



**PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
CONTROLADORIA-GERAL DA UNIÃO
SECRETARIA FEDERAL DE CONTROLE INTERNO**

RELATÓRIO DE AUDITORIA ANUAL DE CONTAS

TIPO DE AUDITORIA : AUDITORIA DE GESTÃO
EXERCÍCIO : 2009
PROCESSO N° : 00218.000165/2010-16
UNIDADE AUDITADA : CBTU-ADM.CENTRAL
CÓDIGO UG : 275068
CIDADE : RIO DE JANEIRO
RELATÓRIO N° : 245990
UCI EXECUTORA : 170130

Chefe da CGU-Regional/RJ,
Em atendimento à determinação contida na Ordem de Serviço n.º 245990, e consoante o estabelecido na Seção III, Capítulo VII da Instrução Normativa SFC n.º 01, de 06/04/2001, apresentamos os resultados dos exames realizados sobre o processo anual de contas apresentado pela CIA.BRASILEIRA DE TRENS URBANOS-ADM.CENTRAL.

I - INTRODUÇÃO

2. Os trabalhos de campo conclusivos foram realizados no período de 12/04/2010 a 21/05/2010, por meio de testes, análises e consolidação de informações coletadas ao longo do exercício sob exame e a partir da apresentação do processo de contas pela Unidade Auditada, em estrita observância às normas de auditoria aplicáveis ao Serviço Público Federal. Nenhuma restrição foi imposta à realização dos exames.

II - RESULTADO DOS TRABALHOS

3. Verificamos no Processo de Contas da Unidade a existência das peças e respectivos conteúdos exigidos pela IN-TCU-57/2008 e pelas DN-TCU-102/2009 e 103/2010.

4. Em acordo com o que estabelece o Anexo VI da DN-TCU-102/2009, alterada pela DN-TCU-103/2010, e em face dos exames realizados, efetuamos as seguintes análises:

4.1 ITEM 01 - AVAL RESULTADOS QUANTI/QUALI GESTÃO

O principal programa finalístico executado em 2009 pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU - foi o Programa 1295 -

Descentralização dos Sistemas de Transporte Ferroviário Urbano de Passageiros.

O objetivo do programa é melhorar os sistemas de transporte ferroviário urbano de passageiros e transferir a sua gestão para os governos locais.

No exercício de 2009, o valor total dos empenhos liquidados no Programa 1295, na Administração Central da CBTU - CBTU/AC, foi de R \$206.852.963,03 (duzentos e seis milhões, oitocentos e cinquenta e dois mil, novecentos e sessenta e três reais e três centavos), conforme dados do SIAFI Gerencial.

Analisamos os resultados das Ações 5754 - Implantação do Trecho TIP-TIMBI e Modernização do Trecho Rodoviária-Recife-Cabo do Sistema de Trens Urbanos de Recife - PE, 11JD - Recuperação do Sistema de Trens Urbanos de Maceió - AL e 10SX - Apoio à Implantação do Trecho Lapa-Pirajá do Sistema de Trens Urbanos de Salvador - BA. O montante total empenhado nas três ações, na CBTU/AC, foi de R\$107.025.436,58 (cento e sete milhões, vinte e cinco mil, quatrocentos e trinta e seis reais e cinquenta e oito centavos), que correspondem a 52% do total empenhado e liquidado no Programa 1295, na CBTU/AC, em 2009.

Os quadros a seguir apresentam os resultados físicos e financeiros alcançados em cada uma das ações analisadas, bem como a descrição dos fatos que prejudicaram o desempenho administrativo e as providências adotadas pela CBTU.

Quadro I -Resultados da Ação 5754

275068/CBTU - Administração Central					
1295/Descentralização dos Sistemas de Transporte Ferroviário Urbano de Passageiros					
5754/ Implantação do Trecho TIP-TIMBI e Modernização do Trecho Rodoviária-Recife-Cabo do Sistema de Trens Urbanos de Recife - PE					
Meta	Previsão	Execução	Execução/ previsão (%)	Atos e fatos que prejudicaram o desempenho	Providências adotadas
Física (%)	10,00	5,50	55,00%	Paralisação de alguns contratos e processos licitatórios, por determinação do TCU, para enquadramento aos preços do SINAPI. Também se destacou o atraso na construção do Viaduto da 9ª Travessa, devido à não liberação de recursos do Estado.	Intensificação da cobrança, junto às contratadas, exigindo maior empenho e agilidade na execução dos serviços e obras, com aplicação de multas e as penalidades cabíveis quando do surgimento de atrasos. A mesma cobrança tem sido exercida junto ao Governo do Estado de Pernambuco.
Financeira (R\$)	88.676.300,00	2.652.218,00	2,99%	Em relação às dotações disponíveis, o baixo percentual dos valores recebidos é reflexo da liberação dos créditos orçamentários ao término do exercício.	A liberação de valores não depende da CBTU.

Quadro II -Resultados da Ação 10SX

275068/CBTU - Administração Central					
1295/ Descentralização dos Sistemas de Transporte Ferroviário Urbano de Passageiros					
10SX/Apoio à Implantação do Trecho Lapa-Pirajá do Sistema de Trens Urbanos de Salvador - BA					
Meta	Previsão	Execução	Execução/ previsão (%)	Atos e fatos que prejudicaram o desempenho	Providências adotadas
Física (%)	8,00	11,40	142,50%	Não se aplica.	Não se aplica.
Financeira (R\$)	91.153.000,00	0,00	0,00%	Os empenhos e liquidações dos convênios são realizados com base nos cronogramas de implantação dos projetos e possibilidade de andamento físico. O empenho e liquidação de valores, no caso dos convênios, não significam pagamentos realizados sobre medições de serviços e sim a possibilidade de transferência de recursos para o ente conveniado, para suportar os serviços que serão realizados posteriormente. No caso do projeto do Metrô de Salvador, ocorreu, após a liquidação, uma grande redução do ritmo das obras e fornecimentos, devido ao cumprimento, pela CTS, da determinação do TCU de retenção de 100% do valor de cada fatura apresentada do principal contrato, optando a contratada a dar continuidade apenas a alguns serviços e não apresentar faturas para pagamento.	Com o não cumprimento do cronograma previsto e tendo a CTS um grande volume de recursos em caixa, provenientes dos RAP de 2006 e 2007, a CBTU não considerou conveniente o repasse de novos recursos financeiros, até que a situação fosse normalizada.

Quadro III -Resultados da Ação 11JD

275068/CBTU - Administração Central					
1295/ Descentralização dos Sistemas de Transporte Ferroviário Urbano de Passageiros					
11JD/Recuperação do Sistema de Trens Urbanos de Maceió - AL					
Meta	Previsão	Execução	Execução/ previsão	Atos e fatos que prejudicaram o	Providências adotadas

			(%)	desempenho	
Física (%)	91,00	1,03	1,13%	A ação 11JD trata da aquisição de Veículo Leve sobre Trilhos. As baixas execuções física e financeira são devidas ao pagamento apenas da entrega do PERT-CPM e estrutura analítica do projeto e a sua aprovação.	Com relação a providências para a realização física, o próximo evento é a aprovação do projeto. Logo a seguir está previsto o provisionamento dos sistemas de tração diesel, sistema de transmissão, sistema de ar condicionado, sistema de mecânico/elétrico de fechamento de portas e outros equipamentos. Portanto, estão previstos desembolsos bastante elevados no segundo semestre de 2010.
Financeira (R\$)	50.994.295,00	1.598.763,00	3,14%	Idem item anterior.	Idem item anterior.

Consideramos que as informações apresentadas pela CBTU relativas aos atos e fatos que prejudicaram o desempenho da Companhia no alcance dos resultados, descritas no quadro anterior, bem como as providências adotadas pela CBTU, são adequadas.

Tendo em vista o histórico, na CBTU, de inscrição de elevados valores em Restos a Pagar - RAP, a realização de RAP também impacta o avanço físico e financeiro no exercício, os quais envolvem a aplicação dos recursos da LOA e, também, dos recursos inscritos em RAP de exercícios anteriores. Ao se projetar os avanços físico e financeiro, não são levados em conta os recursos que ficarão inscritos em Restos a Pagar no próximo exercício.

4.2 ITEM 02 - AVALIAÇÃO DOS INDICADORES DE GESTÃO

No Relatório de Gestão de 2009, a CBTU apresentou os indicadores operacionais referentes à atividade finalística de manutenção e operação dos sistemas de trens urbanos sob sua gestão (Recife, Belo Horizonte, Natal, João Pessoa e Maceió), num total de 12 indicadores.

Foram analisados quatro indicadores, conforme demonstra o quadro a seguir. Constatamos que todos os indicadores do universo analisado atendem aos critérios de utilidade e mensurabilidade. Concluímos também que os indicadores existentes são suficientes para a tomada de decisões gerenciais.

Quadro IV - Quadro de análise dos indicadores

Nome do indicador *	Descrição do indicador *	Fórmula de cálculo *	É útil ao gestor?	É mensurável?
Passageiros transportados	Passageiros pagantes ou não que efetivamente ingressaram no sistema. Não considera valores estimados de evasão.	Não se aplica.	Sim	Sim

Custo unitário	Relação entre o somatório do custo da produção (custos com administração, manutenção e operação do sistema) com o custo de pessoal e o número de passageiros transportados.	custo total/ passageiros transportados	Sim	Sim
Taxa de cobertura plena	Relação entre o somatório da receita operacional (venda de bilhetes) com a receita patrimonial (receitas decorrentes das aplicações do patrimônio da Cia., tais como aluguéis de bens, arrendamentos, etc. e o custo operacional (ou custo total).	[(receita operacional + receita patrimonial)/ custo operacional] x 100	Sim	Sim
Pontualidade	O percentual de viagens realizadas que partiram no horário programado.	(viagens no horário/ viagens realizadas) x 100	Sim	Sim

*Fonte: Relatório de Gestão/2009.

4.3 ITEM 03 - AVAL. FUNCIONAMENTO SIST. CI DA UJ

Apresentamos, a seguir, a conclusão a respeito dos aspectos do sistema de controle interno da CBTU avaliados:

a) Ambiente de controle: consideramos adequado, entendendo como fatores do ambiente interno a estrutura organizacional, incluindo a atuação do conselho de administração; a integridade, os valores éticos e a competência do pessoal da organização; e a forma pela qual a administração atribui alçadas e responsabilidades, bem como organiza e desenvolve o seu pessoal. Ressaltamos a necessidade de maior atuação da Comissão de Ética.

b) Avaliação de risco: consideramos insuficiente, entendendo como avaliação de risco aquela que permite que uma organização considere até que ponto eventos em potencial podem impactar a realização de seus objetivos, definindo forma de mensurá-los considerando a possibilidade da ocorrência destes eventos e o seu impacto no caso de sua materialização.

c) Procedimentos de controle: consideramos adequados, com base nas verificações de outros procedimentos deste relatório. Os controles utilizados para a mensuração e avaliação da execução física e financeira das ações são confiáveis; os indicadores operacionais analisados são úteis e mensuráveis; os controles relacionados às transferências voluntárias e às licitações são adequados, ressalvado o disposto no item 3.1.2.2 da Segunda Parte deste Relatório; e as determinações/recomendações do TCU e da CGU emitidas em 2009 e verificadas neste trabalho foram atendidas quase que na sua totalidade. Com relação aos setores da CBTU/AC responsáveis por assuntos verificados nesta auditoria de contas, verificamos que, de maneira geral, possuem os documentos e informações de sua competência de forma organizada, possibilitando a obtenção de dados e justificativas e também a tomada de decisões de forma rápida e eficiente. Destacamos a Gerência Geral de Coordenação de Programas - GAPRO (ex-SUCOP), Gerência Técnica de Planejamento Empresarial - GEPLA (ex-DEPLE) e Gerência Geral de Licitação - GALIC (ex-DELIC), que, além de tempestivas, se mostraram proativas no

atendimento às solicitações da CGU. A exceção para esta opinião é relativa à Gerência Geral de Gestão de Recursos Humanos - GAREH (ex-SUREH), que apresentou a maior parte das respostas muito tempo depois dos prazos estipulados e reiterados, muitas vezes incompletas e divergentes.

d) Informação e comunicação: consideramos adequadas, ressaltando a necessidade de os relatos de denúncias, elogios, sugestões e reclamações por parte dos funcionários do nível operacional ou de atores externos serem encaminhados para os níveis gerenciais, de forma a possibilitar a investigação e adoção e medidas corretivas necessárias, tendo em vista o possível impacto de tais informações nas atividades da organização.

e) Monitoramento: consideramos insuficiente, entendendo como monitoramento o acompanhamento das atividades de controle da Unidade, com a finalidade de diminuir riscos e de implementar melhorias, tendo em vista que não ficou evidente que a Administração possui sistemática de acompanhamento dos controles implementados, com o objetivo de aprimorar os processos da empresa.

4.4 ITEM 04 - AVAL. SITUAÇÃO TRANSF. CONC./RECEB.

A CBTU - Administração Central celebrou dois novos convênios no exercício de 2009, para os quais não foram liberados recursos em 2009. Foram realizadas transferências voluntárias para os convênios vigentes no montante de R\$11.055.572,04 (onze milhões, cinquenta e cinco mil, quinhentos e setenta e dois reais e quatro centavos).

No exercício de 2009, a CBTU - Administração Central não recebeu transferências voluntárias dos demais entes da Federação nem foram formalizados novos acordos para recebimento de recursos.

O escopo dos exames realizados está descrito no quadro a seguir:

Quadro V - Transferências Concedidas

Qde Transf Exercício	Montante	% Qde auditada	% Valor auditado
12	R\$1.103.571.046,00	25	37

Quadro VI - Transferências Recebidas

Qde Transf Exercício	Montante	% Qde auditada	% Valor auditado
0	0	Não se aplica	Não se aplica

Em relação às transferências concedidas vigentes no exercício, verificamos os controles internos e os procedimentos quanto ao acompanhamento e fiscalização dos convênios, bem como o cumprimento dos prazos legais para manifestação conclusiva sobre a prestação de contas final apresentada pelos convenientes. Com base no critério da materialidade e no fato de ser o único convênio cuja vigência se encerrou em 2009, selecionamos para análise o Convênio n.º 008/2007-DT (SIAFI n.º 610977), no valor de R\$351.000.000,00 (trezentos e cinquenta e um milhões de reais), firmado com a Companhia do

Metropolitano de São Paulo.

Consideramos que houve adequado acompanhamento do convênio pela CBTU, através de fiscalizações in loco, análise das prestações de contas parciais, relatórios gerenciais enviados periodicamente pela conveniente e por meio do Sistema de Informações Gerenciais - SIG. Os prazos legais para apresentação da prestação de contas final por parte do conveniente e manifestação final quanto ao cumprimento do objeto e aplicação regular dos recursos foram cumpridos por ambas as partes.

Ressaltamos, contudo, que falhas na formalização do o Convênio n.º 008/2007-DT (SIAFI n.º 610977) no exercício de 2007, quanto à ausência de metas quantificáveis, prejudicaram a análise técnica quanto ao cumprimento do objetivo da transferência de recursos.

Na formalização dos convênios n.º 006-2007/DT (SICONV n.º 729037) e n.º 007-2007/DT (SICONV n. 724486), respectivamente, com a Companhia Cearense de Transportes Metroviários e Companhia do Metropolitano de São Paulo, não foram realizadas, previamente à assinatura dos referidos acordos, consultas ao Cadastro Único de Convenientes - CAUC.

De acordo com os esclarecimentos apresentados pelos gestores, constatamos que tal fato ocorreu devido ao desconhecimento adequado quanto aos novos procedimentos para registro de convênios no SICONV, tendo em vista que os referidos acordos foram os primeiros registrados pela CBTU no SICONV. Constatamos, entretanto, que as providências adotadas pela CBTU para sanar a falha são suficientes, tendo em vista que ainda não havia ocorrido liberações de recursos para as respectivas convenientes e os Entes da Federação em questão não se encontravam em descumprimento quanto aos Art. 11 e 25 da LRF.

O Quadro a seguir resume o resultado da auditoria realizada nas transferências voluntárias da Entidade:

Quadro VII - Observância aos arts. 11 e 25 da LRF

Código de identificação no SIAFI/SICONV	Observância aos arts. 11 e 25 da Lei Complementar n.º 101/2000	Atos e fatos de prejudicaram o desempenho	Providências adotadas
SIAFI: 610977	-	Não identificamos falhas no acompanhamento e atrasos na manifestação conclusiva quanto à prestação de contas	-
SICONV: 729037	Não	Adaptação aos novos procedimentos para registros no SICONV	Realizaram consulta ao CAUC antes da 1ª liberação e anexaram ao processo relativo ao convênio
SICONV: 724486	Não	Adaptação aos novos procedimentos para registros no SICONV	Realizaram consulta ao CAUC antes da 1ª liberação e anexaram ao processo relativo ao convênio

Dessa forma, em relação à atuação da CBTU - Administração Central no exercício de 2009 quanto ao acompanhamento e à fiscalização de convênios vigentes, bem como quanto à exigência de cumprimento dos Art. 11 e 25 da LRF, constatamos falhas nos processos gerenciais quanto à formalização de convênios e registro no SICONV, já sanadas para os convênios analisados.

Entretanto, em relação a transferências cujo término da vigência recaiu em exercícios anteriores, mas cuja aprovação final das contas ocorreu somente em 2009, verificou-se inexistência de ação e de manifestação da CBTU na apuração dos fatos, bem como demora, também por parte da Companhia, na adoção de providências, em função de irregularidades verificadas pela CGU em convênio firmado com órgão do Governo do Distrito Federal, para realização de obras no trecho Taguatinga-Ceilândia do Metrô/DF (SIAFI n.º 594061), conforme descrito no item 3.1.2.2 da Segunda Parte deste Relatório.

4.5 ITEM 05 - AVAL. REGULAR. PROC. LICITAT. DA UJ

A análise dos gastos incorridos pela Administração Central da CBTU na aquisição de bens e serviços para o desenvolvimento de suas atividades, no período de janeiro a dezembro de 2009, teve o seguinte escopo:

Quadro VIII - Licitações - escopo dos exames

Tipo de Aquisição de bens/serviços no exercício de 2009	Valor contratado no exercício de 2009 em R\$	% valor sobre total	Montante auditado em R\$	% recursos auditados
Dispensa	372.463,55	0,48	72.290,40	19,41
Inexigibilidade	94.424,22	0,12	34.024,90	36,03
Convite	0,00	0	0,00	0
Tomada de Preço	2.555.636,32	3,28	0,00	0
Concorrência	71.003.606,74	91,12	64.141.943,14	90,34
Pregão Presencial	83.606,40	0,11	0,00	0
Pregão Eletrônico	3.811.491,20	4,89	0,00	0
Total	77.921.228,43	100	64.248.258,44	82,25

Considerando os gastos relacionados com as modalidades licitatórias, dispensa e inexigibilidade, realizamos amostragem não-probabilística por julgamento, para avaliar a regularidade dos processos selecionados, conforme descrito no quadro a seguir.

Quadro IX - Análise das licitações

Número da Licitação	CNPJ Nome da Empresa Contratada	Valor da Licitação (R\$)	Oportunidade e conveniência do motivo da Licitação	Modalidade da Licitação	Fundamentação da Dispensa	Fundamentação da Inexigibilidade
Concorrência Internacional n.º 04/2009	02358255000156 Bom Sinal Indústria e Comércio Ltda	64.141.943,14	Adequada	Devida	Não se aplica	Não se aplica

Número da Licitação	CNPJ Nome da Empresa Contratada	Valor da Licitação (R\$)	Oportunidade e conveniência do motivo da Licitação	Modalidade da Licitação	Fundamentação da Dispensa	Fundamentação da Inexigibilidade
Inexigibilidade n.º 20/2009	03928468000139 EJT Promoções Ltda	34.024,90	Adequada	Não se aplica	Não se aplica	Devida
Dispensa de licitação n.º 74/2009	29418316000180 Adinp Distribuidora de Diários Oficiais Ltda	14.800,00	Adequada	Não se aplica	Devida	Não se aplica
Dispensa de licitação n.º 16/2009	09466677000194 J.S. 32 Construções Ltda	26.250,00	Adequada	Não se aplica	Devida	Não se aplica
Dispensa de licitação n.º 30/2009	26976381000132 Mulpaper Distribuidora de Papéis Ltda	15.980,00	Adequada	Não se aplica	Devida	Não se aplica
Dispensa de licitação n.º 25/2009	02699847000131 Lacerda Sistemas de Energia Ltda	15.260,40	Adequada	Não se aplica	Devida	Não se aplica

A análise foi realizada sobre a composição formal do processo, sendo avaliados os seguintes elementos, de forma a atender o disposto na DN/TCU n.º 102/2009:

- motivação da contratação;
- modalidade, objeto e valor da contratação;
- fundamentação da dispensa ou inexigibilidade, nos casos aplicáveis;
- e
- identificação do contratado.

Verificamos que os processos analisados estão regulares e atendem aos normativos em relação aos elementos objeto de avaliação.

4.6 ITEM 06 - AVAL. DA GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS

O quadro a seguir apresenta um comparativo entre os dados do SIAPE, as informações prestadas pela Gerência Geral de Gestão de Recursos Humanos - GAREH, e os dados apresentados no Relatório de Gestão/2009, relativos ao quantitativo de empregados por categoria funcional, da CBTU/AC.

Quadro X - Quadro de pessoal da CBTU/AC - 31/12/2009

Tipologia	Quantidade no SIAPE *	Quantidade no MEMO 51-2010/GAREH **	Quantidade no Relatório de Gestão/2009 ***
Celetistas (inclusive os celetistas que possuem cargos comissionados e cedidos)			
31/12/2007	386 (13 cedidos)	344	-
31/12/2008	488 (12 cedidos)	443	-
31/12/2009	563 (178 cedidos)	531	574 (189 cedidos)
Cargos comissionados			
31/12/2007	55	58	-
31/12/2008	65	64	-
31/12/2009	62	63	63
Requisitados			
31/12/2007	3	3	-

31/12/2008	2	3	-
31/12/2009	2	3	3
TOTAL em 31/12/2009	627	597	640

Fonte:

* SIAPE, transação GRCOSITCAR.

** MEMO 51-2010/GAREH - informações retiradas do SIGESP, sistema interno de gestão de pessoal da CBTU. Não solicitamos informação em separado sobre o número de cedidos.

*** Relatório de Gestão/2009, fl.242. No Relatório de Gestão não há dados em separado, para a CBTU/AC, relativos a 31/12/2007 e 31/12/2008.

Os membros dos Conselhos Fiscal e de Administração, enquadrados no SIAPE na situação funcional "05 - sem vínculo", não estão incluídos nas informações apresentadas no MEMO 51-2010/GAREH e no Relatório de Gestão/2009, de forma que excluimos esse quantitativo dos dados do SIAPE, para possibilitar a comparação.

Verificamos que há divergência entre as informações do SIAPE, do MEMO GAREH e do Relatório de Gestão para todas as situações funcionais (celetistas, comissionados e requisitados), sendo que as maiores diferenças estão entre os "celetistas". De acordo com a Carta CRT/0183-2010/P, de 02/09/2010, essas divergências decorrem de diferença na aplicação da metodologia de apuração de quantitativo de pessoal constante no registro do SIAPE e os controles internos de força de trabalho, estabelecidos através da RPR n.º 007-2007, de 23/01/2007.

As variações mais relevantes ao longo dos últimos três anos ocorreram no quantitativo de celetistas e de cedidos e se devem basicamente ao grande número de readmissões judiciais e de anistias decorrentes de nove Portarias Ministeriais publicadas até 2009, com base na Lei n.º 8.878/94. Segundo informado no Relatório de Gestão, as novas admissões e a regularização daqueles que já haviam retornado judicialmente contemplam 396 empregados em toda a CBTU, sendo que, em 31/12/2009, 159 estavam cedidos a outros órgãos. Conforme informação do MEMO 51-2010/GAREH, o número de anistiados e de admitidos judicialmente na CBTU/AC era de 357 em 31/12/2009, o que representava 60% da força de trabalho total da CBTU/AC, considerando o quantitativo total de 597 empregados informados no MEMO 51-2010/GAREH.

Com relação à qualificação técnica e o aproveitamento efetivo como força de trabalho dos anistiados e readmitidos judicialmente, o MEMO/041-10/DA, de 19/05/2010, do Assessor Adjunto da Diretoria de Administração e Finanças apresentou as seguintes informações:

"A CBTU não opera Sistema Metro-ferroviário no Rio de Janeiro, e a grande maioria dos empregados anistiados que retornaram por decisão judicial e Portarias Ministeriais é oriunda das áreas da operação e manutenção da ex-STU/RJ, não possuindo escolaridade e qualificação técnica compatíveis com as atividades desenvolvidas nesta Administração Central, órgão normativo voltado para programas de planejamento, estudos técnicos administrativos e desenvolvimento de pessoal."

A CBTU vem sofrendo perda da sua mão-de-obra qualificada em decorrência do envelhecimento do seu quadro de pessoal e das vacâncias

decorrentes de aposentadorias, falecimentos e evasão provocada pelos baixos salários. Com vistas a minimizar os efeitos desta última causa, em abril de 2010 foi implementado o novo plano de cargos - Plano de Empregos e Salários - PES/2010.

Com relação ao cadastramento de atos de pessoal no SISAC, o Relatório de Gestão de 2009 apresentou as informações constantes do quadro a seguir.

Quadro XI - SISAC

Tipo de ato	Quantidade de atos de pessoal (admissão, aposentadoria, pensão) registrados no SISAC no exercício de 2009 (A)	Quantidade de atos de pessoal (admissão, aposentadoria, pensão) passíveis de registro no SISAC no exercício de 2009 (B)	Percentual de atos registrados no SISAC (A)/(B)
Admissão	535	124	431%
Desligamento	221	273	81%

Fonte: Relatório de Gestão/2009.

Segundo informado pela responsável na CBTU pelo cadastramento dos atos no SISAC, o quantitativo de 535 atos de admissão registrados no SISAC em 2009 é relativo às admissões ocorridas em 2009 e também em exercícios anteriores, visto que as movimentações referentes a readmissões judiciais, reintegrações e anistia não eram registradas no Sistema e depois passaram a ser. Em levantamento das admissões ocorridas no exercício de 2009, realizado em Sistema Corporativo do Governo Federal, identificamos seis atos relativos ao exercício de 2009 que não haviam sido cadastrados.

Os atos de pessoal não cadastrados são referentes a admissões e desligamentos ocorridos nas Superintendências Regionais da CBTU. O atraso no registro ocorre porque a GAREH, na Administração Central, depende do recebimento de cópia da documentação comprobatória do ato, enviada pelas Unidades, o que não acontece de imediato.

Quanto à análise da folha de pagamento, verificamos a rubrica "adicional de insalubridade". O valor total da rubrica "adicional de insalubridade" na UPAG 706110000 - DEGEGS - CBTU/AC, no mês de outubro de 2009, foi de R\$4.686,00 (quatro mil, seiscentos e oitenta e seis reais), abrangendo 30 empregados. Para nossa análise, selecionamos sete empregados, que receberam o valor total de R\$930,00 (novecentos e trinta reais), no mesmo mês, a título de adicional de insalubridade. A amostra corresponde a 23% do número total de empregados que receberam o adicional e a 20% da despesa total da rubrica no mês.

Constatamos que foram elaborados laudos individuais das condições de insalubridade para todos os empregados selecionados e que as lotações indicadas no Sistema Interno de Gestão de Pessoal da CBTU - SIGESP eram coincidentes, para o exercício de 2009, com as informadas nos laudos.

Quanto à cessão e requisição de pessoal, de acordo com dados do SIAPE, havia, em 31/12/2009, 178 empregados cedidos e dois empregados

requisitados na CBTU/AC. Entre os cedidos, a grande maioria era de pessoal da área operacional, anistiado em decorrência da Lei n.º 8.878/94.

Com objetivo de verificar a regularidade dos processos de cessão, selecionamos sete empregados. No que diz respeito aos ressarcimentos, verificamos as pendências relativas a todos os empregados cedidos sem ônus para a CBTU/AC, num total de três (dos quais um já estava incluído nos sete citados). As cessões analisadas correspondem a 5% do total de cessões da AC. Com relação às requisições, selecionamos duas, que representam 100% dos casos de requisição da AC.

Verificamos que a documentação relativa às cessões e às requisições selecionadas está de acordo com o disposto no Decreto n.º 4.050/2001 e suas alterações, quanto aos requisitos para formalização, quanto à autorização e quanto ao ônus da remuneração.

Quanto aos ressarcimentos relativos aos empregados cedidos sem ônus, segundo informações do setor financeiro, o débito relativo ao exercício de 2009 era, em abril/2010, de R\$31.895,98 (trinta e um mil, oitocentos e noventa e cinco reais e noventa e oito centavos), sendo que a CBTU vem adotando as providências, junto aos órgãos cessionários, com vistas à regularização das pendências.

4.7 ITEM 07 - AVAL. CUMPR. PELA UJ RECOM. TCU/CI

No exercício de 2009, o TCU expediu dois Acórdãos, os quais continham quatro determinações destinadas à CBTU:

- Acórdão n.º 1772/2009 - Plenário (três determinações); e
- Acórdão n.º 3707/2009 - Primeira Câmara (uma determinação).

Como resultado dos exames realizados, verificou-se o atendimento de todas as determinações contidas nos dois Acórdãos.

Quanto às recomendações efetuadas pela CGU por meio do Relatório n.º 225012, referente à auditoria de contas de 2008, selecionamos oito itens, pertinentes aos assuntos a serem abordados nas contas de 2009. Após a devida análise, verificamos que sete itens foram atendidos pela CBTU. A recomendação sobre o aprimoramento dos controles internos da área de recursos humanos, de forma a compatibilizar esses controles e os registros no SIAPE, não foi atendida.

4.8 ITEM 08 - AVAL EXEC PROJ/PROG FINANC REC EXT

O Projeto do Transporte Metropolitano de Fortaleza - PTMF - 2º Estágio foi parcialmente financiado com recursos do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento - BIRD, por intermédio do Acordo de Empréstimo BIRD n.º 7083-BR, e vem sendo executado sob a responsabilidade da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU e da Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos - METROFOR, desde que foi firmado em 01/08/2002.

Com base no Relatório de Auditoria 240739, elaborada pela equipe de auditoria da CGU-Regional/CE, a equipe de auditoria de recursos externos da CGU-Regional/RJ informou que, em 27/03/2009, foi assinado o 4º Termo Aditivo ao Convênio n.º 008/2005/DT, celebrado entre a CBTU e a METROFOR, datado de 28/12/2005, cujo objetivo é a execução do

Projeto de Recuperação e Melhorias da Linha Oeste. Referido termo aditivo teve por objeto a alteração do Plano de Trabalho, cujas metas estão destacadas a seguir:

- a) Via permanente, Estações e Passagens em Nível - remodelação e recuperação da Via Permanente no trecho entre as Estações João Felipe e Caucaia, executando, onde necessário, a duplicação da linha, substituição de trilhos, dormentes e fixações, lastreamento e nivelamento, alinhamento contínuo, vedação da faixa de domínio e recuperação da drenagem;
- b) Viaduto Rodoviário da Rua Visconde de Cauipe;
- c) Material rodante
 - recuperação de parte do material rodante existente;
 - recuperação de 2 locomotivas;
 - recuperação de 13 carros PIDNER;
 - aquisição de 6 unidades VLT (Veículo Leve Sobre Trilhos)
- d) Bilhetagem eletrônica
- e) Administração e projeto de melhorias da linha oeste - contratação dos serviços de Projetos Básicos e Executivos, Gerenciamento e Supervisão
- f) Desapropriações - execução das desapropriações de imóveis que interferem na implantação.

Foi observado um descompasso entre a execução física e financeira. Com a finalidade de estabelecer as causas para esse fato a CGU-Regional/CE questionou a METROFOR quanto às razões para o atraso nas obras. Em resposta ao referido questionamento, a METROFOR alegou fatores diversos para justificar o atraso na execução das metas previstas, tais como as fortes chuvas ocorridas no primeiro semestre de 2009 em Caucaia, a não apresentação por parte de uma das contratadas do registro de formalização do Consórcio responsável pela obra na Junta Comercial do Ceará e, no caso da meta de Bilhetagem Eletrônica, a empresa que venceu o processo licitatório requereu a rescisão do contrato, alegando que o técnico que dominava os serviços teve que se ausentar por motivos médicos. Além disso, a METROFOR argumentou que houve atraso por parte da CBTU na assinatura do Termo Aditivo n.º 05 ao Convênio 008/2005/DT.

Considerando que a justificativa apresentada pela METROFOR alega, além dos fatores citados acima, que a CBTU concorreu no sentido de atrasar o andamento da obra, a equipe de auditoria de recursos externos da CGU-Regional/RJ questionou esta última quanto aos motivos que ensejaram o referido atraso. Por seu turno, a CBTU informou que não teve qualquer responsabilidade nos atrasos das obras objeto do Convênio n.º 008/2005/DT. Em Resposta à Solicitação de Auditoria, a CBTU informou que os atrasos verificados na execução das obras do Convênio estão vinculados a erros de dimensionamento no projeto básico e nas ações de planejamento do empreendimento. Face aos esclarecimentos prestados pela empresa, a equipe de auditoria de recursos externos considerou que a CBTU não teve responsabilidade no atraso da execução dos serviços contratados pela METROFOR.

Por fim, o Relatório de Auditoria n.º 240738 da CGU-Regional/RJ ressaltou que a situação de atraso na execução física persiste, tendo sido apontado no Relatório n.º 222088, relativo à auditoria realizada em 2008.

Em relação ao cumprimento de cláusulas, a equipe de recursos externos certificou o cumprimento, pelas Agências Coordenadora e Executora, das cláusulas de caráter contábil-financeiro-gerencial do Acordo de Empréstimo BIRD 7083/BR, do Contrato do Projeto e das Condições Gerais.

Em conclusão, a equipe de auditoria de recursos externos emitiu a opinião de que, de maneira geral, a CBTU mantém uma estrutura de gerenciamento/execução financeira adequada para a implementação das atividades do Projeto, em seus aspectos substanciais, e seus controles internos são satisfatórios. O projeto conta com um adequado controle orçamentário, tendo sido verificada a adequada observância aos limites e saldos orçamentários.

Em relação à gestão financeira: (i) O projeto encontra-se com alguns procedimentos licitatórios concluídos e outros em andamento, verificando-se a ocorrência de desembolsos de recursos provenientes do acordo de empréstimo; (ii) os relatórios financeiros Demonstração de Fontes e Usos de Recursos, Demonstrativo de Investimentos do Projeto e Notas Explicativas, elaborados pela Unidade de Coordenação do Projeto, refletem adequadamente, em seus aspectos mais substanciais, a posição do projeto em 31/12/2009.

No tocante à gestão de recursos humanos, a contratação e execução dos trabalhos de consultoria e demais atividades relacionadas à administração de pessoas físicas, cujos custos foram apropriados ao Projeto, em observância às disposições do Acordo de Empréstimo BIRD 7083/BR e à Legislação Nacional pertinente, foram observadas pela equipe de auditoria da CGU-Regional/CE impropriedades nos serviços de gerenciamento e supervisão no contrato de consultoria para elaboração do projeto executivo por parte da METROFOR, para as quais não foi observada responsabilidade da CBTU.

Por fim, foram observados os seguintes fatos pela equipe de auditoria da CGU-Regional/CE relativos a atuação da METROFOR na seleção e na contratação de fornecedores de bens e serviços no âmbito do Projeto: atraso na execução dos serviços, realização de Concorrência Pública sem a composição de custo do objeto, execução de alterações na obra sem a formalização de aditivo contratual e impropriedades nas garantias contratuais apresentadas. Cabe ressaltar, que para os fatos apontados não foi observada responsabilidade da CBTU.

4.9 ITEM 09 - AVAL GESTÃO PASSIVOS S/ PREV ORÇAM

No exercício de 2009, a CBTU não efetuou registros de obrigações sem a devida cobertura de créditos e/ou recursos.

4.10 ITEM 15 - AVAL. CRITÉRIOS CHAMAMENTO PÚBLICO

Conforme verificado no SIAFI Gerencial e no SICONV, a CBTU não formalizou, no exercício de 2009, termos de transferência com entidades privadas, em que tenha figurado como concedente de recursos, de forma que não se aplica a avaliação dos critérios de chamamento público.

4.11 ITEM 16 - AVAL IRREG NÃO EXPURGO CPME CONTRAT

Da amostra selecionada dos contratos celebrados pela Administração Central da CBTU, vigentes em 2008 e 2009, que representa 13,79% da quantidade total de contratos celebrados pela CBTU/AC com a vigência informada, não constatamos irregularidades quanto ao pagamento indevido da Contribuição Provisória sobre Movimentação ou Transmissão de valores e de Créditos e Direitos de Natureza Financeira - CPMF, considerando que o mês de janeiro de 2008 marcou o fim da cobrança da CPMF.

4.12 CONTEÚDO ESPECÍFICO

A CBTU é integrante do Sistema de Comunicação do Governo do Poder Executivo - SICOM, que é formado pela Secretaria de Comunicação Social, vinculada à Presidência da República, e pelas unidades administrativas dos órgãos e entidades do Poder Executivo Federal que tenham a atribuição de gerir atividades de comunicação.

De acordo com as informações apresentadas, verificamos que a CBTU não realizou ações de publicidade remuneradas, não contratou agências de publicidade e não concedeu patrocínios no exercício de 2009.

A CBTU não elaborou o Plano Anual de Comunicação para o exercício de 2009, que é obrigação das entidades integrantes do SICOM, contudo, tendo em vista não realizar ações de comunicação, foi dispensada pela Secretaria de Comunicação de apresentar anualmente o Plano Anual de Comunicação.

5. Entre as constatações identificadas pela equipe, não foi possível efetuar estimativa de ocorrência de dano ao erário.

III - CONCLUSÃO

Eventuais questões pontuais ou formais que não tenham causado prejuízo ao erário, quando identificadas, foram devidamente tratadas por Nota de Auditoria e as providências corretivas a serem adotadas, quando for o caso, serão incluídas no Plano de Providências Permanente ajustado com a UJ e monitorado pelo Controle Interno. Tendo sido abordados os pontos requeridos pela legislação aplicável, submetemos o presente relatório à consideração superior, de modo a possibilitar a emissão do competente Certificado de Auditoria.

Rio de Janeiro, 03 de setembro de 2010.



RELATÓRIO DE AUDITORIA ANUAL DE CONTAS Nº 245990 - 2ª PARTE

1 GESTÃO OPERACIONAL

1.1 AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS

1.1.1 ASSUNTO - RESULTADOS DA MISSÃO INSTITUCIONAL

1.1.1.1 INFORMAÇÃO: (017)

O principal programa finalístico executado em 2009 pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU - foi o Programa 1295 - Descentralização dos Sistemas de Transporte Ferroviário Urbano de Passageiros.

O objetivo do programa é melhorar os sistemas de transporte ferroviário urbano de passageiros e transferir a sua gestão para os governos locais.

A justificativa para o programa é a determinação constitucional de que os sistemas operados pelo Governo Federal devem ser transferidos a Estados e Municípios, tendo em vista que, sob gestão local, torna-se possível sua integração com outros modos de transporte e com o planejamento urbano, específicos de cada região. Para viabilizar as transferências, o Governo Federal realiza um programa de investimentos nos sistemas, destinados a sua expansão e/ou modernização, propiciando melhoria na eficiência e na qualidade dos serviços, bem como melhores condições de mobilidade às populações urbanas.

O Programa 1295 possui nove indicadores. No quadro a seguir, apresentamos o comparativo entre os índices previstos e os realizados em 2009, bem como entre os índices apurados em 2008 e em 2009, conforme dados do SIGPlan.

QUADRO I - Indicadores do Programa 1295

Indicador	2008	2009	
	Índice apurado (milhar)	Índice apurado (milhar)	Índice previsto (milhar)
Número de passageiros transportados no sistema de trens urbanos de Belo Horizonte - MG	43.988,00	43.830,00	70.500,00
Número de passageiros transportados no sistema de trens urbanos de Fortaleza - CE	7.358,80	6.321,19	8.125,00
Número de passageiros transportados no sistema de trens urbanos de João Pessoa - PB	3.138,00	2.890,00	2.865,00
Número de passageiros transportados no sistema de trens urbanos de Maceió - AL	1.738,00	1.795,00	1.758,00
Número de passageiros transportados no sistema de trens urbanos de Natal - RN	2.318,00	2.134,00	2.772,00

Número de passageiros transportados no sistema de trens urbanos de Porto Alegre - RS	47.038,80	44.404,86	45.621,94
Número de passageiros transportados no sistema de trens urbanos de Recife - PE	58.712,00	59.870,00	66.265,00
Número de Passageiros Transportados no Sistema de Trens Urbanos de Salvador - BA	4.129,30	4.409,18	24.830,00
Taxa ponderada de transferência da gestão dos sistemas de trens urbanos	75,40%	75,40%	99,30%

Fonte: SIGPlan.

Apesar de o Diretor-Presidente da CBTU ser o Gerente do Programa 1295, conforme consta do SIGPlan, os sistemas de trens urbanos de Fortaleza e de Salvador foram descentralizados e atualmente são operados respectivamente pelo METROFOR - Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos, e pela CTS - Companhia de Transportes de Salvador. O sistema de trens urbanos de Porto Alegre nunca esteve sob a responsabilidade da CBTU e é operado pela TRENSURB - Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. Conforme informado pela Gerência Técnica de Planejamento Empresarial da CBTU, o SIGPlan contém as informações de todos os sistemas de trens urbanos, mas sua atualização é feita apenas pelas equipes técnicas da CBTU (com as informações dos sistemas que opera e as informações enviadas pelas operadoras dos sistemas descentralizados) e da TRENSURB. Entretanto, a TRENSURB não tem perfil de acesso para preenchimento do questionário de avaliação, razão pela qual as informações relativas à avaliação anual do programa são repassadas à CBTU.

Analisando o quadro de indicadores, observamos que: i) houve decréscimo, com relação ao exercício de 2008, no número de passageiros transportados nos sistemas de trens urbanos de Belo Horizonte, Fortaleza, João Pessoa, Natal e Porto Alegre; e ii) os índices previstos para o exercício de 2009, relativos ao número de passageiros transportados nos sistemas de trens urbanos de Belo Horizonte, Fortaleza, Natal e Porto Alegre não foram atingidos. Por meio da SA n.º 245990/010, solicitamos justificativas para o fato. Com relação aos sistemas operados pela CBTU, a empresa se manifestou por meio do MEMO 028-2010/GEPL, de 14/05/2010:

"As justificativas quanto ao resultado da demanda em 2009 nos sistemas de Belo Horizonte, Natal e João Pessoa são:

BELO HORIZONTE: Quanto às menores demandas mensais, deve-se à greve dos metroviários, ocorrida nos meses de junho e julho, período mais extenso este ano, quando atingiu 16 dias, reduzindo em grande parcela a demanda anual, somando um valor estimado da ordem de 1,3 milhões de passageiros que deixaram de ser transportados. Cabe ressaltar que a retomada da demanda após o período da greve foi gradual, atingindo em outubro a sua plenitude.

Também algumas ações planejadas para o ano não tiveram prosseguimento, em parte pela CBTU, como é o caso do terminal Vilarinho que continua apresentando problemas de vazamento nos períodos de chuva, fato que desestimulou a ampliação da integração por parte do sistema municipal. Alia-se também a este fato a restrição da oferta de lugares por parte do Metrô, que carece da ampliação de sua frota de trens e da modernização do sistema de sinalização, ações que nos últimos exercícios têm sido apontadas como essenciais para o crescimento da

demanda.

Também no plano de metas para este ano, considerou-se a entrada em operação do Centro Administrativo do Governo do Estado de Minas Gerais, próximo a estação Vilarinho, atendido através de um sistema integrado especial. O início de funcionamento deste Centro, no entanto, devido ao andamento das obras, teve sua programação transferida para janeiro de 2010.

A integração prevista com o sistema metropolitano nas estações de Eldorado e Vilarinho não ocorreu conforme planejado. No Terminal de Eldorado em especial, a Prefeitura de Contagem está reorganizando o sistema viário e aguarda a conclusão dos estudos para propor uma nova integração naquele terminal.

NATAL: O decréscimo na demanda transportada em 2009, em relação ao exercício de 2008, foi devido à diminuição da grade horária Natal-Nordelandia (UTL 23 e 24) e Natal-Extremoz (UTL 22 e 29) a partir de 05 de junho de 2008, devido acidente ocorrido com uma composição.

Também foi fator significativo na perda de demanda, a ocorrência de período de greve de 14 dias, entre 25 de junho e 08 de julho de 2009.

JOÃO PESSOA: No período de 06 a 21 de maio de 2009, o rompimento parcial de um bueiro ocasionou atrasos e cancelamento de 42 viagens.

No período de 21 de maio a 10 de junho o sistema operou apenas no trecho João Pessoa/Cabedelo devido ao rompimento total do bueiro e necessidade de realização dos consertos necessários. O trecho João Pessoa/Santa Rita, onde se verifica o maior fluxo de passageiros, não operou.

No período de 11 a 26 de junho, a circulação no trecho João Pessoa/Santa Rita foi normalizada, porém, ainda com precaução de velocidade o que gerou atrasos no sistema.

No período de 26 de junho a 8 de julho, devido ao movimento grevista, o sistema operou apenas com 30% das viagens.

(...)

Os valores indicados como previstos na tabela constante da SA245990/010 e extraídos do SIGPlan são determinados no exercício anterior, à época da fase qualitativa do PLOA. Assim, são consideradas a realização de intervenções programadas, amparadas por um orçamento pretendido e desejado. Não são considerados fatores impeditivos e imprevisíveis, tais como a ocorrência de greves, acidentes com material rodante ou na via permanente ou ainda o cumprimento de determinações do TCU (estes fatores ocorreram em 2009, afetando sobremaneira o atingimento de metas programadas pela CBTU)."

A taxa ponderada de transferência da gestão dos sistemas de trens urbanos se manteve estável em 75,40%, tendo em vista que, quando o Programa 1295 foi concebido, foi prevista uma transferência gradual da gestão dos sistemas aos governos locais. Entretanto, a partir de 2007, houve uma mudança da diretriz do Governo, decidindo não mais descentralizar a gestão dos sistemas para os governos locais até o final da atual gestão. Assim, o último sistema transferido foi o de Salvador, em 2005.

No Relatório de Gestão de 2009, a CBTU apresentou os indicadores operacionais referentes à atividade finalística de manutenção e operação dos sistemas de trens urbanos sob sua gestão (Recife, Belo Horizonte, Natal, João Pessoa e Maceió), num total de 12 indicadores. O quadro a seguir demonstra o resultado consolidado dos indicadores operacionais de todos os sistemas de trens operados pela CBTU.

QUADRO II - Indicadores operacionais da CBTU

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	REALIZADO	
			2008	2009
EFICÁCIA	Passageiros transportados	Mil	109.984	110.519
	Média pass. transp./dia útil	Mil	355	370
	TUE em tráfego	Unidade	33	35
	Locomotivas em tráfego	Unidade	9	8
	Receita própria (exclusive AC)	R\$mil	99.607	105.353
	Custo total	R\$mil	286.374	283.925
EFICIÊNCIA	Custo unitário	R\$	2,61	2,57
ECONOMICIDADE	Taxa de cobertura plena	%	33,1	35,5
	Taxa de cobertura operacional	%	68,3	71,5
QUALIDADE	Pontualidade	%	93,5	91,8
	Regularidade	%	97,7	95,4
	Segurança do usuário	Acidentes por milhão de pass.	2,5	3,0

Fonte: Relatório de Gestão/2009.

Verificamos que há diferença entre os valores dos indicadores "Custo total", "Taxa de cobertura plena", "Taxa de cobertura operacional" e "Pontualidade", relativos ao exercício de 2008, informados nos Relatórios de Gestão de 2008 e de 2009. Seguem os valores apresentados respectivamente nos Relatórios de Gestão de 2008 e 2009 para o exercício de 2008. Apesar de a divergência ser relativa ao exercício de 2008, entendemos que compromete a confiabilidade dos dados apresentados no Relatório de Gestão, razão pela qual solicitamos justificativa à CBTU por meio da SA 245990/012.

"Custo total" - 287.301/286.374

"Taxa de cobertura plena" - 33,0/33,1

"Taxa de cobertura operacional" - 67,8/68,3

"Pontualidade" - 96,2/93,5

A CBTU esclareceu as diferenças apontadas, no MEMO 030-2010/GEPL, de 18/05/2010:

"Em julho de 2009, foram informados ajustes nos custos referentes à Superintendência de Natal. Estas alterações foram registradas no Banco de Dados, não tendo sido transcritas para o Relatório de Gestão de 2008. No Relatório de Gestão de 2009 estão registrados os valores corretos dos dois exercícios.

Os dados de "Taxa de Cobertura Plena" e de "Taxa de Cobertura Operacional" sofreram alterações decorrentes da variação do Custo Total.

Quanto ao indicador de pontualidade, foi verificado um erro de lançamento no Relatório de Gestão de 2008 (96,2%), sendo o valor correto o constante do Banco de Dados 2008 e indicado no Relatório de Gestão de 2009 (93,5%)."

Dos 12 indicadores operacionais apresentados no Relatório de Gestão 2009, selecionamos quatro para análise: "passageiros transportados", "custo unitário", "taxa de cobertura plena" e "pontualidade".

Verificamos que as fórmulas de cálculo estão coerentes com as descrições e os objetivos dos indicadores.

Com relação aos quatro indicadores selecionados, o Gerente de Planejamento Empresarial informou, em entrevista e por meio do MEMO 028-2010/GEPL, de 14/05/2010, que as áreas responsáveis pelo fornecimento dos dados "passageiros transportados", "viagens no horário" e "viagens realizadas" (os dois últimos necessários ao cálculo do indicador "pontualidade"), são as Gerências Regionais de

Operação e Gerências de Planejamento, em cada Superintendência. As fontes de dados primárias para o indicador "passageiros transportados" são as entradas contabilizadas nas bilheterias, diariamente e totalizadas ao final de cada mês. Em Belo Horizonte, o indicador "passageiros transportados" é extraído de sistema informatizado (sistema de bilhetagem automática) e os dados para o cálculo da "pontualidade" são informados a partir de relatórios emitidos pelo Centro de Controle Operacional. Em Natal, João Pessoa e Maceió os dados de "passageiros transportados" e os dados para cálculo da "pontualidade" são apurados nas bilheterias e Centro de Controle Operacional (CMT - Controle de Movimento de Trem) e transcritos para mapas preenchidos manualmente pela Gerência Regional de Operação. Em Recife, os dados de "passageiros transportados" são apurados nas estações e os dados para o cálculo da "pontualidade" são obtidos de três softwares distintos, um para cada linha. Para os indicadores "custo unitário", "taxa de cobertura plena", os dados primários de "receita total" e "custo total" são os informados respectivamente pela Gerência Técnica Financeira e pela Gerência Técnica de Contabilidade e Custos, ambas da Administração Central - AC, após fechamento do SIAFI. A Gerência Técnica de Planejamento Empresarial, na Administração Central, consolida os dados em planilhas, calculando os indicadores "custo unitário", "taxa de cobertura plena" e "pontualidade", para lançamento no Relatório Mensal de Atividades. A periodicidade de levantamento de informações é diária, para os indicadores de "passageiros transportados" e para os dados para o cálculo da "pontualidade", consolidados ao final de cada mês. Para os indicadores de "custo unitário" e "taxa de cobertura", a apuração é mensal, uma vez que para sua determinação são utilizados dados de receita e custo, os quais dependem de consolidação mensal no SIAFI.

Solicitamos que fosse apresentada a documentação comprobatória dos dados utilizados no cálculo dos quatro indicadores selecionados, constantes do Relatório de Gestão, referentes ao mês de dezembro, da Superintendência de Trens Urbanos de Recife - STU/Recife (apresentados na fl. 92 do Relatório de Gestão). Por meio do MEMO 028-2010/GEPLÉ, a Gerência Técnica de Planejamento Empresarial apresentou as informações de custos das unidades da CBTU, provenientes da Gerência Técnica de Contabilidade e Custos da AC; as informações de receitas das unidades da CBTU, oriundas da Gerência Técnica Financeira da AC; e as informações operacionais consolidadas pela STU/Recife, informadas pela Gerência Regional de Operações da Superintendência. Utilizando os dados apresentados e as fórmulas de cálculo dos indicadores, chegamos aos mesmos valores constantes do Relatório de Gestão.

Tendo em vista que as informações operacionais relativas aos indicadores analisados são enviadas à CBTU-AC de forma consolidada, solicitamos que fosse apresentada a documentação que deu origem aos dados constantes da planilha anexa ao MEMO 028-2010/GEPLÉ relativos aos indicadores "passageiros transportados" e "pontualidade" da STU/Recife. Em resposta, a CBTU apresentou o MEMO 030-2010/GEPLÉ, de 18/05/2010.

a) Com relação aos dados utilizados no cálculo do indicador "pontualidade":

"De acordo com a Superintendência de Recife, "os dados primários oriundos do CCO são obtidos através do software SMCTC (Sistema Monitor do Controle de Tráfego Centralizado) para a Linha Centro, do software SCI - Tráfego e Energia para a Linha Sul e do Programa de Controle de Tráfego Diesel para a Linha Diesel."

Estão apresentados em anexo os documentos primários de onde são extraídos os dados que alimentam as diversas planilhas geradas pelo Centro de Controle Operacional.

Existem três softwares distintos que geram os dados para controle, um para cada linha:

Para a Linha Centro (Recife - Jaboatão - Camaragibe) é utilizado o SMCTC, sistema este que será substituído em outubro de 2010. Trata-se de um sistema de coleta automática de informações, gerando no final da Operação Comercial um documento impresso chamado Análise do Programa Horário, com aproximadamente vinte páginas para análise.

Para a Linha Sul (Recife - Cajueiro Seco) é utilizado um software que registra os dados da Operação Comercial em servidores de tráfego, em um moderno Sistema de Controle, que, no entanto, ainda se encontra em fase de ajustes e testes.

Na Linha Diesel (Curado - Cabo) usa-se um programa, esse com operação manual, já que nessa linha não existe sistema de sinalização de campo, impossibilitando dessa forma a coleta automática de dados. Esse programa gera no final da Operação Comercial o Diário da Diesel para compilação dos dados.

Todas essas informações, para cada uma das 32 estações, são digitadas em planilhas eletrônicas (onde são utilizadas as fórmulas de acordo com o glossário distribuído pela AC para os diversos cálculos dos nossos índices), todos os dias, por empregados do apoio operacional do CCO, para fechamento no final de cada mês (Planilhão). Este "Planilhão" é o mesmo já apresentado em anexo à SA-010, item nº 95, documento nº 03.

Como exemplo dos documentos manipulados diariamente, segue em anexo uma folha de cada sistema, de um dia apenas, devido à falta de tempo hábil para tratar e enviar cópias de todos os documentos, face à enorme quantidade de informação a ser tratada."

b) Quanto ao indicador "passageiros transportados":

"Com relação ao controle e levantamento da demanda de passageiros transportados, segue descritivo do processo, informado pela Gerência Operacional - Estações:

Nas estações, o chefe de posto, diariamente após o final da operação comercial, de posse do documento CFU, se dirige aos bloqueios eletrônicos e anota, no campo de entrada e saída, os quantitativos de usuários por bloqueio, conforme anexo - CFU.

Nas estações que têm integração com o SEI (Sistema Estrutural Integrado), o chefe de posto, além de anotar o quantitativo de usuário por bloqueio, anota também o quantitativo de usuários que passa nas catracas do SEI (Estação-Terminal e Terminal - Estação).

Nas estações da linha diesel, o chefe de posto anota o quantitativo de usuários através dos torniquetes, e lança os totais no campo CFU.

Cabe a todos os chefes de estações repassarem estes documentos (CFU), via malote para o COTEC, para que sejam digitadas e elaboradas planilhas em anexo.

PTE+SEI - planilha de passageiros transportados na linha centro, mais SEI (Sistema Estrutural Integrado)

Nomenclatura utilizada:

CFU - Controle do Fluxo de Usuários

Estação-Terminal - o usuário entra pela estação e sai pelo terminal

Terminal-Estação - o usuário entra pelo terminal e sai pela estação

Obs: nas Estações REC, JOA, AFO, BAR, CAV, JAB e GIB existem terminais integrados."

A partir da nossa análise, concluímos que os indicadores analisados

são confiáveis, pois as fontes de dados primários não deixam margem para interpretações divergentes; válidos, pois refletem a ação a ser monitorada e representam a realidade que se deseja medir; são simples e de fácil obtenção e entendimento; são mensuráveis e úteis aos gestores para tomada de decisões.

Com relação às recomendações constantes do Relatório CGU-Regional/RJ n.º 225012, referente às Contas de 2008:

a) "Não utilizar o "custo total" como indicador de eficácia e/ou eficiência, tendo em vista a definição deste tipo de indicador." Na Carta CRT/0175-2009/P, de 31/07/2009, encaminhada à CGU, relativa ao Plano de Providências/2008, a CBTU informou que o custo total não seria mais associado ao atributo de eficácia ou de eficiência, mas que, dada a importância do monitoramento do custo para a CBTU, a informação continuaria sendo parte integrante do Relatório de Gestão da empresa. De fato, o custo total foi informado no quadro de indicadores operacionais do Relatório de Gestão 2009, entretanto não foi associado a nenhum tipo de indicador.

b) "Padronizar a definição de indicadores de desempenho entre as diferentes áreas da CBTU". Na Carta CRT/0175-2009/P, de 31/07/2009, encaminhada à CGU, relativa ao Plano de Providências/2008, a empresa informou que, tendo em vista a impropriedade da descrição do indicador "taxa de cobertura plena" no RAIN/T/2008, o Departamento de Planejamento Empresarial encaminhou o MEMO 023-2009 à Auditoria Interna, com a descrição correta do indicador, solicitando que a mesma fosse acatada em documentos futuros, de forma a unificar os conceitos e definições adotados na CBTU. Não identificamos esta impropriedade na amostra de indicadores analisados, desta forma consideramos a recomendação atendida.

c) "Reforçar a atuação junto às Superintendências Regionais no sentido de atender os prazos estabelecidos de entrega mensal dos dados ao DECOC, evitando a utilização de médias para o cálculo de indicadores". Na Carta CRT/0175-2009/P, de 31/07/2009, encaminhada à CGU, relativa ao Plano de Providências/2008, a CBTU informou que encaminhou o MEMO CIRCULAR/390-2009/SUFIN/DA às cinco Superintendências Regionais, solicitando seu envolvimento no atendimento à recomendação. Não identificamos esta impropriedade na amostra de indicadores analisados, desta forma consideramos a recomendação atendida.

2 DESC. SIST. TRANSP. FERR. URB PASSAGEIROS

2.1 RECIFE/LINHA CENTRO, TIP-TIMBI E LINHA SUL

2.1.1 ASSUNTO - AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS

2.1.1.1 INFORMAÇÃO: (020)

Solicitamos ao gestor a confirmação de que as informações referentes aos Programas/Ações sob sua responsabilidade tiveram as informações atualizadas no SIGPLAN até o dia 15 de fevereiro, de acordo com o disposto no § 1º, do art.18, da Lei n.º 11.653, de 07/04/2008. Por meio do MEMO 029-2010/GEPL, de 18/05/2010, a Companhia informou que cumpriu o que estabelece a citada lei.

O quadro a seguir apresenta os dados constantes do Relatório de Análise da Execução do SIGPlan relativos à previsão e realização das metas físicas e financeiras da Ação 5754 no exercício de 2009.

QUADRO III - Ação 5754 - Dados físicos - 2009

Previsto Inicial	Realizado	% de execução
10,00	5,50	55,00

Fonte: SIGPLan - Relatório de execução físico-financeira.

QUADRO IV - Ação 5754 - Dados financeiros - 2009

LOA + créditos (R\$)	Empenhado (R\$)	Realizado (R\$)	% de execução
88.676.300,00	88.676.300,00	2.652.218,00	2,99

Fonte: SIGPLan - Relatório de execução físico-financeira.

De acordo com levantamento realizado no SIAFI, o valor total dos empenhos liquidados na Ação 5754, no exercício de 2009, na CBTU/AC (UG 275068), foi de R\$38.961.501,39 (trinta e oito milhões, novecentos e sessenta e um mil, quinhentos e um reais e trinta e nove centavos), dos quais R\$61.501,39 (sessenta e um mil, quinhentos e um reais e trinta e nove centavos) foram pagos. A diferença foi inscrita em restos a pagar. Conforme dados do SIAFI, o restante do valor empenhado e pago é relativo à STU/Recife, que também executa a Ação 5754.

Por meio da SA n.º 245990/011, solicitamos justificativas para a baixa execução física e financeira da Ação em 2009 e pedimos informações sobre as providências adotadas pela empresa para evitar que a meta de realização física prevista para a Ação também não seja alcançada em 2010, bem como que haja a inscrição de valor elevado em RAP. A CBTU apresentou as informações por meio do MEMO 029-2010/GEPLÉ:

"A CBTU tem intensificado a cobrança, junto às contratadas, exigindo maior empenho e agilidade na execução dos serviços e obras, sendo aplicadas multas e as penalidades cabíveis quando do surgimento de atrasos. A mesma cobrança tem sido exercida junto ao Governo do Estado de Pernambuco, a quem foi empenhado o montante de R\$58,9 milhões referentes aos Termos de Compromissos 001/2008 e 002/2009. As obras contempladas por estes últimos instrumentos deveriam ser iniciadas em 2009, entretanto apenas em janeiro de 2010 é que parte delas foi iniciada. A previsão para conclusão de todo o programa é novembro/2011.

(...)

Com relação à inscrição em RAP, devido a atrasos na execução do contrato 006-009/DT, os projetos necessários à contratação das obras do trecho Cajueiro Seco-Cabo ainda não foram concluídos. Assim, as licitações serão realizadas em 2010, os contratos assinados e empenhados neste mesmo ano, o que gerará RAP para 2011."

O relatório de análise da execução do SIGPlan informa uma meta de execução física para a Ação 5754 de 10%, entretanto, o Relatório de Gestão 2009 (fl. 25) apresenta uma previsão de 11,2%. Solicitamos justificativa por meio da SA 245990/011. As justificativas também foram apresentadas no MEMO 029-2010/GEPLÉ:

"As metas físicas previstas constantes no SIGPLAN são valores determinados na época da elaboração da fase quantitativa do PLOA, quando são informados à CBTU os pré-limites orçamentários, pelo Ministério das Cidades. Durante a tramitação do PLOA, as dotações podem sofrer alterações, sendo objeto de suplementação ou cancelamento. Ao ser aberto o SIGPLAN para monitoramento e atualização no exercício seguinte, a meta física assim determinada aparece como PREVISÃO INICIAL, nem sempre em sintonia com a LOA aprovada. A atualização é possível apenas no campo de PREVISÃO REVISADA. Já as

metas físicas constantes no Relatório de Gestão são as determinadas pela Diretoria Técnica como factíveis, levando-se em conta a capacidade de execução física e os recursos previstos para cada ação de investimento da CBTU e estabelecidas numa fase posterior àquela em que foram determinadas as metas do SIGPLAN.

A realização dos Restos a Pagar também impacta o avanço físico no exercício, o qual considera a aplicação dos recursos da LOA e, também, dos recursos inscritos em Restos a Pagar de exercícios anteriores.

Conforme descrito anteriormente, ao se projetar o avanço físico na fase quantitativa do PLOA, não são levados em conta os recursos que ficarão inscritos em Restos a Pagar no próximo exercício."

2.2 IMPLANTAÇÃO DE VLT NA REGIÃO NORTE DO CEARÁ

2.2.1 ASSUNTO - CONVÊNIOS DE OBRAS E SERVIÇOS

2.2.1.1 INFORMAÇÃO: (036)

No exercício de 2009, a CBTU-AC somente formalizou dois novos Convênios, n.º 006-2007/DT (SICONV n.º 729037) e n.º 007-2007/DT (SICONV n.º 724486). O Convênio n.º 729037 foi firmado em 31/12/2009, com a Companhia Cearense de Transportes Metroviários, sociedade de economia mista estadual, no valor de R\$32.742.052,00 (trinta e dois milhões, setecentos e quarenta e dois mil, cinquenta e dois reais). O objeto do referido convênio consiste na implantação de um sistema ferroviário de transporte de passageiros na cidade de Sobral/CE e os créditos orçamentários foram consignados na Ação 7N69 - Implantação de Veículo Leve Sobre Trilhos na Região Norte do Estado do Ceará, inserida no Programa 1295 no exercício de 2009, empenhados por meio do documento n.º 2009NE900002.

O Convênio n.º 724486 foi assinado em 29/12/2009, entre a CBTU e a Companhia do Metropolitano de São Paulo, sociedade de economia mista estadual, no valor de R\$27.600.000,00 (vinte e sete milhões e seiscentos mil reais), com a finalidade de elaborar estudos e projetos de engenharia para a implantação de metrô leve, integrado ao sistema público de passageiros, ligando a cidade de São Bernardo do Campo à cidade de São Paulo. Os créditos orçamentários foram consignados na ação 1D73 - Apoio à Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, inserida no programa 0310 - Gestão da Política de Desenvolvimento Urbano no exercício de 2009, empenhados por meio do documento n.º 2009NE900001.

Ambos os convênios foram registrados no SICONV, porém não foram realizadas consultas ao Cadastro Único de Convenientes - CAUC com vistas a verificar o cumprimento dos Art. 11 e 25 da Lei Complementar n.º 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), considerando que se tratam de transferências voluntárias da União para os demais entes da Federação. Nesse sentido, solicitamos esclarecimentos para o fato na SA n.º 249990/005. Por meio do MEMO n.º 012-10/SUCOP-DT, de 22/04/2010, o Superintendente de Coordenação de Programas informou o seguinte:

"Os Convênios referidos foram os primeiros formalizados pela CBTU através do Portal de Convênios - SICONV. Ambos foram formalizados no final do exercício de 2009, sendo o de n.º 729037 finalizado no dia 31 de dezembro daquele ano. Por ser um sistema novo e de conhecimento ainda limitado, somado ao fato de ter havido pouco tempo para reavaliação de todos os procedimentos e normas aplicáveis, sob pena de perder o orçamento previsto para realização dos Convênios, algumas

providências podem ter escapado à percepção desta Cia. e/ou terem sido tomadas sem o cuidado de formalização de registro impresso, como foi o caso da ação ora apontada. Para regularizar esta pendência, a CBTU refez a consulta ao CAUC (cópias constantes do Anexo I deste Memo) e fará anexar ao processo o documento comprobatório, antes da primeira remessa de recursos para ambos os Convênios."

Tendo em vista que ainda não houve liberações nos dois convênios até a identificação da ausência de realização de consulta ao CAUC, consideramos que as medidas adotadas pela Empresa sanaram as falhas ocorridas no ato da formalização dos respectivos acordos e que tais falhas ocorreram em função de os gestores ainda estarem se adaptando aos novos procedimentos para inclusão dos convênios no SICONV.

2.3 RECUPERAÇÃO SISTEMA DE TRENS URBANOS MACEIÓ

2.3.1 ASSUNTO - PROGRAMAÇÃO DOS OBJETIVOS E METAS

2.3.1.1 INFORMAÇÃO: (031)

Trata-se da Ação 11JD - Recuperação do Sistema de Trens Urbanos de Maceió - AL, cuja finalidade é recuperar o Sistema de Trens Urbanos de Maceió, com o objetivo de restabelecer as condições de segurança e confiabilidade necessárias à produção de um transporte de passageiros e garantir a melhoria dos níveis de eficiência e promover a inserção do Sistema de Trens Urbanos na política de transporte local, facilitando o processo de descentralização.

Ao fim desta ação, é esperada uma demanda da ordem de 11 mil passageiros/dia. O Sistema de Maceió é originário de uma linha de carga da RFFSA e, ao ser transferido para a CBTU em 1984, já apresentava problemas na sua infra-estrutura e necessitava de investimentos para restabelecer as suas características básicas e as condições necessárias para uma operação segura e confiável. Ao longo dos anos, a CBTU não obteve sucesso em viabilizar projetos de modernização do sistema, e os recursos destinados ao funcionamento do mesmo não permitiram o pleno atendimento das ações de manutenção preventiva, muito menos corretiva, o que provocou a degradação do sistema. Além disso, a partir da concessão do serviço ferroviário de carga da malha nordeste à Companhia Ferroviária do Nordeste - CFN, houve a intensificação do transporte regular de carga, compartilhado nas linhas do sistema de passageiros, provocando o aumento do nível de desgaste do sistema existente, sendo que a manutenção do trecho permaneceu sob a responsabilidade da CBTU, por força do contrato celebrado com a RFFSA. A execução da ação se dá de forma direta.

O montante de recursos executados (empenhos liquidados) nesta ação, no exercício de 2009, está discriminado no quadro a seguir:

QUADRO V - Ação 11JD - Despesas Executadas

Ação Governamental	Despesas Executadas	% das Despesas Executadas do Programa 1295
11JD	R\$46.910.935,19	22,7%

Fonte: SIAFI Gerencial

2.3.2 ASSUNTO - AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS

2.3.2.1 INFORMAÇÃO: (032)

O quadro a seguir apresenta os dados constantes do Relatório de

Análise da Execução do SIGPlan relativos à previsão e realização das metas físicas e financeiras da Ação 11JD no exercício de 2009.

QUADRO VI - Ação 11JD - Dados físicos - 2009

Previsto Inicial	Realizado	% de execução
91,00	1,03	1,13

Fonte: SIGPlan - Relatório de execução físico-financeira.

QUADRO VII - Ação 11JD - Dados financeiros - 2009

LOA + créditos (R\$)	Empenhado (R\$)	Realizado (R\$)	% de execução
50.994.295,00	50.994.293,00	1.598.763,00	3,14

Fonte: SIGPlan - Relatório de execução físico-financeira.

De acordo com levantamento realizado no SIAFI, o valor total dos empenhos liquidados na Ação 11JD, no exercício de 2009, na CBTU/AC (UG 275068), foi de R\$46.910.935,19 (quarenta e seis milhões, novecentos e dez mil, novecentos e trinta e cinco reais e dezenove centavos), dos quais R\$1.266.586,35 (um milhão, duzentos e sessenta e seis mil, quinhentos e oitenta e seis reais e trinta e cinco centavos) foram pagos. A diferença foi inscrita em restos a pagar. Conforme dados do SIAFI, o restante do valor empenhado e pago é relativo à STU/Maceió (UG 275078), que também executa a Ação 11JD.

Por meio da SA 245990/011, solicitamos justificativas para a baixa execução física e financeira da Ação em 2009 e pedimos informações sobre as providências adotadas pela empresa para evitar que a meta de realização física prevista para a Ação também não seja alcançada em 2010. A CBTU apresentou as informações por meio do MEMO 029-2010/GEPLA:

"A ação 11JD trata da aquisição de Veículo Leve sobre Trilhos.

As baixas execuções física e financeira são devidas ao pagamento apenas da entrega do PERT-CPM e estrutura analítica do projeto e a sua aprovação. (02 pagamentos para uma atividade física).

(...)

Com relação a providências para a realização física, o próximo evento é a aprovação do projeto. Logo a seguir está previsto o provisionamento dos sistemas de tração diesel, sistema de transmissão, sistema de ar condicionado, sistema de mecânico/elétrico de fechamento de portas e outros equipamentos. Portanto, estarão acontecerão desembolsos bastante elevados no segundo semestre do corrente ano."

O relatório de análise da execução do SIGPlan informa uma meta de execução física para a Ação 11JD de 91%, entretanto, o Relatório de Gestão 2009 (fl. 68) apresenta uma previsão de 17,2%. A justificativa para o fato é a mesma apresentada no MEMO 029-2010/GEPLA, de 18/05/2010, para a Ação 5754, transcrita no item no item 2.1.1.1 deste Anexo I.

2.4 IMPLANT TRECHO LAPA-PIRAJÁ TRENS URB SALVADOR

2.4.1 ASSUNTO - PROGRAMAÇÃO DOS OBJETIVOS E METAS

2.4.1.1 INFORMAÇÃO: (033)

Trata-se da Ação 10SX - Apoio à Implantação do Trecho Lapa-Pirajá do Sistema de Trens Urbanos de Salvador - BA, cuja finalidade é proporcionar maior acessibilidade e mobilidade à população da Região

Metropolitana de Salvador por meio de uma modalidade de transporte segura, rápida, confiável e pontual. A execução se dá de forma descentralizada, por meio de dois convênios assinados entre a União, o Estado da Bahia e a Prefeitura de Salvador, em 24/09/2005 e 30/11/2007, que deram origem aos Convênios Operacionais de co-gestão, firmados entre a CBTU e a Companhia de Transportes de Salvador - CTS, de n.ºs 009-2005/DT e 006-2007/DT, assinados respectivamente em 30/12/2005 e 05/12/2007. O montante de recursos executados (empenhos liquidados) nesta ação, no exercício de 2009, está discriminado no quadro a seguir:

QUADRO VIII - Ação 10SX - Despesas Executadas

Ação Governamental	Despesas Executadas	% das Despesas Executadas do Programa 1295
10SX	R\$21.153.000,00	10,2%

Fonte: SIAFI Gerencial

2.4.2 ASSUNTO - AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS

2.4.2.1 INFORMAÇÃO: (034)

O quadro a seguir apresenta os dados constantes do Relatório de Análise da Execução do SIGPlan relativos à previsão e realização das metas físicas e financeiras da Ação 10SX no exercício de 2009.

QUADRO IX - Ação 10SX - Dados físicos - 2009

Previsto Inicial	Realizado	% de execução
8,000	11,400	142,50

Fonte: SIGPlan - Relatório de execução físico-financeira.

QUADRO X - Ação 10SX - Dados financeiros - 2009

LOA + créditos (R\$)	Empenhado (R\$)	Realizado (R\$)	% de execução
91.153.000,00	21.153.000,00	0,00	0,00

Fonte: SIGPlan - Relatório de execução físico-financeira.

Conforme consulta ao SIAFI, o valor total dos empenhos liquidados em 2009, na Ação 10SX, coincide com o informado no SIGPlan. Tendo em vista que não houve valores pagos, o montante total foi inscrito em restos a pagar. Por meio da SA n.º 245990/011, solicitamos esclarecimentos a respeito da ausência de execução financeira no exercício de 2009 e informações sobre providências adotadas pela empresa para evitar a inscrição de valor elevado em RAP no exercício de 2010. A CBTU apresentou as informações por meio do MEMO 029-2010/GEPLÉ:

a) Com relação a não execução financeira:

“Os empenhos e liquidações dos convênios são realizados com base nos cronogramas de implantação dos projetos e possibilidade de andamento físico. O empenho e liquidação de valores, no caso dos convênios, não significam pagamentos realizados sobre medições de serviços e sim a possibilidade de transferência de recursos para o ente conveniado, para suportar os serviços que serão realizados posteriormente. No caso do projeto do Metrô de Salvador, ocorreu, após a liquidação, uma grande redução do ritmo das obras e fornecimentos, devido ao cumprimento, pela CTS, da determinação do TCU de retenção de 100% do valor de cada fatura apresentada do principal contrato, optando a contratada a dar continuidade

apenas a alguns serviços e não apresentar faturas para pagamento. Com o não cumprimento do cronograma previsto e a CTS com um grande volume de recursos em caixa, provenientes dos RAP de 2006 e 2007, não foi considerado conveniente o repasse de novos recursos financeiros, até que a situação voltasse a ser normalizada, o que está próximo de acontecer.”

b) Com relação à inscrição de valor elevado em restos a pagar:

“A responsabilidade de planejamento e implantação do projeto é da CTS, que segue um cronograma físico e financeiro estabelecido com base nos andamentos dos contratos sob seu gerenciamento. A CBTU monitora permanentemente o andamento do projeto, dando ciência aos órgãos interno e externo de controle, emitindo periodicamente relatórios que são encaminhados ao TCU. As decisões tomadas pela CBTU quanto a empenhos e liquidações são baseadas no andamento verificado no projeto e nas projeções, apresentadas pela conveniada CTS, para conclusão do objeto do convênio. Fatores não previsíveis, que impõem, posteriormente à decisão tomada da inscrição em restos a pagar, a redução do ritmo de implantação do empreendimento, são passíveis de ocorrer, independente de toda a análise que é realizada pela CBTU. Esta análise, se não bem avaliada, poderá implicar na falta de recursos para a continuidade do projeto, devido a não inscrição destes recursos em restos a pagar, não cumprindo sua responsabilidade no convênio e assumindo o ônus de possíveis custos de paralisações que a falta de recursos poderá causar.”

O relatório de análise da execução do SIGPlan informa uma meta de execução física para a Ação 10SX de 8%, entretanto, o Relatório de Gestão 2009 (fl. 37) apresenta uma previsão de 24,7%. A justificativa para o fato é a mesma apresentada no MEMO 029-2010/GEPL, de 18/05/2010, para a Ação 5754, transcrita no item no item 2.1.1.1 deste Anexo I.

3 CAP. DE SERV. PÚBLICOS EM FINANÇAS PÚBLICAS

3.1 CAP. DE RH EM FIN. PÚBLICAS E ÁREAS AFINS

3.1.1 ASSUNTO - PROGRAMAÇÃO DOS OBJETIVOS E METAS

3.1.1.1 INFORMAÇÃO: (037)

Trata-se da Ação 0E28 - "Apoio à implantação, ampliação ou melhoria de linhas e trechos de sistemas de trens urbanos de estados e municípios", do tipo operação especial, Localizador 0103 - "Implantação de trecho da Linha 2 do sistema metroviário de São Paulo", cuja finalidade é a implantação da Linha 2 (Verde) do metrô na Cidade de São Paulo.

A ação faz parte do Programa 9989 - Mobilidade Urbana, cujo objetivo é promover a melhoria da mobilidade urbana, de forma sustentável, favorecendo os deslocamentos não-motorizados e o transporte coletivo, com vistas a reduzir os efeitos negativos da circulação urbana, e contribuindo para a melhoria da prestação de serviços de transporte metro-ferroviários por meio da modernização e expansão dos respectivos sistemas.

A execução da ação se dá de forma descentralizada, por meio do Convênio n.º 008-2007/DT, firmado entre a CBTU e a Companhia do Metropolitano de São Paulo S.A. - METRÔ, com interveniência da Secretaria de Estados dos Transportes Metropolitanos - STM, cabendo à CBTU o gerenciamento, controle e fiscalização da aplicação adequada dos recursos.

Conforme levantamento do SIAFI Gerencial, toda a despesa executada no exercício de 2009 nesta ação foi referente a pagamento de restos a pagar, no valor total de R\$40.500,00 (quarenta milhões e quinhentos mil reais). Não houve empenhos liquidados no exercício.

3.1.2 ASSUNTO - CONVÊNIOS DE OBRAS E SERVIÇOS

3.1.2.1 INFORMAÇÃO: (038)

O acompanhamento de convênios pela CBTU é realizado com base nas prestações de contas parciais apresentadas, relatórios gerenciais enviados pelos convenientes, visitas in loco e, sobretudo, por meio dos registros no Sistema de Informações Gerenciais - SIG. O referido sistema foi desenvolvido pela própria CBTU e se constitui em importante ferramenta de acompanhamento dos convênios vigentes. Os convenientes são capacitados para utilização do SIG e preenchimento do sistema com informações detalhadas sobre a execução do convênio sob os aspectos físico e financeiro, em geral obras e projetos de engenharia. As informações inicialmente preenchidas pelos gestores são validadas pelos fiscais e gestores dos convênios na CBTU, mediante conferência das informações recebidas da conveniente. Dessa forma, o processo de acompanhamento dos convênios se torna tempestivo e permite maior agilidade na análise das prestações de contas parciais e final. O SIG, contudo, não se comunica eletronicamente com os demais sistemas governamentais, tais como SIAFI, SICONV e SIPAC, o que poderia reduzir a duplicidade de registros e uniformizar a informação sobre a execução de transferências voluntárias para as ações relacionadas ao aprimoramento do transporte de passageiros.

Em relação ao SICONV, a CBTU passou a utilizá-lo para registro de convênios apenas no exercício de 2009.

Em 2009, doze convênios estiveram vigentes no exercício, no valor total de R\$1.103.571.046,00 (um bilhão, cento e três milhões, quinhentos e setenta e um mil e quarenta e seis reais) e foram realizadas transferências voluntárias no exercício de 2009 no montante de R\$11.055.572,04 (onze milhões, cinquenta e cinco mil, quinhentos e setenta e dois reais e quatro centavos).

Dos convênios vigentes em 2009, apenas um teve sua vigência encerrada no exercício. O Convênio n.º 008/2007-DT (SIAFI n.º 610977), no valor de R\$351.000.000,00 (trezentos e cinquenta e um milhões de reais) teve sua vigência encerrada em 31/12/2009. O referido convênio foi firmado com recursos da Ação 0E28 - Apoio à Implantação, Ampliação ou Melhoria de Linhas e Trechos de Sistemas de Trens Urbanos de Estados e Municípios.

Com base na materialidade e no fato deste convênio ter sido concluído em 2009, selecionamos o mesmo para verificação da atuação da CBTU no acompanhamento e na análise da prestação de contas final. Em relação aos convênios vigentes, representa 31,8% do valor total firmado.

O Convênio n.º 610977 foi firmado com a Companhia do Metropolitano de São Paulo em 31/12/2007, sendo R\$270.000.000,00 (duzentos e setenta milhões de reais) a título de transferências voluntárias e R\$81.000.000,00 (oitenta e um milhões) de contrapartida. Os recursos foram liberados em três parcelas: a primeira no valor de R\$189.000.000,00 (cento e oitenta e nove milhões), a segunda e a terceira no valor R\$40.500.000,00 (quarenta milhões e quinhentos mil reais) cada.

A conveniente apresentou a prestação de contas final em 26/02/2010, por meio do Ofício CT.PMU n.º 037. Além da prestação de contas final, a

conveniente apresentou três prestações de contas parciais, todas aprovadas sob os aspectos técnico e financeiro pela CBTU. Consta da documentação apresentada o Relatório Final do gestor do convênio sobre o Acompanhamento Técnico Financeiro do Acordo, que conclui que a prestação de contas final pode ser aprovada. O parecer técnico favorável à aprovação da prestação de contas foi proferido pelo Diretor Técnico da CBTU-Administração Central em 23/03/2010, respaldado pelas análises técnicas do gestor e fiscal do convênio (Relatório Final de Acompanhamento Técnico e Financeiro), do Superintendente de Coordenação de Programas - SUCOP e do Superintendente de Estudos e Projetos - SUEPO (Prot. 3133/10, de 22/03/2010).

Quanto ao aspecto financeiro, o processo se encontra em tramitação interna para emissão do parecer financeiro, contudo já consta da documentação apresentada manifestação favorável à aprovação sob o aspecto financeiro do Chefe do Departamento de Controle Financeiro de Contratos, datada de 07/04/2010 (MEMO 094/2010/DEFIC/SUFIN/DA).

Considerando que a prestação de contas final foi recebida em 26/02/2010 e que as análises sob os aspectos técnico e financeiro já foram realizadas, dependendo apenas da emissão do parecer financeiro para encerramento do convênio, verificamos que a CBTU cumpriu os prazos fixados na legislação para manifestação conclusiva quanto à aprovação das transferências voluntárias concedidas.

De acordo com a documentação apresentada, verificamos que houve adequado acompanhamento do convênio pela CBTU, através de fiscalizações in loco, análise das prestações de contas parciais, relatórios gerenciais enviados periodicamente pela conveniente e por meio do SIG.

Verificamos, contudo, que ocorreram falhas na formalização do convênio, no exercício de 2007, quanto à não definição de metas físicas objetivas e mensuráveis quantitativamente. O convênio foi firmado para contribuir financeiramente com a construção dos Lotes 4 a 8 da Linha 2 do Metrô de São Paulo, cujas obras dos lotes já haviam sido iniciadas com outras fontes de recursos. Ao término da vigência do convênio, os referidos lotes não haviam sido concluídos e nem havia esta previsão no Acordo, tendo em vista que os recursos da CBTU foram apenas complementares para a realização das obras.

Inicialmente, constavam do convênio original duas metas físicas, denominadas "obras civis" e "material rodante", tendo sido alterado ao longo da vigência para apenas "obras civis", por meio do Terceiro Termo Aditivo ao Convênio. Consta de planilha anexa ao Plano de Trabalho que os recursos do convênio seriam responsáveis por 27,99% da obra dos Lotes em questão. Este percentual, contudo, foi obtido a partir dos dados financeiros do valor do convênio. Questionamos à CBTU por meio da SA n.º 245990/004 e as respostas apresentadas por meio do MEMO n.º 011-10/SUCOP-DP, de 20/04/2010, ratificam as falhas na definição de metas físicas mensuradas quantitativamente.

"As obras do metrô de São Paulo, nas quais a implementação da Linha 2 verde - trecho Alto Ipiranga/Vila Prudente estão inseridas, tiveram início em abril de 1991. O Convênio n.º 008-2007/DT, firmado com a Cia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ/SP para financiar uma parte das obras civis do trecho referido, foi assinado em dezembro de 2007, já com a obra em pleno desenvolvimento. (...). As atividades previstas no escopo do Convênio estão inseridas nas obras civis desenvolvidas nas frentes de trabalho abertas para o trecho em questão - Lotes 4 a 8.

Para o acompanhamento do Convênio foram estabelecidos como metas, no

cronograma físico e financeiro integrante do Termo do Convênio elaborado para detalhar o Plano de Trabalho apresentado, percentuais mensais de avanço da obra vinculados aos recursos disponibilizados pelo instrumento pactuado. As metas definidas para o Convênio indicam, assim, os avanços previstos para cada um dos eventos contemplados (mês a mês por Lote), estabelecendo um percentual total a ser alcançado na obra com os recursos do Convênio. Pelo último Termo de Alteração - TA 03 este percentual foi calculado em 27,99% de atividades previstas - obras civis. (...)"

O valor da participação da CBTU foi subdividido pelos lotes da obra para os quais seriam aportados recursos do convênio (Lotes 4, 5, 6, 7 e 8), no entanto, não restou definido no Plano de Trabalho em que serviços ou itens de "obras civis" seriam aplicados os recursos transferidos pela União, por intermédio da CBTU, para que sua realização física pudesse ser aferida ao término do convênio.

Consta da documentação da Prestação de Contas Final recebida na CBTU, declaração da conveniente afirmando que os objetivos dos recursos repassados por meio do convênio em questão foram cumpridos, contudo não seria possível emitir o Termo de Aceitação Definitiva da obra porque a construção dos referidos lotes da Linha 2 ainda se encontrava em andamento.

Diante da falta de definição no Plano do Trabalho do que efetivamente seria realizado com os recursos do convênio e de metas físicas quantificáveis, conforme prevê a legislação aplicável, e considerando que as obras já se encontravam em curso quanto do início da vigência do Acordo e ainda não foram finalizadas, o parecer técnico final positivo, expedido pelo Diretor Técnico quanto ao cumprimento dos objetivos e metas pactuados, só poderia referir-se aos aspectos financeiros da obra. Quanto aos aspectos físicos, o parecer somente poderia concluir que o objetivo de contribuir financeiramente com a construção dos Lotes 4 a 8 da Linha 2 do Metrô de São Paulo foi atingido, não fazendo referência a metas físicas, visto que estas não foram definidas no Plano de Trabalho.

Por meio do MEMO n.º 011-10/SUCOP-DP, de 20/04/2010, em resposta à da SA n.º 245990/004, o Superintendente de Coordenação de Programas esclareceu o seguinte:

"Os pareceres técnicos registrados nas Prestações de Contas Parciais e Final foram realizados com base nos serviços executados e apresentados pelo CONVENIENTE para cada um dos Lotes, nos resultados das vistorias de obra realizadas pela CBTU e nos acompanhamentos e controles efetuados pelo Sistema de Informações Gerenciais - SIG, desenvolvido pela CBTU. O Sistema de Informações Gerenciais - SIG, que acompanha e controla o Convênio n.º 008-2007/DT, foi apresentado à auditoria da CGU, em 19 de abril p.p.."

Nesse sentido, as falhas na formalização do convênio prejudicaram a avaliação técnica realizada, contudo, consideramos o acompanhamento e a manifestação conclusiva sobre a aprovação da prestação de contas final adequados e nos prazos previstos na legislação em vigor para realização de transferências voluntárias.

3.1.2.2 CONSTATAÇÃO: (040)

Inexistência de ação e de manifestação da CBTU na apuração dos fatos, bem como demora, também por parte da Companhia, na adoção de providências em função de irregularidades verificadas pela CGU em convênio firmado com órgão do Governo do Distrito Federal, para realização de obras no trecho Taguatinga-Ceilândia do Metrô/DF.

Durante a Fiscalização do 8º Sorteio de Estados, ao final de 2008, realizada pela equipe de auditoria da Coordenação-Geral de Auditoria da Área de Cidades - DIURB, da CGU, foi examinado o Convênio n.º 002-2007-DT firmado entre a União, representada pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, e o Governo do Distrito Federal - GDF, representado pela Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - METRÔ-DF. Esse convênio tinha por objeto transferir recursos federais no valor de R\$30 milhões, para a implantação do trecho Taguatinga-Ceilândia do METRÔ-DF. A contrapartida do GDF seria de R\$10 milhões. Mediante a Solicitação de Auditoria n.º 220532/001, de 10/11/2008, a DIURB solicitou o processo referente ao supra-citado convênio (SIAFI 594061). Do processo fornecido pelo METRÔ-DF extraíram-se cópias do Termo de Convênio e respectivo programa de trabalho detalhado, firmado em 19/09/2007. Os preços unitários dos serviços constantes do programa de trabalho são aqueles do Termo Aditivo Z-17 ao Contrato n.º 001/92-MC/NOVACAP, firmado em 1992 pelo GDF com o Consórcio BRASMETRÔ. Os exames dos preços unitários foram feitos pela equipe da DIURB com base nesse programa de trabalho detalhado uma vez que, a partir deles é que o METRÔ-DF elaborou os boletins de medição dos serviços. As faturas de serviço pagas ao Consórcio BRASMETRÔ tinham por base os valores apurados nos boletins de medição. Portanto, os recursos federais transferidos foram desembolsados com base nos preços unitários constantes do programa de trabalho examinado. A partir dos sobrepreços obtidos mediante a comparação dos preços unitários contratados pelo METRÔ-DF com preços unitários referenciais oficiais, a DIURB fez a estimativa dos danos potenciais ao erário multiplicando-se tais sobrepreços pelas quantidades constantes do programa de trabalho. Os danos potenciais foram estimados em R \$11.728.433,78, conforme registrado no Relatório Fiscalização do 8º Sorteio de Estados. Conforme descrito no Relatório de Fiscalização do 8º Sorteio de Estados, a celebração do Termo de Alteração n.º 02 (TA-02), ocorreu em data posterior à do Termo Aditivo Z-17 em que, mantido o valor global do ajuste, ocorreram remanejamentos de valores entre as obras constantes do programa de trabalho. O TA-02 é sintético, não sendo possível a partir dele fazer uma análise detalhada por serviço. Embora o relatório da fiscalização realizada tenha sido encaminhado ao Ministério das Cidades, supervisor da CBTU, em 02/09/2009, não foi recebida qualquer manifestação, quer do próprio Ministério quer da Companhia até 30/06/2010. Os únicos esclarecimentos recebidos até então foram encaminhados pelo Metrô/DF. Em função de novas informações apresentadas pelo METRÔ-DF e das justificativas apresentadas no Ofício n.º 149/2010-PRE/METRÔ-DF, quanto ao sobrepreço detectado, a DIURB realizou nova análise dos quantitativos medidos e pagos aos preços contratados no Termo Aditivo Z-17, a partir dos novos boletins de medição, sendo então identificados os danos ao erário. Os resultados dessas análises foram inseridos na Nota Técnica n.º 1.402/DIURB.DI.SFC.CGU-PR, de 28/06/2010, já encaminhada aos gestores, e estão sintetizados a seguir. O Plano de Trabalho utilizado pela equipe técnica da DIURB foi aquele que fez parte integrante do convênio firmado. Em nenhum momento houve qualquer menção a alterações nos projetos e/ou respectivos quantitativos. A documentação disponibilizada pelo METRÔ-DF sobre o tema evidencia que sua alteração ocorreu em função de:

- adequação do cronograma em função da data de assinatura do convênio;
- aplicação de índices de reajustamento no contrato, tendo em vista que sua divulgação ocorreu somente após a emissão do cronograma revisado (alínea anterior);
- adequação do prazo de execução, que se postergou até março/2008 e;
- adequação de forma a ser visualizada com maior rapidez a aplicação dos recursos.

A alegação de que a consolidação proposta permitiria a visualização com maior rapidez da aplicação dos recursos resultou em efeito exatamente contrário à premissa: no Plano de Trabalho original era possível identificar, por exemplo, os grupos de serviços (partes da obra), os serviços, as respectivas quantidades e localização na obra, o que não é possível a partir do documento consolidado no Termo de Alteração n.º 02.

No que se refere ao percentual de Encargos Sociais adotado sobre a mão-de-obra, deve-se esclarecer que seu impacto sobre o total dos serviços não é igual à diferença de percentual questionada (43,48%), uma vez que incidem apenas sobre a mão-de-obra, não tendo reflexo nos demais insumos (materiais, equipamentos). A título de exemplificação, foram analisadas três composições de custos unitários, onde o impacto da pleiteada alteração seria de 5,05%, 3,36%, e 7,54%.

Quanto ao referencial de custos de obras utilizado, é equivocada a interpretação do METRÔ-DF de que, ora não se pode utilizar de forma alguma o SINAPI para obras metroviárias (mesmo as obras civis), ora é apenas o SINAPI que pode ser utilizado, em detrimento de outros sistemas de referência de custos - a exemplo do SICRO2, ORSE/SE e outros - invocando, para tanto, interpretação estrita do caput do Artigo da LDO que trata do sistema de referência de custos para obras públicas.

Quanto ao efeito de jornada de trabalho diferenciada, mão-de-obra de instalação de diversos equipamentos e complexidade da obra, alegado pelo METRÔ-DF para questionar as composições utilizadas, a boa técnica de orçamentação, e de transparência, exige que tais intercorrências estejam devidamente espelhadas em composições de serviço específicas, que possibilitem sua análise.

No que se refere à divulgação dos resultados da fiscalização da CGU, a partir de sorteios públicos é um processo consolidado, onde os gestores recebem em primeira mão as constatações verificadas e sua manifestação é considerada e transcrita, sempre que possível, na íntegra, ao relatório que é disponibilizado na internet. Na fiscalização dos recursos federais descentralizados ao GDF o procedimento foi o mesmo, tendo sido dado ao gestor a oportunidade de apresentar, se fosse o caso, elementos novos ou esclarecimentos que pudessem alterar o entendimento da equipe de auditoria.

Foram analisadas, pela equipe da DIURB, as contestações do METRÔ-DF quanto aos achados de sobrepreço da CGU registrados no Relatório de Fiscalização n.º 220532 do 8º Sorteio de Estados. Concluiu-se pela rejeição das justificativas apresentadas, dada as suas inconsistências e decidiu-se pela manutenção das constatações exaradas no citado relatório.

Finalmente, examinados os preços pagos pelo METRÔ-DF dos serviços medidos nos boletins de medição de números 173/2007, 174/2007, 175/2007, 176/2008, 177/2008 e 178/2008, num total de R\$22.900.370,61, do qual se extraiu uma amostra no valor de R\$17.515.134,95, (76,48% do total), verificou-se um prejuízo ao erário (superfaturamento) no valor de R\$6.895.019,73, em moeda de julho de 2007.

CAUSA:

Deficiências da CBTU no monitoramento de convênios e das recomendações dos órgãos de controle, bem como falta, por parte do Gestor do Convênio, de ação proativa e de busca de solução efetiva em relação às irregularidades apontadas pela CGU em fiscalização nas obras em convênio firmado entre a CBTU e o Governo do Distrito Federal.

MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE EXAMINADA:

Primeiramente, por meio do Ofício n.º 5430/2010/AECI/GM/MCIDADES, de 30/06/2010, a CBTU apresentou os seguintes esclarecimentos:

"O sistema do Metrô do Distrito Federal foi concebido de forma a constituir-se em elemento de ligação troncal entre o Plano Piloto e as seguintes cidades: Guarã, Águas Claras, Taguatinga, Ceilândia e Samambaia. Esse sistema é alimentado pelas suas estações e por terminais de integração (ônibus-metrô), otimizando, assim, tempos de viagem, deslocamentos a pé, itinerários e frotas. O trecho contratado, e em execução, possui extensão total de 40,3 km, sendo 9,0 km em trecho subterrâneo, complementados com 28 estações, sendo 11 subterrâneas e 17 em superfície e um complexo de manutenção, com área aproximada de 65 há, composto de instalações para as oficinas de manutenção, pátio de estacionamento, centro administrativo e centro de controle operacional - CCO. O sistema opera com 20 trens (TUEs), com 4 carros/TUE, com capacidade para 1.300 passageiros/TUE, transportando 23.500 passageiros/sentido, na hora pico, e 135.000 passageiros/dia.

O início da implantação do Metrô-DF ocorreu em janeiro de 1991, com a criação de um grupo executivo de trabalho. Em maio daquele ano, foi criada a coordenadoria especial, integrada por técnicos de diversas áreas do Governo do Distrito Federal, com a missão de gerenciar a construção do metrô.

Em agosto de 1991, foi lançado o edital de concorrência que, posteriormente, classificou o consórcio BRASMETRÔ para fornecimento de bens e serviços necessários à implantação do projeto. O consórcio BRASMETRÔ foi formado, na época, pelas construtoras Camargo Corrêa, Serveng Civilsam, Norbrto Odebrecht e Andrade Gutierrez, pelas fornecedoras de equipamentos elétricos INEPAR e CMW, além da empresa TCBR, autora do projeto.

As obras foram iniciadas em janeiro de 1992 e, em dezembro de 1993, foi criada a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, com a missão de operar o novo modal de transporte. Em outubro de 1994, os trabalhos foram paralisados. Com o empréstimo de R\$250 milhões obtidos junto ao BNDES, as obras foram retomadas dois anos depois, em maio de 1996.

Em janeiro de 1997, foi iniciado o programa de viagens experimentais, que teve como objetivo apresentar o novo sistema de transporte à população de Brasília.

De agosto de 1998 a agosto de 1999, o Metrô-DF circulou em regime de operação experimental, tendo como o objetivo aprimoramento do conhecimento prático dos operadores do sistema.

A operação definitiva do Metrô-DF, no entanto, só foi iniciada em 2001, com a inauguração dos trechos Samambaia - Águas Claras - Plano Piloto e Águas Claras - Taguatinga. Em 2006, iniciou-se a operação branca no trecho Taguatinga - Ceilândia Sul, passando pela estação Centro Metropolitano. Em 2007, a operação nesse trecho passou a ser comercial. No mesmo ano, recomeçaram as obras para levar o Metrô-DF até a estação terminal Ceilândia. Conforme demonstrado, o Governo Federal não participou em nenhum momento da concepção do projeto do Metrô DF, de sua licitação, de sua composição de preços, nem de sua contratação.

O contrato n.º 001/92, firmado entre o Metrô-DF e o consórcio BRASMETRÔ, possui planilhas de preços unitários de itens específicos, cuja base contratual veio se alterando ao longo dos anos, em razão de expurgos e conversões decorrentes das diversas alterações na moeda brasileira durante a fase de desenvolvimento do empreendimento, desde a assinatura do referido contrato: cruzeiro, em julho de 1991; cruzeiro real, em julho de 1993; e real, em julho de 1994. A partir daí, conforme estabelecido contratualmente, os preços passaram a ser reajustados pelo índice médio ponderado, calculado pelos índices setoriais de construção civil, divulgados pela Fundação Getúlio Vargas - FGV, conforme a fórmula e índices abaixo:

$$R = [(I1/I0) - 1] \times V$$

onde:

R = Reajustamento procurado;

V = Parcela a ser reajustada;

I1 = Índice médio ponderado do mês da medição dos serviços, obtido pela expressão abaixo (calculado com base nos quantitativos de serviços a executar);

I1 médio = 0,3995 x (I1 Col. 18) + 0,2321 x (I1 Col. 33) + 0,3684 x (I1 Col. 36)

I0 = 99,9688 (Base: julho/94, calculado levando-se em consideração os quantitativos de serviços a executar).

Edificações: coluna 18 (ICC - Índice da Construção Civil de Brasília);

Obras Ferroviárias: coluna 33;

Obras de arte: coluna 36; No ano de 2001, em atendimento às determinações do TCU, o Metrô-DF promoveu a análise comparativa dos preços do contrato n.º 001/92 com os praticados no mercado. Foi um trabalho de 10 (dez) meses, sendo analisados 1.884 itens de preços de obras civis.

Com o resultado desse trabalho, chegou-se à conclusão que 50,26% dos itens estavam acima dos preços de mercado e 49,74% estavam abaixo. Esse trabalho foi formalizado pelo Processo n.º 097.000.246/2002-PRE, em nove volumes e encaminhado para análise do TCU e do TCDF, em 11/03/2002, por meio do Ofício n.º 74/2002-PRE.

Naquela ocasião, o Metrô DF demonstrou aos tribunais de contas que, caso fosse efetuado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, ocorreria prejuízo para o erário. Tal afirmativa foi decorrente da conclusão de que a majoração dos preços dos itens que estavam abaixo dos preços de mercado era superior à proporção dos valores que deveriam ser reduzidos por estarem acima da prática de mercado.

No ano de 2003, o Metrô-DF, em atendimento aos itens 9.3.1 e 9.3.2 do Acórdão n.º 1.611/2003-TCU - a seguir descritos, assinou convênio com a CEF para treinamento de seus empregados para utilização dos preços SINAPI. Porém, o sistema da CEF não dispunha de informações específicas de custos de obras metroviárias, o que inviabilizou todo esforço despendido à época.

9.3.1 'condicione a continuidade das obras de execução do trecho que vai da estação 23 (Ceilândia Sul) até a estação 27 (terminal Ceilândia) do Metrô-DF à finalização das revisões de projeto e à elaboração de orçamentos detalhados fundamentados em quantitativos propriamente definidos, em consonância com o que dispõe a alínea "f" do inciso IX do artigo 6º, c/c o inciso II do § 2º do artigo 7º, ambos da Lei 8.666/93'.

9.3.2 'utilize, no que couber, o Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices de Construção Civil - SINAPI, mantida pela CEF como referência par anova revisão de preços que será efetuada pelos técnicos do Metrô-DF, em consonância com o que prevê o artigo 93 da LDO 2003 (Lei nº 10.524/2002) e em complemento ao que consigna o item 8.1.4 da Decisão nº 1.011/2000-Plenário, que determina que 'utilize, no que couber, o SINAPI - Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil'.

O Metrô-DF informou à CBTU vem demandando esforços para a realização de uma segunda análise dos preços unitários, no total de 2.024 itens, comparando-os com os preços de mercado. O trabalho foi iniciado, porém, face às diversas dificuldades na coleta de preços e nas referências existentes no mercado, uma vez que as composições de serviços de obras metroviárias são específicas, o trabalho ainda não foi concluído.

Segundo o Metrô DF, como resultado preliminar da análise em andamento, já foi possível constatar que, se os serviços de fornecimento e implantação de escadas rolantes, parte integrante do Contrato n.º 001/92, fossem retirados do contrato e licitados separadamente, haveria significativa economia para o erário. Em virtude dessa conclusão, realizou-se processo licitatório que deu origem ao contrato n.º 007/2007.

Os resultados preliminares obtidos pelo Metrô DF indicam ser conveniente aguardar o término da segunda análise dos preços unitários, para, então, se decidir pela adoção de medidas saneadoras que preservem o erário.

Segundo informações obtidas junto ao METRÔ-DF, a União vem realizando aportes de recursos no projeto desde o início de sua implantação, sendo que as transferências, até 1997, foram efetuadas diretamente pelo Ministério da Fazenda/Secretaria do Tesouro Nacional.

No período compreendido entre a assinatura do contrato, em 1992, e o exercício de 1996, foram firmados contratos para a aquisição de trens e obras civis, que tiveram financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, captado pelo Governo do Distrito Federal.

Entre os exercícios de 1998 a 2000, os recursos para a execução das obras civis foram transferidos por meio dos Convênios n.º 020/1998 e n.º 007/1999, celebrados com o Ministério dos Transportes. Esses Convênios foram prorrogados até o exercício de 2004.

Em agosto/2007, foi celebrado protocolo de intenções entre a União, representadas pelo Ministério das Cidades, e o Governo do Distrito Federal, representado pelo governador, para estabelecer as condições básicas necessárias à transferência de recursos financeiros visando à implantação do trecho Taguatinga - Ceilândia do Sistema Metroviário de Brasília.

Em decorrência desse protocolo de intenções, o Ministério das Cidades, por meio da Portaria N.º 405/SPOA/SE/MCIDADES, de 27/08/2008, efetuou a descentralização de dotação orçamentária da Unidade Gestora 560003 - Ministério das Cidades, no valor de R\$30.000.000,00, em favor da Unidade Gestora 275059, Gestão 27209 - Administração Central da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU.

A descentralização da dotação ocorreu por meio da ação de governo n.º 15.453.9989.0E28.0062 - apoio à implantação, ampliação ou melhorias de linhas e trechos de sistemas de trens urbanos de estados e município - implantação do trecho Taguatinga - Ceilândia do Sistema Metroviário de Brasília - Distrito Federal.

Como se pode Concluir, os recursos destinados ao Metrô de Brasília se originaram do interesse e da conveniência do Governo Federal em apoiar a implantação, ampliação e/ou melhoria de linhas e trechos de sistemas de trens urbanos de estados e municípios, e, no caso do Metrô de Brasília, constava de ação específica conforme funcional programática acima indicada.

Com a decisão de se transferir os recursos e uma vez concluída a descentralização da dotação, a CBTU, por determinação do Ministério das Cidades, em 19/09/2007, celebrou com o Metrô - DF o Convênio N.º 002/2007, na forma da legislação então vigente, que teve valor de R\$40.000.000,00, sendo R\$30.000.000,00 provenientes do orçamento da União e R\$10.000.000,00 do orçamento do Distrito Federal a título de contrapartida.

Os recursos provenientes do convênio em questão foram destinados à execução de parte do objeto da obra de implantação do Metrô DF, formalizada pelo contrato de n.º 001/92 - MC/NOVACAP, assinado em janeiro de 1992.

Em virtude da celebração desse convênio, o Metrô DF celebrou o termo aditivo Z 17, em 03/10/2007, a fim de incorporar ao Contrato n.º 001/92-MC/NOVACAP os recursos dele provenientes.

Em 10/11/09, recebemos o ofício n.º 009006/2009/CONJUR/MCIDADES, que encaminha os autos do processo n.º 8.000.037.994/2009-03, no qual a CGU detecta a existência de sobrepreço na planilha do plano de trabalho do convênio, em comparação com os preços SINAPI.

A CBTU deu conhecimento desse processo ao Metrô DF e solicitou que o mesmo elaborasse planilha comparativa de todos os itens do plano de trabalho do convênio, justificando as diferenças de preços existentes entre o Contrato do METRO DF e o SINAPI.

O Metrô DF, por meio da Carta N.º 002/2010-METRÔ DF, de 26/02/2010, apresentou relatório justificando as diferenças dos preços praticados com os do SINAPI, com cópia para a Procuradoria da República no Distrito Federal.

Conforme verificado junto ao METRÔ DF, a União aportou recursos para a execução das obras e serviços de implantação do Metrô, inicialmente por meio da Secretaria do Tesouro Nacional - STN, e, em seguida, por meio de convênios celebrados com o Ministério dos Transportes. Ressaltamos que se trata de obra licitada e contratada pelo Metrô DF, sem que tenha havido até o momento nenhuma participação do Governo Federal nas licitações ou contratações de obras, cujas composições de preços não foram do conhecimento do CBTU, o que prejudica qualquer análise que venha a ser feita por esta companhia.

Em agosto/2007, o Ministério das Cidades, representando a União, celebrou protocolo de intenções com o Governo do Distrito Federal visando a transferência de recursos que seriam aplicados na implantação do trecho Taguatinga - Ceilândia do sistema metroviário de Brasília.

O Ministério das Cidades, por falta de mão-de-obra necessária para o acompanhamento do convênio a ser celebrado, não agiu como o Ministério dos Transportes, que celebrou diretamente os convênios, e, nesse caso, determinou que a CBTU celebrasse o convênio com o Metrô DF.

Em decorrência dessa orientação, foi celebrado o convênio com CBTU, sob o n.º 002/2007, cujos recursos seriam aportados para o Trecho Taguatinga - Ceilândia, que é parte integrante do Contrato n.º 001/92 - MC/NOVACAP, cujo objeto é implantação do corredor sudoeste, interligando o Plano Piloto à Samambaia/Ceilândia, 42 km de via permanente com 29 estações de passageiros, complexo de manutenção, administrativo, pátio de manobras e outros.

Observe-se que os recursos provenientes do convênio celebrado entre a CBTU e o METRÔ DF se destinavam a complementar trecho de obra de contrato celebrado pelo METRÔ-DF, em 1992, impedindo qualquer análise quanto aos preços praticados.

Devem ser acrescidos a isso os fatos expostos acima, com ênfase aos do item 3 (expurgos, sucessivas desvalorizações da moeda brasileira, URV e real), que tornam difícil a apuração de possíveis sobrepreços no contrato, uma vez que as atualizações dos valores calculados, de acordo com índices da FGV de 1994 para 2007, além de distorcer os preços da proposta, não representam os praticados pelo mercado.

Diante do exposto, julgamos oportuno que o Metrô DF conclua a análise dos preços unitários de todos os itens que compõem o plano de trabalho do convênio, a fim de que se apure a ocorrência ou não de sobrepreço, segundo os parâmetros de comparação estabelecidos e aceitos pelos órgãos de fiscalização, especialmente a CGU.

Por fim, caso a CGU entenda que não se deve aguardar a análise dos preços unitários, que está sendo realizada pelo METRÔ DF, a CBTU deverá adotar imediatamente as

providências para que a União seja ressarcida do valor relativo ao sobrepreço que venha a ser indicado pela CGU.”

Posteriormente, a CBTU, por meio do expediente n.º CRT/0143-2010/P, de 29/07/2010, informou ter encaminhado diligência ao Metrô/DF solicitando a devolução do valor de R\$6.895.019,73 ao erário.

ANÁLISE DO CONTROLE INTERNO:

Da análise elaborada pela DIURB da primeira correspondência recebida da CBTU, verifica-se que não foi demonstrado que a empresa tenha agido, desde a origem do convênio, de forma a se assegurar da regular aplicação dos recursos por ela descentralizados. Mesmo após a ciência das irregularidades constatadas pela CGU, se limitou a delegar ao Metrô-DF as apurações, não emitindo qualquer posicionamento como gestor dos recursos, responsável pelo controle primário.

Embora a informação prestada posteriormente pela CBTU esteja coerente com a recomendação desta CGU, é fundamental que a Companhia tenha participação ativa no processo de apuração dos fatos, emitindo seu posicionamento técnico quanto às irregularidades e quanto aos eventuais esclarecimentos que possam ser apresentados pelo Metrô-DF.

RECOMENDAÇÃO: 001

Que a CBTU, na qualidade de órgão gestor dos recursos, passe a exercer controle efetivo sobre a aplicação dos recursos descentralizados mediante convênios ou instrumentos congêneres, assegurando-se de forma tempestiva de sua correta aplicação.

RECOMENDAÇÃO: 002

Que, em relação ao caso concreto do Metrô/DF, mantenha esta Controladoria informada dos desdobramentos em relação às irregularidades apontadas pela CGU.

3.1.2.3 CONSTATAÇÃO: (041)

Inviabilidade técnica e econômico-financeira do Projeto de Implantação do Veículo Leve sobre Trilhos - VLT, tração diesel, no Sistema de Trens Urbanos de Maceió em face da demanda insuficiente e dos elevados custos de implantação e de manutenção/operação, o que, conforme estudo da própria CBTU, deverá causar um prejuízo de R\$294,5 milhões ao Tesouro Público ao longo do projeto.

Com base em trabalho técnico elaborado pela CBTU intitulado "Estudo de Viabilidade Técnica e Econômico-financeira do VLT para Maceió", datado de setembro de 2009, a DIURB desenvolveu e publicou em 09 de abril de 2010, a Nota Técnica n.º 803/DIURB/SFC/CGU-PR, parte da qual transcrevemos abaixo (in verbis):

"5-Conclusões

Do acima exposto, concluímos:

- 1)O projeto de recuperação e modernização do Sistema de Trens Urbanos de Maceió não apresenta viabilidade financeira e muito menos volume de demanda que o justifique como opção tecnicamente adequada;
- 2)Sua implementação representará grave lesão ao Tesouro Nacional, fere o interesse público ao representar iniciativa inadequada para atender às reais necessidades de transporte da população da Região Metropolitana de Maceió;

3) Contrária frontalmente as prescrições da Lei nº 8.693 de 03 de agosto de 1993, que regula a descentralização dos sistemas de transporte ferroviário urbano de passageiros para os entes locais de governo, cumprindo dispositivo da Constituição Federal de 1988 (inciso V do artigo 30);

6- Recomendações

Face ao anteriormente exposto, recomendamos à Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades:

1) Imediata reavaliação da implementação do projeto de recuperação e modernização do sistema de trens urbanos de Maceió, em face de sua inviabilidade, considerando, inclusive a possibilidade de outra solução com a elaboração de novo projeto de transporte, contemplando o atendimento por sistema de ônibus face às pequenas demandas, atual e futuras; prevendo em conjunto com as prefeituras e o governo de Alagoas, aporte de recursos federais para adequação do sistema viário e financiamento dos veículos necessários, com operação do sistema mediante concessão a empresa do ramo;"

A Nota Técnica da DIURB, baseada no estudo da própria CBTU, concluiu que, na melhor hipótese de tarifa (R\$2,00), o empreendimento deverá causar um prejuízo de R\$294,5 milhões ao Tesouro Público, ao longo do projeto.

CAUSA:

Implantação de projeto de transporte ferroviário de passageiros sem comprovada viabilidade técnica e financeira, ferindo o princípios básicos da eficiência e da economicidade que devem nortear a Administração Pública e, com esta conduta, podendo trazer elevados danos potenciais ao erário.

O Diretor-presidente da Empresa aprovou projeto para o qual estudo realizado pela área técnica da CBTU não comprovava viabilidade técnica e financeira, bem como sem que tenham sido consideradas outras soluções que pudessem atender à demanda de transporte, ou, ainda, sem que tenha sido demonstrada de que forma o Governo Federal arcaria com os custos operacionais caso concretizada sua implantação.

MANIFESTAÇÃO DA UNIDADE EXAMINADA:

Por meio da Carta CRT/0072-2010/P de 06/05/2010, o Sr. Diretor-Presidente da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, respondeu aos apontamentos da Nota Técnica nº 803/DIURB/SFC/CGU-PR, apresentando extensas contestações aos entendimentos exarados no documento pela CGU.

As contestações da CBTU seguem a itemização da NT. Para facilitar transcreveremos o item da NT e a respectiva contestação da CBTU.

2.2 - Características do sistema de trens urbanos de Maceió
Texto da NT da CGU:

"A via é não eletrificada e não tem vedação de faixa, possui lastro de pedra britada, contaminado na maior parte do trecho, devido à invasão da faixa de domínio por favelas e outros assentamentos irregulares;"
(pag. 3)

1ª Contestação da CBTU (in verbis):

"A afirmação não corresponde à realidade, pois dos 32 km de linha, apenas num trecho de menos de 1,3 km, entre a estação Maceió e a estação Mercado, existiam invasões na faixa de domínio. Por sinal, os camelôs da chamada Feira do Passarinho ou do Rato e outras invasões, já estão sendo removidos para outro local pelo governo municipal, o

que prejudica inclusive a atualidade das fotografias apresentadas no item 2.5 da NT."

2.4 - População sob influência da linha da STU/MAC na Região Metropolitana de Maceió

Texto da NT da CGU:

"Destaque-se que segundo o Plano Diretor de Maceió, aprovado pela Lei Municipal n.º 5.486 de 30/12/2005, boa parte da região servida pela STU/MAC passa a constituir "Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico - ZIAP ", a saber:

"Subseção II

Das Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico

Art. 31. As Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico (ZIAPs) são as áreas de especial importância ambiental, em face de sua relevante contribuição para o equilíbrio ecológico.

Art. 32. Serão instituídas as seguintes Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico, dentro dos limites municipais:

.....

II - terrenos de marinha da lagoa Mundaú, incluindo as áreas abrangidas por remanescentes de mangues, nos bairros de Trapiche, Ponta Grossa, Vergel do Lago, Levada, Bom Parto, Bebedouro, Mutange, Fernão Velho, Rio Novo e pela Área de Proteção (APA) de Santa Rita;

.....

V - Área de Proteção Ambiental (APA) de Catolé e Fernão Velho;"

2ª Contestação da CBTU (in verbis):

"Cabe aqui definir, inicialmente, o que vem a ser Terreno de Marinha. Sua definição legal está contida no Decreto-Lei 9.760 de 5-9-1946:

"Art. 2º - São terrenos de marinha, em uma profundidade de 33 (trinta e três) metros, medidos horizontalmente, para a parte de terra, da posição da linha do preamar médio de 1831:

a) os situados no continente, na costa marítima e nas margens dos rios e lagoas, até onde se faça sentir a influência das marés;

b) os que contornam as ilhas situadas em zona onde se façam sentir a influência das marés."

Com base nesta definição constata-se que, dos 32,5 km de via permanente, apenas cerca de 1,7 km (5%) estão de fato dentro de Terrenos de Marinha, a saber: 1.000 m entre as Estações Bebedouro e Flexal, 200 m entre as Estações Goiabeira e Fernão Velho e 500 m entre as Estações Fernão Velho e ABC, não justificando, desta forma, a restrição apontada na Nota Técnica do (sic) CGU.

Afirma também a NT, mais uma vez omitindo outras informações relevantes, que:

"Tais regiões compõem a "Macrozona com restrição à ocupação" na dicção do Plano Diretor de Maceió. Portanto, no aspecto legal, a região não poderá aumentar a ocupação ou adensar a população." (pág 6) Como se observa, as conclusões estão prejudicadas, pois existe uma grande área, bem próxima ao traçado da via e que se estende desde Bebedouro até Fernão Velho, denominada Macrozona de Expansão Urbana (ver mapa 8, anexo extraído do Plano Diretor), ou seja existe uma grande extensão de terra nas proximidades da via onde o governo local reserva como área de expansão urbana e para assentamento da população que hoje se encontra em áreas de risco ou em áreas com restrição à ocupação.

Na direção inversa da via, que vai da Estação Bebedouro até a Estação Mercado, está localizada a Macrozona Prioritária de Infraestrutura, ou seja, faz parte das prioridades do município o saneamento desta região, o que certamente irá acarretar uma demanda maior de moradias

para este trecho da via."

3ª Contestação da CBTU (in verbis):

"Por outro lado, analisando-se o mapa 4, (anexo extraído do Plano Diretor), verifica-se que toda a via operada pela CBTU faz parte da proposta do Sistema Municipal de Mobilidade. Nesse sentido o Plano Diretor expressa com clareza a intenção do governo em melhorar o sistema de transporte existente, conforme se pode constatar nas citações a seguir:

"Art.79

VI - desenvolvimento e diversificação dos meios de transporte municipal e intermunicipal para pessoas e cargas, com aproveitamento do potencial de infra-estrutura ferroviária, hidrovieira, rodoviária, aerovieira e cicloviária;

VII - dinamização do transporte metropolitano, especialmente por trem na interligação de Maceió aos municípios do norte, e por barco, aos municípios abrangidos pelo complexo lagunar Mundaú e Manguaba;"

...

"Art. 85 - São diretrizes específicas para a infra-estrutura física do sistema de transporte do Município de Maceió:

I - apoio aos órgãos e entidades federais responsáveis pelo sistema ferroviário em:

a) potencializar e ampliar o sistema de trens urbanos de passageiros de Maceió;

b) compartilhar o sistema ferroviário do transporte de carga e de passageiros;

c) utilizar a opção ferroviária para abastecimento do mercado da Cidade e o escoamento da produção local através do Porto de Maceió;

e) modernizar e ampliar o sistema ferroviário de passageiros até Jaraguá;

f) ligar o Centro ao Aeroporto Zumbi dos Palmares, através da rede ferroviária;

g) articular a rede ferroviária com o sistema rodoviário e reduzir os conflitos nos cruzamentos.

....

VII - ...

Parágrafo único. As diretrizes previstas para a infra-estrutura física do sistema de transporte serão implementadas mediante:

I - implantação do sistema integrado de transporte público de passageiros;

II - instalação de terminais intermodais junto às estações ferroviárias já existentes Centro, Mercado, Bom Parto, Mutange, Goiabeira, Fernão Velho, ABC, Rio Novo, considerando:

a) integração com equipamentos comunitários;

b) integração com equipamentos de atendimento ao cidadão;

c) incentivo à implantação de moradia; (grifo nosso)

d) integração com equipamentos de comércio e serviços;"

4ª Contestação da CBTU (in verbis):

"A NT, após realizar (?) um exercício no sentido de calcular a população futura dos municípios e dos bairros do centro de Maceió servidos pelo trem, para onde estimou uma população, em 2030, de 157.200 habitantes (120.000 habitantes atualmente). A partir deste ponto, conclui no item 2.4:

"Outro aspecto importante a considerar é para onde a cidade de Maceió está crescendo, ou seja quais têm sido e quais serão os eixos de crescimento da cidade para os próximos anos (décadas).

O observador atento da cidade constata que a cidade expande-se segundo

dois vetores: para o norte ocupando as praias e áreas próximas ao litoral; para o noroeste em direção à BR-101 (UFAL, Aeroporto, etc.). Também, existe uma forte verticalização da cidade em zonas nobres como os bairros de Pajuçara, Ponta Verde e Farol. Não existem indícios de crescimento/adensamento urbano ao longo da diretriz da ferrovia.

Por tudo que foi acima exposto, pode-se concluir que a população-alvo da STU/MAC é pequena e deverá continuar pequena no horizonte do projeto do VLT, sendo insuficiente para gerar demandas de deslocamento que justifiquem um sistema de transporte urbano sobre trilhos, sempre caracterizado por capacidade elevada de transporte.

Os sistemas urbanos sobre trilhos são adequados para atender demandas elevadas, constantes ao longo do ano e concentradas em horários de pico ao longo dos dias úteis.

Tais demandas, geralmente superiores a 10.000 passageiros/hora/sentido, superam a capacidade de sistemas convencionais de ônibus urbano. Passando a exigir sistemas mais robustos, tais como VLTs ou sistemas de alta capacidade com ônibus articulados e segregados, os chamados BRTs (Bus Rapid Transit), em uso nas cidades de Curitiba, Paraná e em Bogotá, Colômbia." (pag 7) Deve-se considerar os seguintes aspectos em relação a este conjunto de afirmações da NT:

a) A população dos municípios onde está localizada a linha do trem fornece apenas um indicativo da demanda potencial lindeira do trem, que deve ser calculada considerando apenas a população numa faixa de 600 m de ambos os lados da linha do trem.

A demanda potencial total está associada à demanda do corredor de transporte, que normalmente transcende os limites dos municípios. Esta demanda deve ser captada a partir de uma matriz de origem e destino de viagens, que como se verá mais adiante, alcança valores de demanda compatíveis com o sistema projetado."

5ª Contestação da CBTU (in verbis):

"b) Desde a última década o mundo vem passando por um verdadeiro boom na implantação de sistemas de VLT, notadamente nos Estados Unidos e na Europa. O Brasil pouco fez até hoje para participar desse avanço tecnológico, como resultado basicamente do tipo de consideração contido na NT, de que apenas em números superiores a 10.000 passageiros/hora/sentido é que os sistemas sobre trilhos devem começar a ser empregados. Muitos são inclusive levados a pensar que os BRTs são mais vantajosos do que as soluções sobre trilhos, mesmo na faixa até 20.000 passageiros/hora/sentido. (ou até um pouco mais).

Isso é consequência em grande parte de uma percepção não consistente de que os sistemas de ônibus não são subsidiados pelo governo. Ocorre que os sistemas de ônibus são altamente subsidiados pelo governo, que implanta e mantém as vias e os sistemas de sinalização, ficando também responsável pela segurança e o gerenciamento do sistema, enquanto que no custo do trem todos esses itens estão embutidos no cálculo. O empresário de ônibus só arca com os custos oriundos da aquisição dos veículos e da sua respectiva operação e manutenção."

6ª Contestação da CBTU (in verbis):

"c) O boom mencionado vem acontecendo em função da conscientização de que não se pode ficar "queimando", sem eficiência, os derivados de petróleo, levando-se em consideração a escassez de petróleo, assim como a contribuição desse comportamento nos processos de aquecimento global e poluição do ar, situação especialmente existente nos centros urbanos.

Como a saúde pode ser vista como o critério central para julgar para julgar a sustentabilidade humana, observa-se que o modelo de mobilidade centrado no transporte individual e no consumo de derivados de petróleo não obteve soluções capazes de equacionar aspectos como:

- os efeitos das mudanças ambientais sobre a sustentabilidade do próprio meio ambiente e a saúde da população,
 - os efeitos da poluição sobre as comunidades humanas,
 - a interação entre meio ambiente, desenvolvimento e saúde humana,
- d) Nesse contexto, deve-se observar que o VLT de Maceió tem operação próxima do que nos Estados Unidos se convencionou chamar de street car, ou seja, um VLT de menor capacidade, transitando nas ruas, sendo no nosso caso, apenas em faixa segregada no trecho junto ao centro da cidade.

Os VLT são muito versáteis em termos de capacidade de transporte, com modelos variando desde os chamados bondes modernos, que competem com os sistemas de ônibus convencionais, até os sistemas de pré-metrô, que competem com os BRT usando ônibus bi-articulados. Acima disso (ou seja, acima de 22.000 a 25.000 passageiros/hora/sentido), o transporte de passageiros urbanos só pode ser realizado com qualidade e eficiência através da tecnologia de metrô leve ou metrô pesado. São os chamados sistemas de alta capacidade de transporte.

Os sistemas de transportes leves sobre trilhos - onde são empregados os VLTs - constituem igualmente soluções que apresentam índices de eficiência energética, bastante superiores às encontradas nas soluções rodoviárias."

7ª Contestação da CBTU (in verbis):

"f) Dificilmente será encontrado um empresário de ônibus interessado em aceitar a concessão de uma linha de 32 km de extensão para atender uma demanda com as características existentes no corredor em questão. Se aceitasse, levaria um tempo de percurso muito maior do que o do trem e teria com certeza que considerar uma tarifa muito superior à da opção ferroviária, incompatível com a renda dos usuários do corredor, que são, em sua maioria, de baixa renda."

3 - O projeto de recuperação e modernização do sistema de trens urbanos de Maceió

3.2-Demanda estimada do projeto

Texto da NT da CGU:

"Foi solicitado à CBTU, cópia das pesquisas e das justificativas para as estimativas de demanda que embasaram o projeto do VLT e o estudo de viabilidade em exame.

Contudo, até o encerramento deste trabalho as informações pedidas não haviam chegado."

...

Os valores de demanda projetados pela CBTU, são a nosso ver, extremamente otimistas, estando distante dos dados que espelham a realidade demográfica de Maceió e as previsões de crescimento populacional do IBGE para os próximos 20 anos. Também, estão em desacordo com as prescrições do Plano Diretor de Maceió, bem como com os eixos de expansão e de adensamento da cidade e de sua região metropolitana." (pág. 13)

...

"Em suma, a nosso ver, há uma superestimativa da demanda futura no estudo da CBTU, fora da realidade de Maceió, que busca demonstrar e justificar a necessidade do sistema de trens urbanos e de sua expansão." (pág. 130)

8ª Contestação da CBTU (in verbis):

"As informações foram enviadas em documento cujo prazo de entrega considerado era o de 19 de abril. Ocorre que em 12 de abril a NT já sido concluída e encaminhada à CBTU.

Como se observa, a NT não esperou receber a metodologia usada para o cálculo da demanda, chegando à conclusão que a demanda não cabia na população da região - sem apontar qual é o tamanho que deveria ter esta demanda - e apresentou uma série de restrições à expansão urbana da região, o que não condiz com o que está escrito no Plano Diretor, como já foi aqui mostrado. Considerou ainda que apenas os eixos principais de expansão e adensamento podem crescer.

A metodologia usada pela CBTU, para dimensionar a demanda de projeto, considerou a demanda calculada em dois estudos contratados em anos passados pela empresa, assim como a limitação de oferta do sistema proposto.

O primeiro dos estudos citados foi contratado através de licitação internacional e realizado pela Protran Engenharia, em 1967, com o título de "Estratégias para os Transportes Urbanos para o Aglomerado Urbano de Maceió". O segundo foi o estudo da COPPETEC, da UFRJ, de 1998, com o título de "Avaliação e Reestruturação dos Sistemas de Trens Urbanos de Natal, João Pessoa e Maceió". Ambos os estudos realizaram atualizações na matriz de origem e destino de 1993 para projetar a demanda do corredor, resultando em demandas potenciais na faixa de 43 mil a 68 passageiros por dia, no ano de 2010.

Como o projeto do VLT de Maceió conta com as limitações da oferta impostas pela duplicação da linha apenas em algumas estações, de modo a permitir a ultrapassagem de composições em sentido contrário, optou-se por projetar uma oferta de lugares considerando essa limitação e, além disso, que não ultrapassasse patamares de demanda superiores a 43 mil passageiros por dia, em média (52 mil passageiros por dia útil), ou seja, uma demanda bastante conservadora.

A partir dessas premissas, foi calculada a demanda limitada pela oferta de lugares e considerando um crescimento vegetativo ao longo dos anos até o patamar fixado de 43 mil passageiros por dia em média, que é o que aparece ano a ano no documento enviado ao TCU.

Deve-se observar que a demanda projetada do trem tem um bom potencial para sua efetivação, considerando que:

? Ao longo do traçado existem diversos conjuntos habitacionais, cujos moradores vêm sendo transportados por ônibus através de vias paralelas à linha do trem.

Com a introdução de um serviço de boa qualidade, deve-se esperar a migração de parte ou de grande parte dessa demanda para o trem.

? Será buscada a integração com o sistema ônibus, numa proporção de 30 a 40% da demanda total.

? Existem áreas vazias que podem ser ocupadas com empreendimentos imobiliários, com a introdução de um serviço de transporte de qualidade superior.

? Satuba e Rio Largo deverão participar do processo de conurbação com Maceió, como locais de expansão da ocupação do Tabuleiro dos Martins, funcionando como área-dormitório da capital do Estado.

? Uma potencialidade ainda não explorada, dada a precariedade do sistema atual, refere-se a uma demanda de turistas em direção à usina de Utinga e para passeios nas margens da Lagoa de Mundaú, o que ocuparia o trem fora dos horários de pico."

3.3 - Viabilidade financeira dos projetos VLT diesel e elétrico
Texto da NT da CGU:

"Porém, há outra questão grave: o estudo da CBTU foi feito para o

ANÁLISE DO CONTROLE INTERNO:

As análises procedidas pela DIURB resultaram na emissão da Nota Técnica n.º 1.659/DIURB/DI/SFC/CGU-PR, de 28/07/2010. Resumidamente, a DIURB chegou às seguintes conclusões sobre as principais contestações da CBTU, em face dos apontamentos feitos pela CGU em sua Nota Técnica inicial:

1º)A demanda projetada pela CBTU, de 42 mil passageiros/dia útil, não se mostrou consistente com a realidade demográfica atual e futura do região servida pelo trem, nas cidades de Maceió, Satuba e Rio Largo. À luz das análises procedidas pela CGU, entendemos como pouco factíveis as projeções em que se baseia a decisão de investir mais de R\$170 milhões, em recursos públicos, da CBTU;

2º)A demanda atual, de 6 a 7 mil passageiros/dia útil, é muito pequena para justificar o uso do modal ferroviário, caracterizado por sua grande capacidade de transporte. Mesmo a demanda projetada pela CBTU, de 42 mil passageiros/dia útil, não seria suficiente para justificar um serviço ferroviário, sempre de média/alta capacidade, baixa flexibilidade operacional e elevados custos de implantação, operação e manutenção;

3º)Nos estudos de viabilidade, as projeções financeiras quanto aos resultados do projeto são muito ruins, tanto no procedimento da DIURB/CGU, de considerar os gastos totais do sistema, quanto no procedimento da CBTU de considerar apenas os gastos adicionais do projeto VLT, o que distorce os resultados significativamente. A Nota Técnica original da DIURB/CGU, baseada no estudo da própria CBTU, concluiu que, na melhor hipótese de tarifa (R\$2,00), o empreendimento deverá causar um prejuízo de R\$294,5 milhões ao Tesouro Público, ao longo do projeto.

RECOMENDAÇÃO: 001

Diante do exposto, reiteramos a recomendação anterior encaminhada à CBTU por meio da NT n.º 803/DIURB/DI/SFC/CGU-PR, de 09/04/2010, para que reveja o projeto, analisando alternativas de modal de transporte mais adequadas, consentâneas com o interesse público e que não tragam os danos potenciais ao erário do projeto examinado.

4 GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS

4.1 MOVIMENTAÇÃO

4.1.1 ASSUNTO - QUANTITATIVO DE PESSOAL

4.1.1.1 INFORMAÇÃO: (002)

Com relação ao quantitativo de pessoal, identificamos divergência entre os dados do SIAPE, os do Relatório de Gestão e as informações prestadas à CGU em resposta às Solicitações de Auditoria.

A inconsistência nos registros do SIAPE já havia sido identificada no Relatório CGU-Regional/RJ n.º 225012, relativo às Contas de 2008. Na Carta CRT/0175-2009/P, de 31/07/2009, encaminhada à CGU, referente ao Plano de Providências/2008, a CBTU informou que recomendou às áreas responsáveis pelos controles internos relativos ao quantitativo de pessoal e à movimentação de pessoal maior atenção e aprimoramento nos controles existentes.

Considerando que esta auditoria abrange somente a Unidade Gestora

referente à Administração Central da CBTU - CBTU/AC, solicitamos, em item da SA n.º 245990/006, o preenchimento do quadro de força de trabalho, nos moldes do constante do Relatório de Gestão, para a CBTU/AC. A resposta foi apresentada por meio do MEMO 51-2010/GAREH, de 10/05/2010, da Gerência Geral de Gestão de Recursos Humanos - GAREH. A seguir apresentamos um quadro comparando os dados do SIAPE, as informações prestadas pela GAREH e os dados apresentados no Relatório de Gestão/2009, relativos ao quantitativo de empregados por categoria funcional, da CBTU/AC.

QUADRO XI - Quadro de pessoal da CBTU/AC - 31/12/2009

Tipologia	Quantidade no SIAPE *	Quantidade no MEMO 51-2010/GAREH **	Quantidade no Relatório de Gestão/2009 ***
Celetistas (inclusive os celetistas que possuem cargos comissionados e cedidos)			
31/12/2007	386 (13 cedidos)	344	-
31/12/2008	488 (12 cedidos)	443	-
31/12/2009	563 (178 cedidos)	531	574 (189 cedidos)
Cargos comissionados			
31/12/2007	55	58	-
31/12/2008	65	64	-
31/12/2009	62	63	63
Requisitados			
31/12/2007	3	3	-
31/12/2008	2	3	-
31/12/2009	2	3	3
TOTAL em 31/12/2009	627	597	640

Fonte:

* SIAPE, transação GRCOSITCAR.

** MEMO 51-2010/GAREH - informações retiradas do SIGESP, sistema de pessoal interno da CBTU. Não solicitamos informação em separado sobre o número de cedidos.

*** Relatório de Gestão/2009, fl.242. No Relatório de Gestão não há dados em separado, para a CBTU/AC, relativos a 31/12/2007 e 31/12/2008.

Os membros dos Conselhos Fiscal e de Administração, enquadrados no SIAPE na situação funcional "05 - sem vínculo" não estão incluídos nas informações apresentadas no MEMO 51-2010/GAREH e no Relatório de Gestão/2009, de forma que excluimos esse quantitativo dos dados do SIAPE, para possibilitar a comparação.

Observando o quadro, verificamos que há divergência entre as informações do SIAPE, do MEMO GAREH e do Relatório de Gestão para todas as situações funcionais (celetistas, comissionados e requisitados), sendo que as maiores diferenças estão entre os "celetistas".

As várias justificativas apresentadas pela CBTU, transcritas a seguir, apresentaram informações desencontradas:

- MEMO 49-2010/GAREH, de 06/05/2010 (sobre a diferença no quantitativo de requisitados):

"Está sendo compatibilizado nos instrumentos internos de acordo com as normas do SIAPE."

- MEMO 49-2010/GAREH, de 06/05/2010 (sobre a diferença no quantitativo de cedidos):

"Situação regularizada no SIAPE."

- MEMO/041-10/DA, de 19/05/2010, do Assessor Adjunto da Diretoria de

Administração e Finanças:

"A diferença entre o número de empregados cedidos em 31/12/2009 tendo por base as informações do SIAPE e do Relatório de Gestão se deve ao fato de que o SIAPE considerou naquela data todos os empregados que tinham Portaria de Exercício publicada no MPOG, e o Relatório de Gestão apenas os que já haviam concluído os procedimentos de retorno e foram efetivamente apresentados aos órgãos cessionários."

- MEMO 67-2010/GAREH, de 26/05/2010:

"1 - SIAPE - O quantitativo de pessoal diverge pelo tempo de cadastramento (inclusão/exclusão) de pessoal no final do exercício, isto é, existe prazo estabelecido para as devidas movimentações.

2 - MEMO 051/GAREH-2010 (Quadro de pessoal ativo) - a diferença encontrada, 43, refere-se a empregados afastados temporariamente (35 pelo INSS, 05 licença não remunerada e 3 mandato eletivo).

3 - Relatório de Gestão/2009 - somam ao total 43 empregados afastados temporariamente."

A justificativa apresentada no MEMO/041-10/DA, em especial, seria razoável caso o número de cedidos no SIAPE fosse superior ao número informado no Relatório de Gestão. Entretanto, o quantitativo do SIAPE é inferior ao apresentado no Relatório de Gestão.

Em 02/09/2010, a CBTU apresentou nova justificativa, por meio da Carta CRT/0183-2010/P, e anexo:

"Encaminhamos em anexo, documento com as considerações da Gerência Geral de Recursos Humanos quanto às inconsistências observadas, devendo-se destacar que as divergências apontadas e a intempestividade no atendimento de alguns itens, foi motivado em parte, pela coincidência de datas do trabalho da equipe CGU com a implantação de Plano de Empregos e Salários, desenvolvido pela equipe de Recursos Humanos nas diversas Unidades da Companhia.

(...)

A divergência assinalada pelo referido relatório consiste em uma diferença na aplicação da metodologia de apuração de quantitativo de pessoal constante no registro do Sistema Integrado de Administração de Pessoal (SIAPE) e os controles internos de força de trabalho, estabelecidos através da RPR n.º 007-2007, de 23 de janeiro de 2007.

(...)

Cabe ainda ressaltar que nas justificativas apresentadas anteriormente deixou-se de explicitar que tratavam-se de metodologias diferenciadas no cômputo de quantitativo de pessoal, levando a informações aparentemente divergentes."

4.1.1.2 INFORMAÇÃO: (030)

Com relação à suficiência de recursos humanos, o Relatório de Gestão apresentou a seguinte informação:

"Face ao envelhecimento do quadro de pessoal e as vacâncias decorrentes da evasão provocada pelo mercado competitivo, aposentadorias e falecimentos, foi necessário o uso de ferramentas tais como novo plano de cargos e busca de ampliação do quadro de pessoal, visando atender a demanda provocada no setor pelo crescimento da utilização dos meios de transporte sobre trilhos."

As variações mais relevantes ao longo dos últimos três anos ocorreram no quantitativo de celetistas e de cedidos e se devem basicamente ao grande número de readmissões judiciais e de anistias decorrentes de nove Portarias Ministeriais publicadas até 2009, com base na Lei n.º 8.878/94. Segundo informado no Relatório de Gestão, as novas admissões e a regularização daqueles que já haviam retornado judicialmente

contemplam 396 empregados em toda a CBTU, sendo que, em 31/12/2009, 159 estavam cedidos a outros órgãos. Conforme informação do MEMO 51-2010/GAREH, o número de anistiados e dos admitidos judicialmente na CBTU/AC era de 357 em 31/12/2009, o que representava 60% da força de trabalho total da CBTU/AC, considerando o quantitativo total de 597 empregados informados no MEMO 51-2010/GAREH.

Por meio da SA 245990/007, solicitamos que a CBTU se manifestasse sobre a qualificação técnica e o aproveitamento efetivo como força de trabalho dos anistiados e readmitidos judicialmente. O MEMO 045-2010/GAREH, de 03/05/2010 e o MEMO/041-10/DA, de 19/05/2010, do Assessor Adjunto da Diretoria de Administração e Finanças apresentaram as seguintes informações:

- MEMO 045-2010/GAREH:

"Os empregados admitidos judicialmente são distribuídos pelas áreas da Companhia cujas atividades são administrativas. Quanto aos anistiados, são observados os critérios estabelecidos pela CEI e a CBTU, isto é, os empregados retornam e são remanejados para outros órgãos e entidades da Administração Pública, considerando que as atividades das áreas operacionais e de manutenção são incompatíveis com as desenvolvidas nesta AC."

- MEMO/041-10/DA:

"A CBTU não opera Sistema Metro-ferroviário no Rio de Janeiro, e a grande maioria dos empregados anistiados que retornaram por decisão judicial e Portarias Ministeriais é oriunda das áreas da operação e manutenção da ex-STU/RJ, não possuindo escolaridade e qualificação técnica compatíveis com as atividades desenvolvidas nesta Administração Central, órgão normativo voltado para programas de planejamento, estudos técnicos administrativos e desenvolvimento de pessoal."

O limite máximo de empregados para o quadro de pessoal da CBTU está fixado em 3.462 empregados pela Portaria MP n.º 1.139, de 30/10/2001, da Secretaria Executiva do Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão. Em 31/12/2009, a lotação efetiva, considerados os celetistas (inclusive os cedidos), comissionados e requisitados, chegava a 3.307 empregados, segundo dados do SIAPE (excluídos os "sem vínculo"), e 3.263, conforme dados do Relatório de Gestão (fl.243). O Relatório de Gestão informa como lotação ideal o quantitativo de 4.299 empregados.

4.2 REMUNERAÇÃO, BENEFÍCIOS E VANTAGENS

4.2.1 ASSUNTO - CONSISTÊNCIA DOS REGISTROS

4.2.1.1 INFORMAÇÃO: (003)

O Relatório de Gestão/2009 informou que, no exercício de 2009, ocorreram 124 admissões (inclusive anistias e readmissões) e 273 desligamentos.

Entretanto, 535 atos de admissão foram registrados no SISAC em 2009, visto que, segundo informado pela responsável na CBTU pelo cadastramento dos atos no Sistema, as movimentações referentes a readmissões judiciais, reintegrações e anistia não eram registradas e passaram a ser, razão pela qual foram cadastrados em 2009 atos relativos a exercícios anteriores.

Em levantamento das admissões ocorridas no exercício de 2009, realizado em Sistema Corporativo do Governo Federal, identificamos seis atos que não haviam sido cadastrados. De acordo com o MEMO 07-CODES (GEDES), de 20/04/2010, os empregados, que pertencem aos quadros

da STU/Recife, "só foram informados no SISAC no início de janeiro de 2010 por motivo de afastamento por licença médica da titular do Núcleo de Cargos e Lotação e desligamento da responsável direta por estas inclusões na época". Anexas ao MEMO 07-CODES foram apresentadas as telas do SISAC que comprovam os registros.

Com relação aos desligamentos, o Relatório de Gestão informou que 221 atos foram cadastrados no SISAC. Solicitamos justificativa para o fato de os 273 desligamentos não terem sido registrados no SISAC. O MEMO 44-2010/GAREH, de 03/05/2010, informou que todos os desligamentos ocorridos na CBTU/AC foram cadastrados e que os atos não cadastrados são referentes a desligamentos ocorridos nas Superintendências Regionais. O MEMO 50-2010/GAREH, de 05/05/2010, afirma: "Os dados do SISAC divergem do Relatório Gerencial de RH, pois os desligamentos são registrados/informados após o envio de cópia da documentação comprobatória do ato, pelas Unidades, o que não acontece de imediato". Em 2009 o TCU expediu uma determinação, por meio do Acórdão n.º 3.707/2009 - 1ª Câmara, para que a CBTU efetuassem o registro no SISAC relativo ao ato de desligamento da empregada de matrícula SIAPE 1486566. A determinação foi atendida.

4.2.1.2 INFORMAÇÃO: (005)

De acordo com dados do SIAPE, havia, em 31/12/2009, 178 empregados cedidos e dois empregados requisitados na CBTU/AC. Entre os cedidos, a grande maioria era de pessoal da área operacional, anistiado em decorrência da Lei n.º 8.878/94, que não teria como ser aproveitado na Administração Central da CBTU.

Com objetivo de verificar a regularidade dos processos de cessão selecionamos sete empregados. No que diz respeito aos ressarcimentos, verificamos as pendências relativas a todos os empregados cedidos sem ônus para a CBTU/AC, num total de três (dos quais um já estava incluído nos sete citados). As cessões analisadas correspondem a 5% do total de cessões da AC. Com relação às requisições, selecionamos duas, que representam 100% dos casos de requisição da AC.

Analisamos os processos de cessão relativos aos empregados de matrícula SIAPE 1254763, 1254948, 1659753, 1661788, 1663476, 1711292 e 1711323 e os processos de requisição referentes aos empregados de matrícula SIAPE 1282343 e 2481140. Verificamos que a documentação está de acordo com o disposto no Decreto n.º 4.050/2001 e suas alterações, quanto aos requisitos para formalização, quanto à autorização e quanto ao ônus da remuneração.

Quanto aos ressarcimentos relativos aos empregados cedidos sem ônus, de acordo com a Folha de Despacho PROT 5669-2010, de 14/04/2010, o débito relativo ao exercício de 2009 era, em abril/2010, de R \$31.895,98 (trinta e um mil, oitocentos e noventa e cinco reais e noventa e oito centavos), como demonstra o quadro a seguir.

QUADRO XII - PENDÊNCIAS RELATIVAS ÀS CESSÕES

Matrícula SIAPE	Cessionário	Valor total pendente (R\$)	Competências (exercício 2009)
1254763	Instituto Estadual do Ambiente - INEA	13.769,38	dez/2009
1254946	Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística - Central	12.380,76	dez/2009
1629947	Prefeitura Municipal de Nova Iguaçu	5.745,84	out, nov e dez/2009

Por meio da SA n.º 245990/005, questionamos a CBTU sobre o envio de notificações aos órgãos/entidades cessionários a respeito do atraso no reembolso relativo às três cessões, sobre as providências com relação ao retorno dos três empregados cedidos e sobre a inscrição da Prefeitura Municipal de Nova Iguaçu no CADIN, em razão do atraso no reembolso relativo à cessão do empregado de matrícula 1629947. A CBTU apresentou as respostas na Folha de Despacho PROT 5810-2010, de 26/04/2010, da Coordenadora Técnica de Contas a Pagar, e anexos:

- Quanto às notificações, anexou cópias das cartas de apresentação de contas a receber enviadas mensalmente aos cessionários alertando sobre a possibilidade de inscrição no CADIN e o retorno do empregado cedido.
- Quanto às providências para retorno dos empregados:

"Não há informações nesta Coordenação. Cabe ressaltar que os débitos relacionados aos empregados (matrículas 1254946 e 1254763) referentes a dez/09 venceram em 31/01/2010, conforme contas a receber emitidos pela Gerência Técn.Cont.Custos. Segundo contatos telefônicos com os responsáveis pelo assunto na CENTRAL e INEA, há previsão dos débitos serem sanados ainda este mês, até porque estas empresas estão efetuando os depósitos correspondentes aos contas a receber de 2010."

- Sobre a inscrição da PM Nova Iguaçu no CADIN:

"Não há informação nesta Coordenação. Em consonância com a rotina da empresa com relação ao assunto, em 05/03/2010 foi elaborado o MEMO 015-10/DEFIN à SUFIN solicitando deliberação junto à DA, sugerindo inclusão no CADIN, cópia em anexo."

Questionamos a CBTU, na SA n.º 245990/008, sobre a manifestação da Diretoria de Administração a respeito do MEMO/015/DEFIN/SUFIN/DA, de 05/03/2010, sobre a inclusão da Prefeitura Municipal de Nova Iguaçu no CADIN. Perguntamos, ainda, quais foram as providências adotadas relativas à suspensão do pagamento da remuneração dos três empregados, tendo em vista o disposto no parágrafo único do art. 10 do Decreto n.º 4.050/2001:

"Na hipótese do não reembolso pelos cessionários, os órgãos ou as entidades cedentes do Poder Executivo Federal deverão adotar as providências necessárias para o retorno do servidor, mediante notificação.

Parágrafo único. O não-atendimento da notificação de que trata o caput implicará suspensão do pagamento da remuneração, a partir do mês subsequente."

A CBTU respondeu por meio da Folha de Despacho 6689/2010, de 05/05/2010, do Gerente Geral de Gestão Financeira:

"Com relação à primeira demanda, que tem como pano de fundo o MEMO/015/DEFIN/SUFIN/DA, esclareço que o mesmo encaminhado ao Adjunto da Diretoria de Administração e Finanças que em 26.03.2010, entrou em contato telefônico com a Prefeitura de Nova Iguaçu e com os dois outros órgãos cessionários arrolados, endossando as cobranças das Notificações emitidas pela Gerência Técnica Financeira (ex-DEFIN), e reiterando a premência do imediato ressarcimento, sob pena da CBTU fazer cumprir as disposições legais, a saber, o retorno imediato dos três empregados e a inscrição no CADIN (...).

(...) os órgãos em questão, com relevo ao INEA e a Prefeitura de Nova Iguaçu, (...), solicitaram um prazo de até 30 dias para o equacionamento das pendências sob alegação comum de dificuldades de caixa por que passavam, embora pontuassem o grande interesse na permanência dos empregados. Mais específica foi a linha de argumentação da CENTRAL, (...), cuja pendência referente a

dezembro/2009 foi justificada em razão da dificuldade na inscrição em Restos a Pagar.

Entretanto, decorrido o prazo acordado, tempestivamente, a Diretoria de Administração e Finanças encaminhou cartas aos órgãos questionados determinando o prazo de 15 dias para definitivo saneamento das dívidas, sem o que ensejará a inscrição no CADIN e o retorno dos cedidos, conforme apenso."

5 CONTROLES DA GESTÃO

5.1 CONTROLES INTERNOS

5.1.1 ASSUNTO - AVALIAÇÃO DOS CONTROLES INTERNOS

5.1.1.1 INFORMAÇÃO: (001)

A CBTU foi criada em 1984 para operar os trens urbanos e suburbanos em nove das principais capitais brasileiras. A partir da Constituição de 1988, iniciou-se um processo de descentralização e desestatização no setor de transportes.

Atualmente, a estrutura da CBTU é descentralizada em cinco Superintendências de Trens Urbanos (Belo Horizonte, Recife, Maceió, João Pessoa e Natal), três escritórios regionais (São Paulo, Fortaleza e Salvador) e uma Administração Central. Os escritórios funcionam nas capitais onde já houve a transferência do sistema de trens urbanos para os Estados.

A CBTU conta ainda com os Conselhos de Administração e Fiscal e unidade de Auditoria Interna, órgãos independentes, não subordinados à Direção da Empresa.

Com base nos assuntos verificados na Auditoria de Contas e nas informações obtidas por meio de entrevistas com o Auditor Interno e o Gerente Geral Financeiro, verificamos os controles internos existentes na Administração Central.

A missão da CBTU é voltada para o atendimento das necessidades de deslocamento da população e, de acordo com o Estatuto da CBTU disponível na página institucional na Internet, são objetivos estratégicos da Instituição os seguintes:

- "a) a execução dos planos e programas aprovados pelo Ministério das Cidades em consonância com o Plano Nacional de Viação e destinados a reger os serviços de transporte ferroviário urbano constantes do Sistema Nacional de Transportes Urbanos;
- b) planejamento, o estudo, os projetos, a construção e a implantação de serviços de transporte de pessoas, por trem de superfície nas Regiões Metropolitanas, cidades e aglomerados urbanos que justifiquem a existência desses serviços, em estreita consonância com a política de transporte e desenvolvimento urbano;
- c) a operação e a exploração comercial dos serviços de transporte ferroviário urbano e suburbano;
- d) o gerenciamento das participações societárias da União e da Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA em empresas de transporte ferroviário metropolitano e urbano de pessoas;
- e) a execução de atividades conexas que lhe permitam melhor atender seu objeto social."

Além dos objetivos estratégicos previstos no Estatuto da Empresa, anualmente são considerados estratégicos os projetos prioritários para o Governo Federal, como os previstos no Programa de Aceleração do Crescimento - PAC em

relação à melhoria dos sistemas de trens urbanos de Belo Horizonte e Recife e à implantação dos metrô de Fortaleza e Salvador.

Verificamos a atuação do Conselho de Administração, que se reuniu 12 vezes no exercício de 2009 e tratou dos seguintes assuntos principais:

- aprovação das Contas de 2008;
- proposta de aumento do capital social;
- cobrança extrajudicial de empresas referentes a serviços não executados e peças não fornecidas, em decorrência da execução dos Contratos n.º 031/88/DT e n.º 032/88/DT;
- apuração da dívida da CBTU junto à Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER;
- situação dos empregados que foram reintegrados à empresa;
- remuneração da diretoria;
- aprovação de realização de concurso público para contratação de Assistente de Segurança;
- aprovação da continuidade da transferências de recursos para implantação do metrô de Fortaleza e acompanhamento das determinações do Acórdão TCU n.º 3.070/2008-Plenário, referente ao assunto;
- aprovação do novo Plano de Cargos e Salários, implantado a partir de 2010;
- aprovação de desligamento de empregados que se aposentaram pelo INSS;
- acompanhamento do cumprimento das determinações do Acórdão TCU n.º 1772/2009, sobre a aquisição de VLTs de Recife; e
- exigência de cobrança administrativa e judicial, se for o caso, de créditos a receber de empresas contratadas no passado, conforme apuração do grupo de trabalho instituído para esta finalidade por meio da Resolução RPR n.º 214, de 25/06/2008.

Em relação ao ambiente institucional, verificamos as questões relacionadas aos controles internos quanto à ética, ao desenvolvimento de competências e ao aprimoramento dos empregados por meio de ações da capacitação.

A CBTU possui Código de Ética, aprovado pela Resolução de Diretoria n.º 0056-04, de 26/04/2004, disponível no seu sítio na internet. Com o intuito de verificar a aplicação do código de Ética na Empresa, foi instituída a Comissão de Ética da Administração Central, por meio da Resolução de Diretoria n.º 0002, de 19/02/2009, revisada pela Resolução de Diretoria n.º 0027, de 13/10/2009, para adequação às disposições do Decreto n.º 6.029/2007. As comissões de ética das Superintendências também foram devidamente constituídas, por meio de resoluções dos seus superintendentes.

Por meio da SA n.º 245990/007, solicitamos que a CBTU apresentasse as atas das reuniões da Comissão de Ética da Administração Central. Entretanto, segundo informação do Assessor da Diretoria de Administração da CBTU, ainda não houve reuniões da citada comissão. Conforme Folha de Despacho Prot. n.º 6712/2010, até o momento, a ação da Comissão de Ética se limitou à apuração dos atos, fatos e responsabilidades relativos à conduta de dois empregados. Este tipo de apuração está entre as atribuições da Comissão, previstas no Código de Ética.

Em relação às ações de desenvolvimento de competências, a CBTU possui dois programas de capacitação que visam ao aprimoramento e à ascensão dos empregados. São eles: Programa Anual de Treinamento e Desenvolvimento e Programa de Avaliação de Habilidades e Competências.

O Programa Anual de T&D constitui um dos instrumentos da Política de Desenvolvimento de Recursos Humanos, devendo ser caracterizado pela continuidade, integração, sistematização das ações e democratização das oportunidades de acesso dos empregados. As ações de T&D são distribuídas em

três categorias: capacitação, aperfeiçoamento e desenvolvimento. O Programa de Avaliação de Habilidades e Competências é o instrumento de gestão que permite analisar e avaliar as competências e habilidades dos empregados, visando balizar as políticas de treinamento, gestão de pessoas e progressões salariais. Conforme previsto no Plano de Emprego e Salários - PES/2010, há dois tipos de progressão salarial: por merecimento e por antiguidade. A progressão por merecimento recebe 90% dos recursos destinados à progressão salarial e é baseada no resultado obtido pelo empregado na avaliação anual de competências e habilidades.

Quanto à avaliação de risco, apesar de a Administração definir formalmente seus objetivos estratégicos e operacionais, não obtivemos evidências de que sejam levantados, diagnosticados e mensurados, de forma sistemática e periódica, os eventos (externos e internos) que possam afetar a instituição. Com base na entrevista realizada com o Auditor Interno da Empresa e nas respostas à solicitação de Auditoria n.º 245990/002, verificamos que este tipo de controle é realizado apenas pela área de comunicação com base nas notícias veiculadas na imprensa e, mesmo assim, não obtivemos evidência de que este tipo de avaliação de risco seja realizado de forma sistemática.

Quanto aos procedimentos de controle, em especial o acompanhamento de contratos e convênios, verificamos que são utilizados sistemas internos que auxiliam nos controles internos.

Como ferramenta de gerenciamento da execução contratual, a CBTU utiliza sistema interno denominado SISAF - Sistema de Administração Financeira, que possui basicamente quatro módulos: cadastramento dos contratos, faturamento, garantias contratuais e contas a pagar. Por meio do SISAF, são acompanhados os saldos contratuais, de garantias e valores a pagar e são expedidos Relatórios de Contas a Pagar para a Gerência Técnica, Geral e Gabinete da Presidência. Também são expedidos, se solicitados, relatórios por fornecedor e de contas a pagar e a receber, que são utilizados principalmente pela Auditoria Interna. O SISAF é utilizado de forma plena na Administração Central, contudo as unidades regionais o utilizam de forma parcial e não integrada à Administração Central. De acordo com o Gerente Geral Financeiro, o SISAF atende às necessidades da Empresa quanto ao acompanhamento de contratos.

No acompanhamento dos convênios, utiliza-se o sistema desenvolvido internamente denominado SIG - Sistema de Informações Gerenciais. Por meio deste sistema, atualizado também pelo conveniente, é possível receber informações detalhadas e tempestivas sobre a execução física, medições realizadas e dados da execução financeira e das faturas apresentadas à CBTU. Desta forma, esta ferramenta contribui para o acompanhamento perene das transferências concedidas, sem necessidade de aguardar o envio formal das prestações de contas parciais e final.

No que tange à comunicação interna e à circulação das informações internas ou externas que possam vir a comprometer o desenvolvimento das atividades relacionadas ao campo de atuação da Empresa, a Gerente Geral de Recursos Humanos informou que são veiculados informativos de comunicação interna, tais como o INFORHME com informações administrativas de interesse de todos os empregados, o mural e mensagens de caráter institucional ou motivacional. Verificamos, também, que a CBTU dispõe de intranet, interligando a Administração Central e as Superintendências Regionais, onde são postados, pela Área de Comunicação, *clipping* de notícias de interesse da CBTU

veiculadas na imprensa, bem como informativos eletrônicos semanais denominados "Notícias CBTU" e "Notícias Metroviárias" de divulgação interna. Além desses informativos, também é divulgado na intranet o documento "A Cidade nos Trilhos", também para o público externo.

Com relação às normas internas, o que existe é a divulgação pela intranet, sendo que a área de recursos humanos compilou e colocou à disposição dos usuários todos os normativos internos relativos à área no Catálogo de Atos Normativos de Recursos Humanos - MANREH. Quanto à legislação e normativos externos aplicáveis à CBTU e relevantes para a empresa, há, na intranet, o link "sites governamentais", que direciona o usuário para sites dos Ministérios (inclusive o da CGU), do TCU, etc.

Quanto à existência de canais de comunicação formais para o relato de denúncias, elogios, sugestões e reclamações por parte dos funcionários de nível operacional ou de atores externos, verificamos que a CBTU não possui órgão de ouvidoria. Segundo o informado pelo Diretor de Planejamento, Expansão e Marketing em resposta à SA n.º 245990/002 e em entrevista realizada em 20/04/2010, os canais de comunicação abertos para esta finalidade são os correios eletrônicos imprensa@cbtu.gov.br e o site www.cbtu.gov.br. O referido Diretor informou, ainda, que os assuntos relevantes são encaminhados aos níveis gerenciais, que investiga e adota medidas corretivas necessárias. Não obtivemos, contudo, evidências de que este procedimento seja adotado formalmente, na medida em que solicitamos, por meio da SA n.º 245990/004, a relação de denúncias e reclamações recebidas pela CBTU por meio dos canais de comunicação informados, bem como o encaminhamento dado às mesmas e obtivemos a resposta de que não foram formalizadas denúncias ou reclamações pelos canais de comunicação citados, no exercício de 2009.

Sobre o acompanhamento das ações de controle interno com a finalidade de aprimorar os processos da empresa, questionamos a CBTU, por meio da SA n.º 245990/002, acerca da existência de mapeamento de processos relacionados às atividades desenvolvidas pela Entidade, com vistas a identificar falhas e implementar melhorias, contudo não obtivemos resposta até a conclusão deste relatório.

Transcrevemos, a seguir, trecho do parecer da Auditoria Interna da CBTU, constante do Processo de Prestação de Contas relativo ao exercício de 2009, encaminhado à CGU por meio do ofício CRT/0029-2010/GAB, de 27/04/2010::
"Somos do parecer de que a execução das atividades administrativas vêm sendo adequadamente acompanhadas pelos órgãos controladores internos, assim como que os indicadores operacionais ora existentes na Companhia, permitem a implementação de correções e adequações de projetos e processos, com tempo hábil."

Conclusão quanto aos aspectos do sistema de controle interno analisados:

a) Ambiente de controle: consideramos adequado, entendendo como fatores do ambiente interno a estrutura organizacional, incluindo a atuação do conselho de administração; a integridade, os valores éticos e a competência do pessoal da organização; e a forma pela qual a administração atribui alçadas e responsabilidades, bem como organiza e desenvolve o seu pessoal. Ressaltamos a necessidade de maior atuação da Comissão de Ética.

b) Avaliação de risco: consideramos insuficiente, entendendo como avaliação de risco aquela que permite que uma organização considere até que ponto

eventos em potencial podem impactar a realização de seus objetivos, definindo forma de mensurá-los considerando a possibilidade de ocorrência destes eventos e o seu impacto no caso de ocorrência, etc.

c) Procedimentos de controle: consideramos adequados, com base nas verificações de outros procedimentos deste relatório. Os controles utilizados para a mensuração e avaliação da execução física e financeira das ações são confiáveis; os indicadores operacionais analisados são úteis e mensuráveis; os controles relacionados às transferências voluntárias e às licitações são adequados; e as determinações/recomendações do TCU e da CGU emitidas em 2009 e verificadas neste trabalho foram atendidas quase que na sua totalidade. Com relação aos setores da CBTU/AC responsáveis por assuntos verificados nesta auditoria de contas, verificamos que, de maneira geral, possuem os documentos e informações de sua competência de forma organizada, possibilitando a obtenção de dados e justificativas e também a tomada de decisões de forma rápida e eficiente. Destacamos a Gerência Geral de Coordenação de Programas - GAPRO (ex-SUCOP), Gerência Técnica de Planejamento Empresarial - GEPL (ex-DEPLE) e Gerência Geral de Licitação - GALIC (ex-DELIC), que, além de tempestivas, se mostraram proativas no atendimento às solicitações da CGU. A exceção para esta opinião é relativa à Gerência Geral de Gestão de Recursos Humanos - GAREH (ex-SUREH), que apresentou a maior parte das respostas muito tempo depois dos prazos estipulados e reiterados, muitas vezes incompletas e divergentes.

d) Informação e comunicação: consideramos adequadas, ressaltando a necessidade de os relatos de denúncias, elogios, sugestões e reclamações por parte dos funcionários do nível operacional ou de atores externos serem encaminhados para os níveis gerenciais, de forma a possibilitar a investigação e adoção e medidas corretivas necessárias, tendo em vista o possível impacto de tais informações nas atividades da organização.

e) Monitoramento: consideramos insuficiente, entendendo como monitoramento o acompanhamento das atividades de controle da Unidade, com a finalidade de diminuir riscos e de implementar melhorias, tendo em vista que não ficou evidente que a Administração possui sistemática de acompanhamento dos controles implementados, com o objetivo de aprimorar os processos da empresa.

5.2 SUBÁREA - CONTROLES EXTERNOS

5.2.1 ASSUNTO - ATUAÇÃO DO TCU/SECEX NO EXERCÍCIO

ACÓRDÃO nº 1772/2009 PLENÁRIO

ITEM	ATENDIMENTO	ITEM ANEXO I
9.1.1	SIM	NAO SE APLICA
9.1.2	SIM	NAO SE APLICA
9.1.3	SIM	NAO SE APLICA

ACÓRDÃO nº 3707/2009 - 1ª CÂMARA

ITEM	ATENDIMENTO	ITEM ANEXO I
1.5.1	SIM	NAO SE APLICA



**PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
CONTROLADORIA-GERAL DA UNIÃO
SECRETARIA FEDERAL DE CONTROLE INTERNO**

CERTIFICADO DE AUDITORIA

CERTIFICADO N° : 245990
UNIDADE AUDITADA : CBTU-ADM.CENTRAL
CÓDIGO : 275068
EXERCÍCIO : 2009
PROCESSO N° : 00218.000165/2010-16
CIDADE : RIO DE JANEIRO

Foram examinados os atos de gestão dos responsáveis pelas áreas auditadas, especialmente aqueles listados no art. 10 da IN TCU n° 57/2008, praticados no período de **01Jan2009 a 31Dez2009**.

.

2. Os exames foram efetuados por seleção de itens, conforme escopo do trabalho definido no Relatório de Auditoria constante deste processo, em atendimento à legislação federal aplicável às áreas selecionadas e atividades examinadas, e incluíram procedimentos aplicados em ações de controle realizadas ao longo do exercício objeto de exame, sobre a gestão da unidade auditada.

3. A partir dos exames realizados, entendo que as seguintes constatações, que estão detalhadas no respectivo Relatório de Auditoria, impactaram de forma relevante a gestão da unidade examinada e carecem de atuação e acompanhamento das providências preventivas e/ou corretivas por parte dos agentes listados no art. 10 da IN TCU n° 57/2008:

3.1.2.3

Inviabilidade técnica e econômico-financeira do Projeto de Implantação do Veículo Leve sobre Trilhos - VLT, tração diesel, no Sistema de Trens Urbanos de Maceió em face da demanda insuficiente e dos elevados custos de implantação e de manutenção/operação, o que, conforme estudo da própria CBTU, deverá causar um prejuízo de R\$294,5 milhões ao Tesouro Público ao longo do projeto.

3.1.2.2

Inexistência de ação e de manifestação da CBTU na apuração dos fatos, bem como demora, também por parte da Companhia, na adoção de providências em função de irregularidades verificadas pela CGU em convênio firmado com órgão do Governo do Distrito Federal, para realização de obras no trecho Taguatinga-Ceilândia do Metrô/DF.

4. Assim, em função dos exames aplicados sobre os escopos selecionados, consubstanciados no Relatório de Auditoria Anual de Contas nº 245990, proponho que o julgamento das contas dos agentes listados no art. 10 da IN TCU nº 57 da(s) unidade(s) em questão seja encaminhado como a seguir indicado, em função da existência de nexos de causalidade entre os atos de gestão de cada agente e as constatações a seguir especificadas:

4.1 Agentes com proposta de encaminhamento pela gestão REGULAR COM RESSALVAS

CARGO	CONSTATAÇÕES
DIRETOR-PRESIDENTE NO PERÍODO DE 01/01/09 A 31/12/09	3.1.2.3

5. Esclareço que os demais agentes listados no art. 10 da IN TCU nº 57 que não foram explicitamente mencionados neste certificado têm, por parte deste órgão de controle interno, encaminhamento para julgamento proposto pela regularidade da gestão, tendo em vista a não identificação de nexos de causalidade entre os fatos apontados e a conduta dos referidos agentes.

6. Ademais, esclareço ainda que no caso da constatação referida no item 3.1.2.2 do Relatório de Auditoria, constante no item 3 deste Certificado, não foi identificado nexos de causalidade entre os fatos apontados e a conduta dos agentes listados no art. 10 da IN TCU nº 57.

Rio de Janeiro, 03 de setembro de 2010.



**PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
CONTROLADORIA-GERAL DA UNIÃO
SECRETARIA FEDERAL DE CONTROLE INTERNO**

PARECER DO DIRIGENTE DE CONTROLE INTERNO

RELATÓRIO N° : 245990
EXERCÍCIO : 2009
PROCESSO N° : 00218.000165/2010-16
UNIDADE AUDITADA : CBTU-ADM.CENTRAL
CÓDIGO : 275068
CIDADE : RIO DE JANEIRO

Em conclusão aos encaminhamentos sob a responsabilidade da SFC/CGU quanto ao processo de contas do exercício sob exame, da Unidade acima referida, expresse, a seguir, opinião conclusiva, de natureza gerencial, sobre os principais registros e recomendações formulados pela equipe de auditoria, em decorrência dos trabalhos conduzidos por este órgão de controle interno sobre os atos de gestão do referido exercício.

2. No que se refere às políticas públicas executadas por meio das ações finalísticas da unidade, foi analisado o desempenho das seguintes Ações, todas integrantes do programa 1295 - Descentralização dos Sistemas de Transporte Ferroviário Urbano de Passageiros: 5754 - Implantação do Trecho TIP-TIMBI e Modernização do Trecho Rodoviária-Recife-Cabo do Sistema de Trens Urbanos de Recife - PE; 11JD - Recuperação do Sistema de Trens Urbanos de Maceió - AL; e 10SX - Apoio à Implantação do Trecho Lapa-Pirajá do Sistema de Trens Urbanos de Salvador - BA. De modo geral, observa-se que a Empresa enfrentou dificuldades no cumprimento das metas, entretanto, as informações apresentadas pela CBTU relativas aos atos e fatos que prejudicaram o desempenho da Companhia no alcance dos resultados, bem como as providências adotadas, foram consideradas adequadas.

3. Entre as falhas que mais impactaram a gestão, destaco que foram evidenciadas fragilidades na apuração de fatos e na adoção de providências com o intuito de sanar irregularidades apontadas pelo órgão de controle interno em convênio firmado com ente do Governo do Distrito Federal. Destaca-se, ainda, que a CBTU realizou estudos e iniciou o Projeto de Implantação do Veículo Leve sobre Trilhos - VLT, tração diesel, no Sistema de Trens Urbanos de Maceió/AL. Segundo os estudos e as informações disponibilizados pela Companhia, ficou demonstrada a inviabilidade técnica e econômico-financeira em face da demanda insuficiente e dos elevados custos de implantação, manutenção e operação. Segundo esses estudos, o sistema, mesmo que atinja a demanda prevista e consiga operar com a tarifa projetada, deverá causar um prejuízo operacional de R\$ 294,5 milhões aos cofres públicos ao longo do projeto.

4. Ressaltem-se, entre as causas que originaram as falhas apontadas, as fragilidades nos controles internos da Entidade, principalmente no

que se refere a deficiências no monitoramento de convênios e das recomendações dos órgãos de controle, bem como a ausência estudos comparativos que contemplassem outras opções de transporte como alternativas para atendimento da demanda ao longo do eixo projetado para a cidade de Maceió/AL. A fim de aprimorar os mecanismos de atuação e de buscar maiores subsídios para decisões gerenciais, foi recomendado à CBTU que: a) na qualidade de órgão gestor dos recursos, passe a exercer controle efetivo sobre os recursos descentralizados mediante convênios ou instrumentos congêneres, assegurando-se de forma tempestiva de sua correta aplicação; b) que seja revisto o projeto de implantação do VLT em Alagoas, analisando alternativas de modal de transporte mais adequadas, consentâneas com o interesse público e que, preferencialmente, agreguem o menor custo de operação a ser suportado pelo erário.

5. Em relação a recomendações desta Controladoria à Unidade Jurisdicionada, efetuadas no Relatório nº 225012, referente às contas do exercício de 2008, cujo acompanhamento vem sendo realizado por meio do Plano de Providências Permanente, observa-se que apenas a recomendação sobre o aprimoramento dos controles internos da área de recursos humanos que se refere à consistência dos registros do SIAPE ainda não foi atendida.

6. Os controles internos administrativos da entidade são adequados em relação ao ambiente de controle e à informação e comunicação. Foram identificadas necessidades de aprimoramento em relação: a) aos procedimentos de controle, uma vez que foram constatadas deficiências no acompanhamento da aplicação de recursos descentralizados mediante convênios; b) à avaliação de risco, diante da inadequabilidade do processo que permite considerar até que ponto eventos em potencial podem impactar a realização dos objetivos da Companhia, definindo forma de mensurá-los, mediante ponderação da possibilidade de ocorrência desses eventos e do impacto no caso de sua materialização; c) ao monitoramento, já que não ficou evidente que a Administração possui sistemática de acompanhamento dos controles implementados, com o objetivo de aprimorar os processos da empresa.

7. Destaca-se, no âmbito dos controles internos da unidade, a forma pela qual a administração atribui alçadas e responsabilidades, bem como as melhorias apresentadas quanto aos controles internos pertinentes à área de licitações e contratos. Além disso, a Companhia dispõe de documentos e informações de forma organizada, possibilitando a obtenção de dados de forma segura.

Assim, em atendimento às determinações contidas no inciso III, art. 9º da Lei n.º 8.443/92, combinado com o disposto no art. 151 do Decreto nº 93.872/86 e inciso VII, art. 13 da IN/TCU/Nº 57/2008 e fundamentado no Relatório de Auditoria, acolho a conclusão expressa no Certificado de Auditoria. Desse modo, o processo deve ser encaminhado ao Ministro de Estado supervisor, com vistas à obtenção do Pronunciamento Ministerial de que trata o art. 52, da Lei nº 8.443/92, e posterior remessa ao Tribunal de Contas da União.

Brasília, 16 de setembro de 2010.