âmbito do TRT14.</p> |
|--|---|

À luz dessa de todo o exposto, a unidade de controladoria, no que se refere à implementação e desenvolvimento dos controles internos da CSIL/Seção de Transportes, em níveis de atividades, considera haver espaço para melhorias, na forma e fundamentos apontados no quadro de avaliação acima reproduzido, devendo a CSIL, em conjunto e com o apoio da SEGGEST, providenciar o incremento efetivo dos sistemas de controles internos e da gestão de riscos, em especial a capacitação especializada de servidores e gestores sobre esses temas, levando a efeito, de igual modo, o correspondente plano de ação que vise a encontrar as alternativas de soluções para os problemas e falhas ora detectados.

4.3.7 Proposta de encaminhamento

Recomenda-se à administração desse TRT da 14ª Região, a adoção de providências por meio da CSIL e Secretaria de Governança e Gestão Estratégica, para a elaboração de um plano de ação, com vistas ao aperfeiçoamento dos controles internos em níveis de atividades, em metodologia que preveja, além da capacitação nos conhecimentos técnicos necessários, o desdobramento desse conhecimento, com comunicação e aplicação respectivas nas atividades da CSIL, em especial para encontrar as alternativas de soluções para os problemas e falhas detectadas no presente tópico.

Por fim, recomenda-se a prévia ciência por parte da CSIL e Secretaria de Governança e Gestão Estratégica aos fundamentos estabelecidos nos itens **4.3, 4.3.1, 4.3.2, 4.3.3, 4.3.4, 4.3.5, 4.3.6 e 4.3.7** do relatório de auditoria.

5. RECOMENDAÇÕES E PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS

Conforme já consignado em tópico anterior (tópico 3), após a aplicação dos testes de auditoria, por intermédio do questionário a que foram submetidas as unidades auditadas, verificamos algumas falhas, inconsistências e oportunidades de melhorias nos procedimentos que tratam dos Controles Internos da Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística, do Tribunal Regional do Trabalho da 14ª Região.

Diante disso, opinamos que a administração do TRT da 14ª Região determine a implementação das recomendações a seguir, em conformidade com cada achado de auditoria adiante reportado:

Achado n. 1 (item 4.1 do relatório): Alinhamento parcial dos procedimentos de controles internos da Gestão da Frota, Combustíveis e Insumos com os objetivos institucionais e estratégicos do TRT14.

5.1 recomendar à administração desse TRT da 14ª Região, a adoção de providências por intermédio da CSIL e Secretaria de Governança e Gestão Estratégica, **com vistas:**

(I) a elaboração de um plano de ação, de sorte a conceder efetividade ao desdobramento da estratégia no nível operacional, com o estabelecimento de índices, indicadores e metas anuais, de tal sorte a fortalecer a execução e o alinhamento dos controles internos da Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e insumos com os objetivos e estratégias do TRT14;

(II) a adoção de uma interação eficiente entre Secretaria de Governança e Gestão Estratégica e Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística, para fins de auxílio e assessoramento técnico do plano de ação e demais medidas para disseminar e implementar com eficiência e eficácia os sistemas de controles internos da Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e insumos, no aspecto operacional, à luz do plano estratégico do Regional da 14ª;

Por fim, recomenda-se a prévia ciência por parte da Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística e Secretaria de Governança e Gestão Estratégica aos fundamentos estabelecidos nos itens **4.1, 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5, 4.1.6 e 4.1.7** deste relatório de auditoria.

Achado n. 2 (item 4.2 do relatório): Ausência de alinhamento dos sistemas de controles internos da Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos à Política de Gestão de Riscos do TRT da 14ª Região.

5.2. recomendar à administração desse TRT da 14ª Região, a adoção de providências por meio da Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística e Secretaria de Governança e Gestão Estratégica, para a elaboração de um plano de ação, com vistas ao aperfeiçoamento da Política de Gestão de Riscos no âmbito daquela primeira unidade administrativa, em metodologia que preveja, além da capacitação nos conhecimentos técnicos necessários, o desdobramento desse conhecimento, com comunicação e aplicação respectivas nas atividades da CSIL, em especial o mapeamento dos processos e atividades, com as matrizes de riscos correspondentes.

Sugere-se, ademais, a participação do Comitê de Governança e Estratégia nos trabalhos previstos no multicitado plano de ação, a ser elaborado pela CSIL com o auxílio da SEGGEST.

Por fim, recomenda-se a prévia ciência por parte da Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística e Secretaria de Governança e Gestão Estratégica e Comitê de Governança e Estratégia (R.A. n. 038/23) aos fundamentos estabelecidos nos itens **4.2, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5, 4.2.6 e 4.2.7** do presente relatório de auditoria.

Achado n. 3 (item 4.3 do relatório): Impropriedades na implementação e desenvolvimento dos controles internos, em níveis de atividades, no âmbito da Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumo.

5.3 recomendar à administração desse TRT da 14ª Região, a adoção de providências por intermédio da Diretoria-Geral (**item IV**), da CSIL e Secretaria de Governança e Gestão Estratégica, **considerando:**

(I) a elaboração de um plano de ação, cujo objeto retrate a análise e possível solução de cada uma das falhas externadas pela CSIL e ora identificadas pela controladoria interna no presente tópico, que versa sobre os controles internos em níveis de atividades;

(II) a adoção de uma interação mais efetiva entre Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística e Secretaria de Governança e Gestão Estratégica, para fins de auxílio e assessoramento técnico do plano de ação e demais medidas para disseminar e implementar com eficiência e eficácia os sistemas de controles internos da CSIL;

(III) a realização de estudos pela administração de sorte a constatar se o quadro lotacional da CSIL é adequado para atender as demandas de trabalho da referida unidade;

(IV) a autuação de processo administrativo que promova:

(IV.a) revisão detalhada do contrato relacionado à manutenção dos geradores de energia elétrica (Contrato n. 02/2022), de sorte a verificar:

(IV.a.1) a análise comparativa dos valores cobrados pela empresa de manutenção com os preços praticados no mercado para serviços semelhantes. Referida diligência auxiliará para determinar e esclarecer se os valores cobrados são justificáveis e se estão em conformidade com as práticas de mercado;

(IV.a.2) o motivo da ausência de critérios claros no contrato 2/2022 (proad n. 5526/2021 e proad n. 6520/2022) para fins de evidenciar, dentre outros, a forma de execução dos serviços, a precificação e o tempo de mão de obra a título e em decorrência de manutenção nos geradores de energia;

(IV.a.3) a realização do contato necessário com a empresa de manutenção de geradores de energia elétrica para solicitar explicações sobre os valores cobrados e o tempo de mão de obra para os serviços em questão;

(IV.a.4) O levantamento de informações junto aos gestores e fiscais de contrato acerca do efetivo monitoramento e acompanhamento dos serviços prestados, inclusive para verificar se os serviços foram realizados de acordo com os padrões estabelecidos e se os resultados foram satisfatórios;

(IV.b) Após concluir o levantamento das informações necessárias relacionadas às manutenções dos geradores de energia, compilar todos os resultados em relatório detalhado que inclua constatações, conclusões, providências adotadas e recomendações para as ações futuras. O referido relatório servirá como base para adoção de medidas corretivas ou de responsabilização, se for o caso.

(IV.c) Caso a instrução dos autos revele impropriedades, considere tomar medidas disciplinares ou jurídicas contra os responsáveis, se houver evidência de conduta inadequada, como negligência, sobrepreço ou violação de normas e procedimentos licitatórios e/ou de contratação, inclusive relacionada à ausência de diretrizes e cláusulas contratuais claras acerca da mão de obra e valores cobrados no procedimento de manutenção em geradores de energia elétrica, no âmbito do TRT14.

Por fim, recomenda-se a prévia ciência por parte da Diretoria-Geral, Secretaria Administrativa, CSIL e Secretaria de Governança e Gestão Estratégica dos fundamentos estabelecidos nos itens **4.3, 4.3.1, 4.3.2, 4.3.3, 4.3.4, 4.3.5, 4.3.6 e 4.3.7** do relatório de auditoria.

6. A IMPORTÂNCIA DA EFETIVA IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA DE GESTÃO DE RISCOS

Conforme preconizam os termos do Decreto nº 9.203/17, a administração pública federal direta, autárquica e fundacional deve aprimorar o seu sistema de gestão de riscos e controles internos, tendo por objetivo os procedimentos que visam a identificar, avaliar, tratar e monitorar os riscos que possam impactar a implementação da estratégia, bem como do atendimento das finalidades da instituição no cumprimento da sua missão.

No âmbito desse TRT da 14ª, tendo por base a Norma ABNT NBR ISO 31000:2018, que estabelece princípios e diretrizes para a gestão de riscos, foi instituída por força da Portaria GP n. 087/2020 a política de gestão de riscos, com base na possibilidade de incrementar uma melhoria nas tomadas de decisões, tudo em conformidade com as boas práticas adotadas no

setor público.

Por intermédio da referida norma, está expresso que “a política deve ser observada por todas as áreas e níveis de atuação, sendo aplicável aos diversos processos de trabalho, projetos e ações do Tribunal Regional do Trabalho da 14ª”, impondo-se nessa ordem de orientação uma efetiva interatividade entre gestores e unidades, de sorte ao pleno cumprimento das finalidades institucionais (art. 4º, §§ 1º e 2º).

Nesse contexto, portanto, as inconsistências e falhas detectadas nesta auditoria demandam por parte da política de gestão de riscos presente e substancial atenção, com enfoque na necessidade de adoção de ações, processos de trabalho e compromissos dos gestores das unidades, consistentes em minimizar ou suprimir as impropriedades administrativas, com base no escopo de análise, identificação e correções respectivas, tudo com vistas a fortalecer os sistemas de controles internos.

Diante disso, sugerimos que as inconsistências apontadas no presente relatório sejam submetidas ao conhecimento do Comitê de Governança e Estratégia desse Regional da 14ª, de sorte a possibilitar a adoção das medidas que entender necessárias, principalmente tendo em vista que ao referido comitê compete propiciar o fomento das práticas e da cultura da gestão de riscos, em conformidade com o disposto no art. 3º, inciso XI, da Resolução Administrativa TRT14 n. 038, de 24 de fevereiro de 2023.

7. DO PRAZO PARA ATENDIMENTO DAS RECOMENDAÇÕES E PROVIDÊNCIAS

Nos termos dos artigos 55, § 1º, e 57, da Resolução nº 309/2020, do Conselho Nacional de Justiça, é necessário o monitoramento e acompanhamento das auditorias realizadas, com a estipulação de prazo ao titular das unidades auditadas para atendimento das recomendações e comunicação das providências adotadas.

Embora a aludida Resolução não estabeleça o critério para a concessão do prazo, levando em conta o princípio da razoabilidade, as peculiaridades de cada ocorrência e a necessidade de sua regularização, consideramos adequado o prazo máximo de 90 noventa dias para atendimento das recomendações.

8. CONCLUSÃO

Após as análises empreendidas, constatou-se que, de forma geral, os sistemas de controles internos da Gestão da Frota de Veículos, Combustíveis e Insumos demandam um aporte de melhorias, em especial à luz das disposições legais da Norma ABNT NBR ISO 31000: 2018; Portarias GP n.s 087 e 088/2020; Modelo Coso e Referencial Básico de Gestão de Riscos – TCU – 2018; Resolução CNJ n. 347/2020 (Política de Governança das Contratações Públicas no Poder Judiciário); Portaria GP 0716/2019 e Planejamento Estratégico do TRT14 (ciclo 2021/2026), cabendo aos setores responsáveis pelo seu implemento, portanto, após o efetivo cumprimento das medidas acatadas pela Administração, certificar o resultado nos presentes autos, bem como incluir nas rotinas de trabalho, de forma sistematizada as providências adotadas que ensejaram acompanhamento periódico.

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 14ª REGIÃO
Secretaria de Auditoria Interna

Por fim, salientamos que além das unidades diretamente auditadas (Coordenadoria de Serviços de Infraestrutura e Logística e Secretaria de Governança e Gestão Estratégica), seja dado conhecimento do presente Relatório de Auditoria à Diretoria-Geral, Secretaria Administrativa e ao Comitê de Governança e Estratégia.

Porto Velho/RO, 5 de janeiro de 2024.

| | | |
|---|---|---|
| <i>(assinado digitalmente)</i> Edelmiro Pinto da Silva Membro da Auditoria | <i>(assinado digitalmente)</i> Marcos Rogério Reis da Silva Líder da Auditoria | <i>(assinado digitalmente)</i> Whander Jeffson da Silva Costa Supervisor |
|---|---|---|