



**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° : 50600.004496/2010-80  
UNIDADE AUDITADA : DNIT  
CÓDIGO UG : 393003  
CIDADE : BRASÍLIA  
RELATÓRIO N° : 244070  
UCI EXECUTORA : 170985

Senhor Coordenador-Geral,

Em atendimento à determinação contida na Ordem de Serviço n.º 244070, 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 pelo **DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT**.

**I - INTRODUÇÃO**

2. Os trabalhos de campo conclusivos foram realizados no período de 01/01/2009 a 31/12/2009, 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 IV da DN-TCU-102/2009, e em face dos exames realizados, efetuamos as seguintes análises:

**4.1 ITEM 01 - AVAL RESULTADOS QUANTI/QUALI GESTÃO**

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT foi responsável no exercício de 2009 por 13 Programas de Governo. Dos programas executados pelo DNIT cabe destacar os finalísticos denominados de Vetores Logísticos: 1456-Amazônico, 1457-Centro-Norte, 1458-Leste, 1459-Nordeste Setentrional, 1460-Nordeste Meridional, 1461-Centro-Sudeste

e 1462-Sul. Esses programas tem como objetivo geral ampliar a capacidade de transporte terrestre e das vias navegáveis interiores.

No exercício de 2009, esses programas tiveram uma baixa execução financeira, conforme depreende-se do percentual (%) executado, indicado na Tabela 1, dados extraídos do Sistema SIGPLAN.

**Tabela 1 - Execução financeira - em reais**

Programa	Denominação	Exercício 2009		
		Planejado	Realizado	% executado
1456	Vetor Logístico Amazônico	1.831.761.235	690.687.930	37,71
1457	Vetor Logístico Centro-Norte	2.490.120.289	1.065.441.784	42,79
1458	Vetor Logístico Leste	2.677.059.778	863.825.390	32,27
1459	Vetor Logístico Nordeste Setentrional	2.232.976.948	659.923.302	29,55
1460	Vetor Logístico Nordeste Meridional	1.799.792.660	147.051.954	8,17
1461	Vetor Logístico Centro-Sudeste	2.077.949.618	805.219.462	38,75
1462	Vetor Logístico Sul	1.782.256.405	510.201.835	28,63

Fonte: SIGPlan, acessado em 28/6/2010.

Avaliando os dados lançados no sistema SIGPLAN 2009 e as informações prestadas no Relatório de Gestão da Unidade, verificou-se que a execução financeira dos programas ficou prejudicada por vários fatores, dentre eles pode-se destacar:

- Obras paralisadas pelo TCU;
- Contratos de obras assinados em dez/2009 e execução financeira em 2010; Obra paralisada por necessidade de remanejamento de ocupações no perímetro urbano; Problemas relativos ao meio ambiente face ao descobrimento de sítios arqueológicos Não liberação da disponibilidade financeira para execução de obras e serviços; Convênios e contratos não firmados; Atraso na aprovação do projeto executivo em virtude de licença prévia que necessitou de várias audiências públicas; Obras em licitação; Cancelamento de contrato com a empreiteira; e
- Aguardando a finalização das desapropriações para a contratação da obra.

Visando emitir opinião sobre o grau de execução das metas assumidas pela Unidade para o exercício de 2009, a equipe de auditoria verificou que ações de governo, abaixo indicadas, inseridas nos respectivos programas finalísticos do DNIT, superaram a meta física prevista ou atingiram em mais de 50% do previsto, destacando-se:

**Programa 1456 - Vetor Logístico Amazônico - 4349.0303 - Hidrovia da Amazônia Ocidental; 1J70 - Construção de Terminal Fluvial - no Município de Nova Olinda do Norte/AM; 1B85 - Construção de Terminal Fluvial - No Município de Novo Airão/AM; 1J71 - Construção de Terminal Fluvial - No Município de Novo Aripuanã/AM; 1422 - Construção de Trecho Rodoviário - Sena Madureira - Cruzeiro do Sul na BR-364/AC; 202E - Manutenção de Trechos Rodoviários na BR-163/MT; 207F - Manutenção de Trechos**

Rodoviários na BR-174/RO; 207H - Manutenção de Trechos Rodoviários na BR-319/RO; 203A - Manutenção de Trechos Rodoviários na BR-364/RO; 207M - Manutenção de Trechos Rodoviários na BR-425/RO; 207Q - Manutenção de Trechos Rodoviários na BR-429/RO.

**Programa 1457 - Vetor Logístico Centro-Oeste:** 12IA - Adequação de Trecho Rodoviário - Porto de Itaqui - Pedrinhas - na BR-135 - no Estado do Maranhão; 4349-0301 - Hidrovia Araguaia - Tocantins; 5E83 - Construção da Ferrovia Norte-Sul - Aguiarnópolis - Palmas/TO; 5750 - Construção das Eclusas de Tucuruí - no Rio Tocantins - no Estado do Pará; 5E15 - Construção de Trecho Rodoviário - Peixe - Paranã - Taguatinga -na BR-242/TO; 200X - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-010/MA; 205W - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-070/MT; 204S - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-135/MA; 202I - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-222/MA; 204T - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-226/MA; 204I - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230/MA; 203L - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230/TO; 203C - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364/MT; e 204V - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-402/MA.

**Programa 1458 - Vetor Logístico Leste** - 113I - Adequação de Anel Rodoviário - no Município de Uberlândia - na BR-365/050/MG; 10J6 - Adequação de Trecho Rodoviário - Betim - Nova Serrana - na BR-262/MG; 1304 - Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa MG/SP - Divisa MG/GO - na BR-050/MG; 1K23 - Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-050 - Entroncamento BR-153 - na BR-365/MG; 10IX - Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-116/259/451 (Governador Valadares) - Entroncamento MG-020 - na BR-381/MG; 7E88 - Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento MG-420 (p/Anguereta) - Entroncamento MG-424 (P/Sete Lagoas) - na BR-040/MG; 7560 - Adequação de Trecho Rodoviário - Km 0 - Águas Lindas de Goiás - na BR-070/GO; 7M69 - Adequação de Trechos Rodoviários - Trecho Formosa/GO - Sobradinho/DF - na BR-020 - Na Região Centro Oeste; 7E87 - Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento BR-153 - Divisa MG/GO - na BR-364/MG; 7152 - Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento MG-170 (Ilicínea) - Entroncamento BR-491/MG-050 (São Sebastião do Paraíso) - na BR-265/MG; 113R - Construção de Trecho Rodoviário - Entroncamento MG-181 (Boqueirão) - Entroncamento MG-188 (Cangalha) - na BR-25/MG; 7M81-0101 - Adequação de Trecho Rodoviário - Entroncamento MG-420 (p/Anguereta) - Entroncamento MG-424 (P/Sete Lagoas) - na BR-040/MG; 1130 - Construção de Viaduto Rodoviário - Na Divisa dos Municípios de Itabirito e Ouro Preto - na BR-040/MG; 204B - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020/DF; 200W - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-020/GO; 204C - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-070/DF; 207R - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101/RJ; 204K - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-135/MG; 205P - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-251/GO; 204G - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-450/DF.

**Programa 1459 - Vetor Logístico Nordeste Setentrional** - 7435 - Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa PB/PE - Divisa PE/AL - na BR-101/PE; 105T - Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa RN/PB - Divisa PB/PE - na BR-101/PB; 7626 - Adequação de Trecho Rodoviário - Natal - Divisa RN/PB - na BR-101/RN; 4349-0307 - Hidrovia do Nordeste - 39252 (hidrovia mantida/km) - Atividade; 11XP - Construção de Trecho Rodoviário - Acesso à Universidade Rural de Serra Talhada - na BR-232/PE; 207Y - Manutenção de Trechos

Rodoviários - na BR-101/PB; 206H - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101/PE; 207Z - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-104/PB; 208V - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-104/PE; 208W - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-110/PE; 208D - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116/PB; 200M - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116/PE; 200L - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-135/PI; 208F - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-230/PB; 206W - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-232/PE; 206X - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-316/PE; 208H - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-361/PB; 208J - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-405/PB; 209A - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-407/PE; 209B - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-408/PE; 206D - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-423/PE; 206F - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-424/PE; 206Y - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-428/PE.

**Programa 1460 - Vetor Logístico Nordeste Meridional** - 110R - Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa BA/SE - Entroncamento BR-235 - na BR-101/SE; 7474 - Construção de Trecho Rodoviário - Caravelas - Entroncamento BR-101 - na BR-418 - no Estado da Bahia; 201C - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101/SE; 203N - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-235/SE.

**Programa 1461 - Vetor Logístico Centro-Sudeste** - 4349-0311 - Hidrovia do Paraná; 7M91 - Construção de Contorno Rodoviário - no Município de Maringá - na BR-376/PR; 1D68 - Construção de Passagem Superior sobre Linha Férrea - no Município de Paranaguá/PR; 7I44 - Construção de Trecho Rodoviário - Uruaçu - São Miguel do Araguaia - na BR-080/GO; 201K - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-050/GO; 205R - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-060/GO; 209N - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101/SP; 201R - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153/GO; 201F - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-153/PR; 201V - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158/GO; 207J - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-158/PR; 209D - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-163/PR; 207G - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-272/PR; 20BE - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-280/PR; 202U - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-364/GO; 209H - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-369/PR; 209J - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-373/PR; 209R - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-459/SP; 209K - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-467/PR; 209L - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-469/PR; 207I - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-476/PR; 209M - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-487/PR; 11XB - Prolongamento de Trecho de Rebaixamento da Linha Férrea - no Município de Maringá/PR.

**Programa 1462 - Vetor Logístico Sul** - 3766 - Adequação de Trecho Rodoviário - Divisa SC/RS - Osório/RS - na BR-101/RS; 1208 - Adequação de Trecho Rodoviário - Palhoça - Divisa SC/RS - na BR-101/SC; 7M66 - Construção de Trecho Rodoviário - Bom Jesus - Divisa RS/SC - na BR-285/RS; 7192 - Construção de Trecho Rodoviário - São José Cerrito - Campos Novos - na BR-282/SC; 10L4 - Construção de Trecho Rodoviário - São Miguel do Oeste - Front. Brasil/Argentina (Ponte s/ rio Peperiguaçu) - na BR-282/SC; 203Q - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101/SC; 20A2 - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-101/RS; 208A - Manutenção de Trechos Rodoviários - na BR-116/RS.

Do exposto, pode-se inferir que a Unidade atingiu um grau satisfatório de execução para as metas físicas planejadas. No entanto, quanto ao grau de execução das metas financeiras pode-se considerar que foi razoável, tendo em vista os vários fatores que prejudicaram a execução dos programas.

#### **4.2 ITEM 02 - AVALIAÇÃO DOS INDICADORES DE GESTÃO**

Na Auditoria de Avaliação da Gestão de 2008, realizada no exercício de 2009, observou-se que não foram implementados indicadores de desempenho para as atividades realizadas pelo DNIT, tampouco indicadores de gestão interna.

Conforme competências definidas no Regimento Interno do DNIT, o desenvolvimento e a implementação de indicadores são atividades planejadas, coordenadas e acompanhadas pela Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP, mas que contam com a participação de outras Diretorias, principais clientes deste produto, haja vista sua importância para a avaliação dos processos, ações e programas sob sua responsabilidade. Nesse exercício, observou-se uma falta de engajamento entre as diversas Diretorias do DNIT envolvidas nos trabalhos necessários para o tempestivo e adequado desenvolvimento e implantação dos indicadores. Em que pese a realização de ações por parte da DPP, verificou-se, na época, uma atuação pouco incisiva desta Diretoria na busca da interação entre as demais Diretorias para o desenvolvimento e apuração dos indicadores.

Contudo, em 2009, observou-se uma melhoria razoável neste processo. Conforme consta do Relatório de Gestão 2009, ao encontro das recomendações da CGU, a DPP vem atuando formalmente junto às demais Diretorias, tendo formado Grupo de Trabalho com vistas a realizar o mapeamento dos processos visando à elaboração dos indicadores. O Grupo de Trabalho conta com representantes da DPP, Diretoria Geral, Diretoria Executiva, Diretoria de Infraestrutura Rodoviária, Diretoria de Infraestrutura Ferroviária, Diretoria Aquaviária, Diretoria de Administração e Finanças, Auditoria e Ouvidoria.

Visando maiores avanços, a DPP justifica que, para uma melhor interação entre as Diretorias, é necessária uma mudança na cultura organizacional do DNIT, o que requer tempo e dedicação de todos os participantes. A Diretoria estima, ainda, um prazo de 5 (cinco) anos para conclusão do projeto, quando se pretende que todos os indicadores estejam implementados, apurados periodicamente e apoiados em um sistema gerencial informatizado.

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

##### **a) AMBIENTE DE CONTROLE**

A partir das verificações feitas durante os trabalhos de auditoria, observa-se no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT - divergências de ambientes de controle entre as Diretorias e suas Coordenações-Gerais.

Em relação à **Diretoria de Administração e Finanças (DAF)**, **Diretoria de Planejamento e Pesquisa (DPP)**, **Diretoria de Infraestrutura Aquaviária (DAQ)**, **Diretoria de Infraestrutura Ferroviária (DIF)** e **Coordenação-Geral**

**de Construção Rodoviária** - Subordinada à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária (CGCONT/DIR)-, observou-se uma melhoria na aderência às suas competências regimentais e normativas e no cumprimento das responsabilidades inerentes. Fatos que vêm contribuindo para a formação de um ambiente de controle mais adequado.

No que se refere à aderência às suas competências normativas e ao cumprimento das responsabilidades observa-se que a condução das atividades na Unidade, pelos agentes, tem se pautado em ações técnicas, verificando-se que os mesmos são conhecedores de suas atribuições, dos limites da autoridade e possuem a capacidade, competência e o comprometimento no desempenho de suas atividades para a consecução da missão institucional de suas respectivas áreas.

Entretanto, em relação às outras Coordenações-Gerais subordinadas à DIR - **Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária** (CGMRR) e **Coordenação-Geral de Operações** (CGPERT) - e à **Diretoria Executiva** (DIREX) observou-se que a atuação dessas áreas ainda **NÃO** tem contribuído para a formação de um ambiente de controle mais adequado no exercício em avaliação.

#### b) AVALIAÇÃO DE RISCO

b.1) A **Diretoria de Administração e Finanças** possui três áreas com alto grau de risco que, se não forem bem avaliados e conduzidos, podem impactar negativamente tanto na própria DAF quanto nas outras Diretorias Setoriais do DNIT, quais sejam: I - planejamento, orientação e controle da execução das atividades relacionadas com os Sistemas Federais de Orçamento, de Administração Financeira e de Contabilidade; II - planejamento, administração, orientação e controle da execução das atividades relacionadas à Organização e Modernização Administrativa; e III - planejamento, administração, orientação e controle da execução das atividades relacionadas a Serviços Gerais.

I - Quanto às atividades relativas ao planejamento, orientação e controle da execução das atividades relacionadas com os Sistemas Federais de Orçamento, de Administração Financeira e de Contabilidade, foram identificados riscos relevantes relacionados à tempestividade nas análises de prestações de contas de convênios. Nesse sentido, a DAF não vem ainda realizando a análise de prestações de contas de convênios dentro do prazo estipulado pela Instrução Normativa STN nº 01/1997, o que pode ensejar problemas de execução do objeto em desacordo com o previsto no Plano de Trabalho, bem como problemas na respectiva gestão financeira. Foram verificados na Auditoria de Avaliação da Gestão do exercício de 2008 diversos convênios com as prestações de contas não analisadas pela Setorial Contábil, sendo que esse fato repetiu-se no exercício de 2009. Tal fato foi atribuído à escassez de mão de obra diante do elevado número de convênios celebrados pela Unidade. Para mitigar essa situação, o Gestor efetuou gestões junto ao Ministério do Planejamento, visando a realização de concurso público para suprir a carência de mão de obra e a contratação de suporte técnico operacional, abrangendo o cargo de contador. No entanto, o referido Ministério apenas disponibilizou vagas para o cargo de Analista de Infraestrutura.

II - Quanto às atividades relacionadas com à Organização e Modernização Administrativa, sob competência da Coordenação-Geral de Modernização e Informática, foram identificados riscos relevantes no gerenciamento e manutenção dos aplicativos existentes e no desenvolvimento de novas funcionalidades. A utilização de soluções de informática de forma não segura pode gerar a perda de informações pela Unidade, bem como a redução da eficiência nos processos produtivos. Entre as principais providências adotadas pela Unidade nessa área, a fim de mitigar tais riscos, destaca-se o desenvolvimento de sistema eletrônico de medições, ainda em fase de implantação, em que diversas funcionalidades serão implantadas no sentido de agilizar e monitorar o processo de medição de contratos.

III - Quanto às atividades relacionadas a Serviços Gerais, sob competência da Coordenação-Geral de Administração Geral, foram identificados riscos relevantes na administração de contratos de segurança, quanto aos vencimentos, prorrogações, acréscimos e supressões e suas alterações legais e manutenção de instalações. Tais riscos estão associados a maior possibilidade de furtos de objetos nas dependências da Autarquia, além da possibilidade de acesso irrestrito ao interior do Edifício Sede. No intuito de minimizar esses riscos, a DAF realizou a contratação de nova empresa de vigilância, providenciou a instalação de sistema de monitoramento de câmeras e aparelhos de raio-x, ações essas que possibilitaram o aprimoramento do controle de acesso de visitantes e funcionários às dependências da Autarquia.

b.2) Em relação à **Diretoria de Planejamento e Pesquisa**, destacam-se três áreas com alto grau de risco, quais sejam: I - gestão do orçamento do DNIT; II - análise e aprovação de projetos; e III - análise das desapropriações.

I - Em relação à área de gestão do orçamento anual e plurianual do DNIT, observou-se uma melhoria na condução do processo orçamentário dentro da autarquia. Em gestões passadas, o orçamento era feito sem a formalização das várias etapas do planejamento, inclusive com a ingerência de agentes externos ao órgão. A partir de 2008, o orçamento passou a ser formalizado com a publicação de portarias tratando dos critérios e cronograma para elaboração do orçamento do DNIT. Nesse exercício, destaca-se a continuidade desse processo com a publicação da Portaria nº 412 - que trata dos critérios e cronograma para elaboração do orçamento do DNIT para 2010.

II - Quanto às atividades de análise e aprovação de projetos, a DPP tem trabalhado para mitigar os riscos verificados na Avaliação da Gestão de 2008 relativos à carência de formalização dos procedimentos referentes as aprovações de projetos de infraestrutura. Para mitigar esses riscos, a DPP elaborou uma minuta do Manual de Análises Técnicas. Entretanto, apesar do esforço da equipe da DPP em atender às recomendações da CGU, a questão só estará elidida com a aprovação do Manual.

Observa-se, ainda, que há uma lacuna entre as fases de projeto, sob responsabilidade da DPP e a execução das obras, sob responsabilidade das diretorias finalísticas. Nesse sentido ainda não foram detectadas melhorias em relação à constatação sobre a ausência de manifestação prévia da DPP nas aprovações de revisões de projeto em fase de obras.

Corroborando esse entendimento, logo após a Auditoria de Gestão de 2008 realizada pela CGU, o TCU realizou fiscalização cujo resultado está expresso no Acórdão 886/2010 - Plenário, do qual destaca-se a seguinte análise:

*"56. Entre outras informações, pediu-se à DIR que indicasse o processo administrativo referente ao projeto que originou a licitação da obra. O DNIT (...) solicitou prazo de 90 (noventa) dias para a apresentação da resposta. A dilação pedida foi motivada pela inexistência de um controle institucional entre os projetos e as obras resultantes.*

*57. Ainda assim, foi possível verificar que os projetos desenvolvidos e aprovados pela DPP não são comunicados, por meio de um processo formal interno da autarquia, à DIR, para que esta possa se preparar para contratar a obra relacionada ao projeto aprovado. Foi informado que a integração existente acontece nas reuniões da diretoria colegiada do DNIT, onde, com a presença de todos os diretores (DIR, DIF, DAQ, DPP, DIREX, DAF e DG), são discutidos e aprovados os assuntos estratégicos da entidade."*

III - Em relação à área de desapropriação, observou-se uma melhoria significativa em relação ao detectado na gestão anterior. Como forma de minimizar esse risco, o DNIT reestruturou - parcialmente - a área e elaborou, em consonância com o regimento interno, o Plano Anual de Desapropriação do DNIT para 2010.

b.3) A **Diretoria de Infraestrutura Aquaviária** possui dois objetivos essenciais que possuem alto grau de risco a serem avaliados. Esses objetivos se relacionam com as competências inerentes à atividade aquaviária que lhe é atribuída, quais sejam: I - o acompanhamento físico e financeiro das obras e serviços sob sua gestão, conforme disposto no Regimento Interno da Autarquia; e II - os serviços realizados pelas Administrações Hidroviárias.

I - No que se refere ao acompanhamento físico e financeiro das obras e serviços sob sua gestão, foram verificados riscos na contratação e execução das obras conveniadas com municípios. Esses riscos podem ensejar questionamentos judiciais, suspensão de contratos e execução de objetos em desacordo com o previsto no Plano de Trabalho. Para mitigar esses riscos, a Unidade celebrou Plano de Trabalho com o Exército Brasileiro para assessoria na avaliação de projetos e no acompanhamento da execução das obras civis e navais em terminais hidroviários.

II - No que se refere aos serviços realizados pelas Administrações Hidroviárias, verifica-se risco quanto à capacidade de atuação da Companhia Docas do Maranhão - CODOMAR, por força de convênio celebrado com o DNIT, sobretudo no que se refere à fiscalização dos serviços desenvolvidos pelas oito Administrações de Hidrovias. Isto porque a referida Docas não dispõe da necessária estrutura física e de pessoal que possibilite a efetiva fiscalização dos serviços em execução. Para mitigar esse risco, a DAQ propôs, e foi aprovado pelo Conselho de Administração do DNIT, a incorporação das Administrações Hidroviárias à estrutura da Diretoria, sendo que cada Administração será incorporada como uma Coordenação-Geral, o que permitirá à Autarquia a estruturação de novo modelo de gestão para o setor hidroviário.

b.4) A **Diretoria de Infraestrutura Ferroviária** possui dois objetivos essenciais que possuem alto grau de risco a serem avaliados. Esses



objetivos se relacionam com as competências inerentes à atividade ferroviária que lhe é atribuída, quais sejam: I - administrar e gerenciar a execução de programas e projetos de construção, operação e manutenção da infraestrutura ferroviária, conforme disposto no Regimento Interno da Autarquia; e II - a guarda, manutenção e conservação dos bens ferroviários, questão essa que ganhou ênfase com o advento da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, a qual transferiu ao DNIT a propriedade de diversos bens móveis, imóveis e utensílios da extinta RFFSA. Durante o exercício de 2009 a DIF concentrou a avaliação desses riscos, em especial, nas ações necessárias para o seguinte gerenciamento:

I - Quanto à administração e gerenciamento das obras ferroviárias:

1) Riscos de pagamentos impróprios, provocado pela deficiência na fiscalização dos serviços realizados, levando-se a superfaturamento das medições. 2) Riscos de baixa qualidade das obras, provocados pela utilização de materiais e métodos inadequados e a falta de aderência aos normativos.

II - Quanto à guarda, manutenção e conservação dos bens ferroviários:

1) Riscos de subestimativa, tanto financeira quanto quantitativa, em função de erros, desvios e má gestão no recebimento dos bens transferidos pela Inventariança da extinta RFFSA. 2) Riscos de depredação do patrimônio ferroviário, devido a ausência de vigilância.

Como principais procedimentos adotados pela DIF para mitigar esses riscos, os quais podem impactar a realização de seus principais objetivos, destacam-se:

Em relação ao item I.1, objeto de ressalva deste Relatório, a DIF apresentou entendimento diverso dos órgãos de controle acerca da adequação do BDI ao definido no SICRO, não se manifestando contrária ao BDI de 44,51%, contra 23,90% do SICRO à época, pactuado entre a conveniente e a contratada para a realização das obras de rebaixamento da linha férrea de Maringá. Ainda, evidenciou-se também como falha, a ausência de controles de pessoal alocado nos contratos de supervisão, o que fragiliza a gestão da Diretoria sobre esses contratos, sobretudo na questão envolvendo à adequação dos pagamentos.

Em relação ao item I.2, verificou-se positivamente a presença de empresas de supervisão de obras nos contratos ferroviários geridos pela DIF. Outro fator a destacar, refere-se à preocupação com os aspectos ambientais no cumprimento das condicionantes fixadas pelos órgãos ambientais, neste sentido a DIF vem contratando empresas especializadas para orientar e supervisionar a execução da obra.

Em relação ao item II.1, observa-se que a DIF vem fortalecendo seu papel nas questões que envolvem o recebimento e venda dos bens transferidos pela Inventariança da extinta RFFSA. Nesse sentido, destaca-se que as comissões de recebimento e alienação dos bens passaram a ser presididas por membros dessa Diretoria. De modo proativo, destaca-se a intenção da DIF em criar uma nova comissão encarregada de avaliação do bem a ser alienado, segregando função, evitando que os responsáveis pela alienação sejam também responsáveis pela avaliação do bem.

Em relação ao item II.2, expediu-se orientação a todas as superintendências regionais de modo que essas iniciassem os procedimentos de contratação de empresa especializada em segurança.

b.5) Em relação à **Diretoria de Infraestrutura Rodoviária** - DIR, os riscos relacionam-se com as competências das Coordenações-Gerais, quais sejam:

I - Na Coordenação-Geral de Construção Rodoviária - CGCONT, os riscos refere-se ao acompanhamento e coordenação dos contratos e convênios referentes às obras de **construção e adequação rodoviária**, além da orientação e supervisão das Superintendências Regionais na execução dessas obras.

Conforme evidenciado no acompanhamento sistemático das ações de construção rodoviária, o gerenciamento do Coordenador-Geral de Construção Rodoviária, salvo exceções pontuais, apresenta bons índices de desempenho.

II - Na Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária - CGMRR, os riscos referem-se ao acompanhamento e coordenação dos contratos e convênios referentes às obras de **manutenção rodoviária**, além da orientação e supervisão das Superintendências Regionais na execução dessas obras.

Conforme evidenciado no acompanhamento sistemático das ações de construção rodoviária, os riscos mais graves se relacionam com a possibilidade de existir: paralisações/atrasos nas obras, provocados por projetos deficientes ; pagamentos impróprios, provocado pela deficiência na fiscalização dos serviços realizados, levando-se a superfaturamento das medições; ou de haver baixa qualidade das obras, provocados pela utilização de materiais e métodos inadequados e a falta de aderência aos normativos.

Para a minimização desses riscos a CGMRR deverá:

- *demonstrar estar preparada para atender tempestivamente a demanda de contratos voltados a ação de manutenção; providenciar soluções mitigadoras dos impactos causados pelas deficiências existentes no quadro de servidores da autarquia para as atividades de fiscalização de contratos; intensificar a comunicação com as superintendências regionais no ímpeto de identificar e atuar sobre contratos cuja execução destoe dos seus projetos, principalmente quanto ao prazo, qualidade e preço.*

III) Finalmente, na Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias - CGPERT, avaliou-se o risco inerente à **Operação do Sistema de Pesagem de Veículos**, cujo objetivo é evitar a deterioração precoce das rodovias federais, ocasionada pelo tráfego de veículos com excesso de peso.

Ressalta-se a sua importância no âmbito do modal rodoviário do DNIT, e dentro do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, tendo em vista que sua execução exerce influência direta no desempenho de outras ações, principalmente, as de construção e manutenção de rodovias, já que um controle de peso deficiente acarretará uma menor durabilidade do

pavimento. A ação contribui ainda para mitigar externalidades que impactam negativamente em questões relativas a outros programas, como, por exemplo, a segurança no trânsito e as atividades de saúde decorrentes de acidentes nas rodovias federais.

As fiscalizações realizadas pela CGU no exercício de 2009 evidenciaram a ocorrência de impropriedades na operacionalização dos postos de pesagem, e, além disso, na execução dos contratos e nos controles exercidos pelas Unidades Locais do DNIT. Algumas das impropriedades, diante da considerável incidência, demonstraram não ser questões pontuais, mas fragilidades existentes na operação do sistema de pesagem de veículos, quais sejam: Agente de Trânsito não presente de forma permanente; deficiência na realização de procedimentos de interceptação e recondução de veículos em fuga; existência de rota de fuga; não-instalação ou não-funcionamento de equipamentos/sistemas previstos em contrato; não-realização das medidas administrativas previstas para veículos com excesso de peso; e sinalização não implantada conforme previsto nas especificações.

Dentre estas questões, destaca-se a realização das medidas administrativas previstas para veículos com excesso de peso, pelo alto de risco de comprometimento do alcance do objetivo pretendido com a operação do sistema de pesagem. As medidas administrativas aplicáveis consistem em: remanejamento de carga para veículos com excesso de peso em eixos; transbordo de carga para veículos com excesso de peso bruto total ou em eixos; e a retenção do veículo, até que sejam realizados o remanejamento ou o transbordo. Em todos os postos fiscalizados, verificou-se que os veículos com excesso de peso são liberados para prosseguir viagem ou para retornar no sentido de sua origem para corrigir a impropriedade. Assim, a liberação do veículo com excesso de peso, mesmo que para retorno à origem ou outro local apropriado para sanear a impropriedade, permite que este veículo volte a trafegar na rodovia, danificando-a.

Diante da ausência das medidas administrativas, o controle de peso torna-se restrito à aplicação de multas. No entanto, verificou-se também comprometida a efetividade da aplicação das multas, uma vez que a contratação firmada junto à Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos para envio das notificações aos infratores esteve suspensa nos períodos de 30/08/2007 a 01/04/2009 e de 30/06/2009 a 04/03/2010. Dessa forma, o DNIT, além de não ter realizado as medidas administrativas para os veículos com excesso de peso, não lhes aplicou penalidades, deixando de arrecadar mais de R\$ 100 milhões em multas, o que comprometeu consideravelmente o alcance do objetivo da ação.

A efetividade do sistema de pesagem depende ainda da conclusão da implementação do Plano Nacional de Pesagem - PNP, concebida em 2 (duas) etapas, sendo, a 1ª, a operação de 78 postos de pesagem já existentes e, a 2ª, a construção e operação de 157 novos postos de pesagem.

Observou-se que, quanto à 1ª etapa, cujos contratos foram firmados em julho/2008, o prazo de implementação total, ou seja, operação dos 78 postos, previsto para abril/2009, não foi cumprido, e, até o momento, a 1ª etapa não foi completamente implementada, já que entraram em operação 56 postos (72% do previsto - informação em junho/2010). O gestor justifica que o atraso se deu em razão da necessidade de realização de

reformas, dificuldades enfrentadas no recebimento das balanças móveis oriundas do CREMA, dependência da atuação de outros órgãos, dentre outros fatores.

Com relação à 2ª etapa, concebida inicialmente no PNP para ser implementada até setembro/2007, sua realização está muito aquém do previsto, não tendo sido ainda iniciado o procedimento licitatório para construção dos postos. O gestor justifica o atraso em razão da necessidade de reformulação dos projetos, visando a uma redução dos custos da implantação dos postos.

b.6) A **Diretoria Executiva** possui um objetivo essencial que possui alto grau de risco a ser avaliado. Esse objetivo se relaciona com a competência da Unidade em planejar, administrar, orientar e controlar a execução das atividades relacionadas às licitações no âmbito do DNIT. Considerando que as Diretorias Setoriais do DNIT, para cumprir suas obrigações regimentais, dependem do adequado andamento das licitações de obras e serviços a cargo de cada área. Esse risco, se não for bem avaliado e conduzido, pode impactar negativamente em **todas** as ações de competência do DNIT.

#### c) INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO

Em relação aos procedimentos para divulgação e tratamento de informações relacionadas a atividades e eventos internos e externos necessários ao alcance dos objetivos da Unidade, bem como quanto ao estabelecimento de canais de comunicação, conclui-se pela adequabilidade parcial das práticas adotadas pela Autarquia.

Direcionada para o âmbito interno, verifica-se a existência de diversos normativos do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, os quais, em sua maioria, são direcionados para o modal rodoviário. Contudo, faz-se necessário a adequação de algumas informações também para os outros modais, principalmente no que se refere a sistemas de custos específicos, e editais padrões para atender as especificidades de cada área.

Em relação às peculiaridades adstritas aos modais ferroviários e aquaviários, as Diretorias são conhecedoras dos normativos da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, utilizando-se delas para o desenvolvimentos dos seus projetos. Ademais, as Diretorias mantêm seu corpo técnico bem informado, fornecendo orientações, quando necessárias. A Diretoria também fornece toda comunicação específica e objetiva, relacionada às expectativas de execução das atividades inerentes à DIF e à DAQ.

Em relação às outras diretorias não-finalísticas, destaca-se, negativamente, a Diretoria Executiva. Para atendimento do regimento interno do DNIT, a Coordenação-Geral de Cadastro e Licitação - CGCL possui uma "equipe de apoio" que dá a assistência necessária à Comissão Permanente de Licitação - CPL durante a fase interna dos processos licitatórios. Entretanto, em todos os processos analisados, não foi identificado nenhum documento, seja parecer, nota técnica ou despacho, indicando as análises efetuadas por "essa equipe".

No âmbito externo, verifica-se que o sítio eletrônico da Autarquia apresenta informações importantes acerca de licitações e normativos que afetam os três modais de transportes sob responsabilidade da entidade. Em que pese tais informações não serem geridas diretamente pelas Diretorias, estas contribuem para uma comunicação mais efetiva entre a Autarquia e o cidadão.

Nas publicações que envolvem exclusivamente o setor ferroviário e aquaviário, observa-se uma carência de informações, não contemplando algumas das atividades principais dessas diretorias, sobretudo quando se compara com as do setor rodoviário.

#### d) MONITORAMENTO

d.1) Em relação à **Diretoria de Administração e Finanças**, no que se refere às atividades ligadas à Área de Administração Financeira e Contabilidade, a ausência de providências quanto a análise intempestiva de prestações de contas de convênios, já apontado anteriormente pela CGU, demonstra fragilidade na atuação da Unidade.

No que se refere às atividades ligadas à área de Modernização e Informática, a DAF está desenvolvendo sistema eletrônico de gerenciamento de medições. Esse sistema permitirá o monitoramento de eventuais atrasos nos processos pelas Superintendências, de forma que cada Diretoria Setorial será responsável pelo acompanhamento dos contratos sob sua alçada. Entretanto, a DAF realizará o papel de gestora do sistema.

Quanto às atividades ligadas à área de Serviços Gerais, foi analisado o contrato de prestação de serviço de vigilância, tendo sido constatada a sua adequada gestão pela DAF, haja vista melhoria dos controles internos administrativos da Diretoria, como por exemplo a adequabilidade do monitoramento da frequência dos vigilantes.

d.2) No que se refere à **Diretoria de Planejamento e Pesquisa**, na área de gestão do orçamento anual e plurianual do DNIT, a publicação das portarias tratando dos critérios e cronograma para elaboração do orçamento do DNIT, contribuiu para uma melhoria no monitoramento do processo orçamentário dentro da autarquia.

Quanto às atividades de análise e aprovação de projetos, a aprovação do Manual de Análises Técnicas, proporcionará uma melhoria no monitoramento dessas atividades.

Em relação ao setor de desapropriação, destaca-se a elaboração do Plano Anual de Desapropriação - 2010 (PADES-2010) que, além de proporcionar o cumprimento do art. 74, inciso XV do Regimento Interno do DNIT (fato negligenciado em gestões anteriores), permitirá um monitoramento efetivo das desapropriações. Contudo, apesar da melhoria apresentada, a reestruturação do setor ainda está aquém do desejável. A Direção-Geral precisa continuar a reestruturação iniciada, com o aumento do quantitativo de pessoal disponível, a implementação de ferramentas gerenciais e o fortalecimento das competências regimentais do setor.

d.3) No que se refere à **Diretoria de Infraestrutura Aquaviária**, em relação ao aspecto da fiscalização, destaca-se o Plano de Trabalho

celebrado entre a DAQ e o Exército Brasileiro que visa possibilitar ao DNIT a assessoria na avaliação de projetos, acompanhamentos da execução das obras civis e navais em terminais hidroviários. Considerando a dispersão geográfica dos municípios beneficiados com a construção dos Terminais Hidroviários, bem como as dificuldades de locomoção na Região Amazônica, pode-se considerar que o acordo celebrado com o Exército Brasileiro proporcionará um acompanhamento mais eficiente por parte da Unidade.

Quanto às Administrações Hidroviárias, atualmente sob responsabilidade da CODOMAR por força de convênio, após a incorporação de suas estruturas à estrutura da DAQ, a Autarquia passará a monitorar mais incisivamente a execução dos serviços hidroviários, possibilitando a melhoria em sua gestão. Reforçando tal entendimento, a proposição para a nova estrutura da DAQ além de prever a alteração das nomenclaturas e atribuições das atuais Coordenações-Gerais da Diretoria e a manutenção das atividades inerentes às Administrações Hidroviárias, também prevê a subordinação administrativa e técnica dessas ao DNIT.

d.4) A **Diretoria de Infraestrutura Ferroviária** concebeu programa de informática, contemplando cerca de 40 empreendimentos ferroviários nas mais diferentes fases de desenvolvimento, para controle das obras, incluindo-se nele - além do tradicional controle do andamento dos estudos, projetos e obras de engenharia - contingências tais como a emissão das licenças ambientais e as desapropriações. Em resumo, as ferramentas e instrumentos utilizados são os seguintes:

- Planilhas e gráficos individualizados por empreendimento, com atualização semanal e destaque para as pendências que possam ameaçar os prazos estabelecidos;
- Quadros-resumo com a situação geral dos empreendimentos, com destaque para as providências situadas dentro do caminho crítico de cada empreendimento, seus responsáveis e prazos previstos; e
- Relatórios fotográficos do andamento das obras, obtidos com o apoio das Superintendências Regionais do DNIT e das supervisoras de obras.

No aspecto da fiscalização, destaca-se o novo entendimento da DIF acerca de seu papel institucional nas obras de construção da ferrovia Nova Transnordestina. Conforme esse posicionamento, caberia a esta Diretoria acompanhar os aspectos qualitativos da implantação do empreendimento, o que reforça o controle do Estado nas obras que envolvem recursos federais.

d.5) Em relação à **Diretoria de Infraestrutura Rodoviária**, observa-se que há uma diversidade entre o monitoramento efetuado pelas diferentes Coordenações sob sua subordinação.

d.5.1) Em relação ao monitoramento das ações de construção e adequação rodoviária pela CGCONT, observou-se que na maioria dos contratos a qualidade geral dos serviços executados foram considerados satisfatórios (bom ou regular). Entretanto ainda há problemas pontuais como a presença de Diário de Obra e o seu preenchimento inadequado.

d.5.2) No monitoramento das ações de manutenção rodoviária exercido pela CGMRR observa-se a existência de fragilidades no controle de qualidade de

execução de obras. Esta situação foi identificada na análise dos relatórios de fiscalização desta Controladoria, no qual se constata que a maior incidência de impropriedades na ação de manutenção de trechos rodoviários foram decorrentes de falhas na fiscalização do próprio DNIT e falhas na execução da obra, decorrentes da má qualidade dos materiais aplicados ou dos serviços prestados.

Há a ausência no nível gerencial de indicadores de controle capazes de monitorar os riscos inerentes a qualidade do serviço prestados por construtoras, supervisoras, e pela fiscalização desempenhada pelos servidores da Autarquia.

Porém, há de se considerar que a implementação de um controle de qualidade efetivo pelo DNIT defronta-se com problemas estruturais da entidade, decorrentes principalmente, da reduzida escala de recursos humanos com capacitação/treinamento adequados para assumir um incremento de tarefas técnicas necessárias e dos equipamentos necessários para a execução dessa atividade.

Como forma de dirimir tal condição a Autarquia busca desenvolver formas de contratação que resultem no aprimoramento e simplificação das medidas de controle de qualidade das obras de recuperação/manutenção, como o programa CREMA.

d.5.3) Sobre o monitoramento da Operação do Sistema de Pesagem, verificou-se que, em 2009, a Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias identificou algumas das falhas mencionadas neste relatório e adotou providências para sanear-las, a saber:

- Quanto à falta de Agentes de Trânsito, a CGPERT apresentou à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária justificativas da necessidade de acréscimo de servidores no DNIT, nestes incluídos os Agentes de Trânsito, que por sua vez as submeteu à Diretoria-Geral. Porém não foram apresentadas as ações tomadas pela Diretoria-Geral.

- Quanto à realização de procedimentos de interceptação e recondução de veículos em fuga, a CGPERT buscou orientar os Agentes de Trânsito para o cumprimento da Instrução de Serviço n° 01/2009 e para o registro das ocorrências em livro próprio. Em razão da falta de apoio da Polícia Rodoviária Federal ocorrida em alguns casos, a CGPERT buscou, junto ao DPRF, a formação de um Grupo de Trabalho para atuar em questões pertinentes à operação do sistema de pesagem.

- A CGPERT buscou solucionar eventuais ocorrências de rotas de fuga, mas deixou de identificar casos constatados pela CGU.

- No tocante às medidas administrativas para os veículos com excesso de peso (retenção do veículo, remanejamento e transbordo de carga), o gestor justifica que não vêm sendo realizadas e reconhece que a não realização destas medidas compromete a obtenção de um controle de peso adequado. No entanto, relatou diversas dificuldades a serem enfrentadas, como, por exemplo, a necessidade de estrutura e logística que permitam a guarda dos veículos, a operacionalização do remanejamento e transbordo e a acomodação dos condutores. Dessa forma, o gestor não vislumbra solução que, a curto prazo, promova uma adequada eficácia em relação à realização

das medidas administrativas, e, para se obter um controle de peso efetivo, defende uma mudança do modelo atual de operação do sistema de pesagem, a qual envolveria uma mudança nos mecanismos e na metodologia de aferição de peso, validação destes mecanismos e metodologia pelos órgãos competentes, e alteração da legislação. Nesse sentido, o gestor informa que vem estudando este novo modelo e já apresentou proposta de criação de grupo de trabalho para tratar do assunto, que se encontra na Sala de Situação do PAC.

- Quanto às questões relacionadas aos equipamentos/sistemas e à sinalização previstos em contrato, em 2009 a CGPERT não atuou no sentido de penalizar as empresas em razão dos atrasos.

Em 2010, após tomar ciência dos resultados das fiscalizações empreendidas pela CGU, a CGPERT adotou novas medidas, cujo impacto será analisado na próxima gestão, a saber:

- Para suprir a carência de Agentes de Trânsito, buscou, junto às Superintendências Regionais, a possibilidade de remanejamentos de servidores lotados em outras funções, mas credenciados para exercer a função de Agente de Trânsito, considerando a relevância desta atividade para a obtenção de um adequado controle de peso nas rodovias.

- Instou as Superintendências Regionais para atuarem junto às regionais do DPRF, a fim de estabelecer uma melhor parceria entre os dois órgãos em relação à operação do sistema de pesagem.

- Solicitou às Superintendências Regionais a realização de um levantamento em todos os postos, a fim de identificar as rotas de fuga e providenciar o seu fechamento.

- Solicitou justificativas às empresas contratadas para o atraso na implantação dos equipamentos/sistemas e da sinalização, e informa que aplicará as devidas penalidades, se necessário.

- Estabeleceu procedimento piloto de realização da retenção dos veículos para realização de remanejamento ou transbordo, mesmo diante das dificuldades enfrentadas neste processo, visando a um melhor controle de peso, ainda que não ideal. Conforme procedimento, os postos realizarão a retenção dos veículos, até a lotação do pátio. Lotado o pátio, a liberação dos veículos com excesso de peso detectado na balança seguirá uma escala de excesso transportado, mantendo-se retidos sempre aqueles veículos que estiverem transportando o maior excesso.

d.6) Destaca-se, no âmbito da **Diretoria Executiva**, o monitoramento nos processos licitatórios do DNIT. Observa-se que é praticamente inviável a análise adequada, por uma única Comissão, das 114 licitações no ano de 2009. Ressalta-se que essa quantidade foi quase a mesma em 2008 (115) e que, com o Programa de Aceleração do Crescimento, tende a aumentar. Mantendo-se essa tendência, a CPL precisa analisar cerca de duas licitações por semana. Deve-se destacar ainda que a duração de uma licitação não se restringe somente a uma semana, ou seja, os trabalhos relativos a duas licitações por semana se sobrepõem a outras licitações já iniciadas e a outras que ainda serão abertas e assim por diante.



Destarte, a quantidade excessiva de processos licitatórios sobrecarrega os trabalhos da única CPL existente.

e) ANÁLISE DOS PROCEDIMENTOS DE CONTROLE

Conclui-se que, em relação à **DAF, DPP, DAQ, DIF** e **CGCONT/DIR**, a implementação dos controles internos supramencionados proporcionaram melhorias para o acompanhamento e monitoramento das competências regimentais das respectivas áreas, contribuindo para criação de um ambiente de controle mais adequado e, desta forma, minimizando os riscos de não atendimento dos objetivos regimentais da Autarquia.

Contudo, no âmbito da **DPP**, deve-se destacar a necessidade de que as ações já implementadas tenham continuidade, como a aprovação do Manual de Análises Técnicas e a reestruturação completa do setor de desapropriações.

Em relação à **CGMRR/DIR, CGPERT/DIR** e **DIREX** conclui-se pela inadequabilidade dos controles internos supramencionados, prejudicando o acompanhamento e monitoramento das ações desenvolvidas nessas áreas.

Na **CGMRR** não se evidenciaram procedimentos sistematizados de controle de contratos na Unidade. Devido a demanda crescente do número desses, cerca de 730 no ano de 2009, sendo grande parte desses geridos pelas superintendências regionais, torna necessária a adoção de instrumentos de controle em níveis gerencial e operacional, como forma de garantir o acesso as informações de forma ágil sobre o andamento dos contratos envolvidos no programa, identificar situações destoantes da expectativa almejada e facilitar a tomada de decisões dos gestores para a realização de providências de correção de fragilidades.

Para isso ser possível, a Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária deve aprimorar a sistemática de monitoramento dos contratos sob sua responsabilidade, baseada no aumento do número de visitas desta Unidade as obras e na adoção de indicadores de desempenho para a obra, para a fiscalização, e para a supervisão quando houver.

Na **CGPERT**, o acompanhamento e controle realizados com relação à operação do sistema de pesagem de veículos não foi suficiente para impedir a ocorrência das impropriedades citadas neste relatório. Verifica-se que o gestor adotou algumas medidas em 2009, mas foi em 2010, após ter tomado ciência dos resultados das fiscalizações da CGU, adotadas providências mais efetivas para o saneamento das impropriedades.

Em uma visão mais ampla acerca das ações necessárias à obtenção do resultado esperado com a operação do sistema de pesagem de veículos, observa-se que, nos moldes do modelo atual, em que as brandas multas não inibem a contento o tráfego de veículos com excesso de peso, as medidas administrativas de retenção, remanejamento e transbordo de carga exercem papel fundamental para o alcance do objetivo da ação de governo. O DNIT reconhece que estas medidas administrativas não vêm sendo realizadas, em razão das diversas dificuldades relatadas, e reconhece que a não realização destas medidas compromete a obtenção de um controle de peso adequado. Além disso, o gestor não vislumbra solução que, a curto prazo, promova uma adequada eficácia em relação à realização das medidas

administrativas, e, para se obter um controle de peso efetivo, defende uma mudança do modelo atual de operação do sistema de pesagem, a qual envolveria uma mudança nos mecanismos e na metodologia de aferição de peso, validação destes mecanismos e metodologia pelos órgãos competentes, e alteração da legislação.

Apesar de o gestor defender um novo modelo de pesagem, o DNIT promoverá, em breve, a abertura de licitação visando à construção e operação de 157 novos postos de pesagem, a serem operados conforme o modelo atual, ou seja, sujeitos às mesmas fragilidades levantadas pelo gestor, ainda que parcialmente saneadas em razão da melhor infraestrutura prevista para os novos postos. Assim, pode-se prever que os 235 postos de pesagem previstos ao final da implantação do Plano Nacional Pesagem (PNP) poderão não exercer um efetivo controle de peso nas rodovias federais. Destaca-se ainda o alto investimento necessário para a implementação e operação destes postos: 1,5 bilhão, num período de 5 (cinco) anos, conforme estimado no PNP.

Nesse sentido, é positiva a atuação do gestor ao estabelecer o procedimento piloto de realização das medidas administrativas para os veículos com excesso de peso. A partir deste piloto, o gestor poderá avaliar os resultados do controle de peso realizado nos moldes do modelo de pesagem atual e concluir acerca da oportunidade da implantação de novos postos a operar conforme este modelo. Dessa forma, se o gestor entender que o modelo atual de operação do sistema de pesagem não apresentará a efetividade necessária, não há porque se investir tamanho montante neste modelo, devendo-se envidar esforços para a implementação de um sistema de controle de peso efetivo nas rodovias federais.

Finalmente, em relação aos procedimentos de controle na **DIREX**, a adoção de alguns procedimentos como a formalização, nos processos licitatórios, das análises da equipe da CGCL e a nomeação de servidores das áreas específicas do DNIT para compor outras CPL, podem minimizar os riscos existentes na Unidade.

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

A equipe de auditoria avaliou instrumentos de transferência em que o DNIT é a unidade transferidora de recursos, com o objetivo de identificar a adequação dos controles internos ao acompanhamento das transferências concedidas. Foi objeto de verificação a existência de transferências que apresentavam pendências em relação à comprovação ou aprovação de prestações de contas.

##### Sobre a existência de convênios com saldo a comprovar

Em consulta ao SIAFI Gerencial, a equipe de auditoria identificou as seguintes transferências que, em 31/12/2009, estavam vencidas, mas apresentavam saldo a comprovar há mais de 60 (sessenta) dias:

#### **Tabela 2 - Convênios com saldo a comprovar**

Nº SIAFI	Início da Vigência	Fim da Vigência	Objeto da Transferência	Valor Pactuado	Valor a comprovar
534035	16/MAR/2009	28/OUT/2009	Execução de serviços de manutenção na BR-174/RR	37.288.944,54	4.355.117,07
573237	10/JAN/2006	24/OUT/2009	Obras e serviços de construção e pavimentação do trevo de acesso ao distrito de Ouro Branco, na BR-163/MT	4.047.111,15	991.542,23
592361	18/JUN/2007	31/OUT/2009	Cooperação Técnica e Científica visando a implementação do Projeto de Identificação de Sistemas de Pesagem em Movimento	4.545.590,92	872.940,00
628105	28/DEZ/2007	18/AGO/2009	Execução das obras de infraestrutura portuária e de proteção das margens do Rio Tocantins e no Rio Itacaúnas, no Município de Marabá/PA	9.804.466,70	5.981.479,02

Fonte: SIAFI Gerencial 2009.

Entretanto, em consulta ao SIAFI 2010 realizada em 23/06/2010, verificou-se que as referidas transferências não mais apresentam saldo a comprovar. Dessa forma, em que pese o descumprimento do prazo de 60 (sessenta) dias para apresentação das prestações de contas pelo conveniente, previsto na Instrução Normativa nº 01/97 da STN, observa-se que as pendências foram sanadas com brevidade.

Ressalta-se a melhor gestão do DNIT em relação ao constatado na auditoria anual de contas do exercício anterior, quando foram identificadas 5 (cinco) transferências com pendências de apresentação das prestações de contas pelo conveniente, sem a atuação tempestiva do gestor para a sua solução.

#### Sobre a existência de convênios com saldo a aprovar

Em consulta ao SIAFI Gerencial, a equipe de auditoria identificou 35 (trinta e cinco) transferências que, em 31/12/2009, estavam vencidas, mas apresentavam saldo a aprovar há mais de 60 (sessenta) dias, quais sejam:

**Tabela 3 - Convênios com saldo a aprovar**

Nº SIAFI	Fim da Vigência	Objeto da Transferência	Valor Firmado	Valor a aprovar
107947	15/MAI/2008	Obras na BR-381/SP	317.150.025,33	1.447.037,30
317623	31/DEZ/2008	Construção do trecho Cocalzinho - Niquelândia na BR-414/GO	106.819.080,32	2.795.808,26
425120	29/MAR/2008	Assessoria técnica para desenvolvimento do sistema de gestão ambiental do DNER	3.407.384,52	1.587.384,52
478918	31/DEZ/2003	Execução de serviços de manutenção (conservação/recuperação) da BR 230/PA segmento km 355,0 - km 485,5	363.720,19	66.014,52
479041	31/JAN/2009	Construção do anel rodoviário no trevo da BR-163/PA com a rodovia Fernando Guilhon	7.996.447,37	2.528.719,65
485493	10/NOV/2008	Manutenção (conservação/recuperação) das rodovias BR-317/AC e BR 364/AC	11.090.708,68	5.538.645,71
506967	30/NOV/2008	Projeto executivo e obras de restauração e duplicação da rodovia BR-232/PE, trecho: Caruaru - São Caetano	57.312.914,34	6.288.914,34
508117	30/JUN/2008	Detalhamento de projeto de execução de obras do viaduto e respectivas alças que interligam o municí-	9.306.191,90	9.286.191,90
512999	19/DEZ/2008	Assessoria técnica ambiental referente as obras de melhorias e adequação da capacidade da BR 101, Florianópolis/SC - Osório/RS	8.860.000,00	238.000,00
522496	30/JUN/2007	Coleta de dados relativos a situação da BR 319/AM	291.920,45	191.560,63
527051	21/OUT/2008	Construção de viaduto com passarela de	2.298.667,82	2.100.000,00

<b>Nº SIAFI</b>	<b>Fim da Vigência</b>	<b>Objeto da Transferência</b>	<b>Valor Firmado</b>	<b>Valor a aprovar</b>
		pedestres sobre a linha férrea no município de Valentim Gentil/SP		
527779	19/OUT/2008	Recuperação e manutenção rodoviária, na BR-158/MT, segmento: km 400,00 - km 514,00.	4.849.691,44	1.669.691,44
534035	28/OUT/2009	Manutenção (conservação/recuperação), na rodovia BR-174/RR	33.572.678,02	22.894.516,06
534950	29/ABR/2009	Revitalização na BR-174/RR	63.479.464,33	51.545.674,00
534951	31/JUL/2008	Melhoramentos na rodovia BR-174/MT, segmento: km 567,70-km 687,70.	12.874.112,61	2.008.507,95
542689	15/JUN/2009	Elaboração de projeto executivo de engenharia de transposição da linha férrea no perímetro urbano do município de Jales/SP	232.000,00	232.000,00
543840	18/NOV/2008	Recuperação e manutenção rodoviária BR-158/MT, segmento: km 270,00 - km 400,00	4.972.668,29	723.183,64
555028	28/ABR/2009	Obras de infraestrutura portuária no município de Santa Marua das Barreiras/PA	300.000,00	300.000,00
555330	29/ABR/2009	Obras de infraestrutura portuária no município de Moju/PA	500.000,00	216.715,57
556766	31/MAR/2009	Implantação do porto no lago do município de Tefé/AM	1.511.621,82	1.209.317,60
556784	30/SET/2008	Implantação do porto do distrito de Cacau Pirera e desobstrução do canal e bacia de evolução em Iranduba/AM	10.278.016,00	4.265.536,62
560068	23/MAI/2008	Implementação do núcleo de estudos sobre acidentes de tráfego em rodovias	416.080,00	208.040,00
560077	20/ABR/2009	Execução de melhorias na BR-386/RS	8.138.624,38	4.053.276,85
561991	29/JUL/2008	Implantação de alças de ligação à avenida José Américo de Almeida	2.382.875,37	1.161.027,82
563959	25/JAN/2009	Construção de uma via de acesso seletivo para veículos de carga, ligando a rodovia BR-101/SC à área do porto de Itajaí/SC	16.025.627,95	2.001.007,56
572728	17/JUN/2009	Elaboração de estudos e projetos de engenharia do contorno ferroviário de Três Lagoas/MS	1.358.168,95	507.168,95
573056	14/AGO/2008	Elaboração de projeto executivo de engenharia de passagem inferior sob a via férrea, no município de Paverama/RS	148.513,43	148.513,43
573237	24/OUT/2009	Obras e serviços de construção e pavimentação do trevo de acesso ao distrito de Ouro Branco, na BR-163/MT	3.966.168,93	2.174.626,70
574661	26/DEZ/2008	Elaboração de projeto executivo de engenharia de transposição da linha férrea no município de São José do Rio Preto/SP	600.000,00	600.000,00
586789	30/SET/2008	Continuação da execução das obras de ampliação da capacidade da BR-116/BA na travessia urbana de Vitória da Conquista/BA	6.300.000,00	6.300.000,00
592361	31/OUT/2009	Implementação do projeto de identificação de sistemas de pesagem em movimento	4.366.789,00	2.853.849,00
592926	28/FEV/2009	Execução dos serviços de manutenção/recuperação com a reabilitação do pavimento na BR-070/163/364/MT	7.409.075,49	2.453.292,94
594107	31/JUL/2009	Conclusão da construção da superestrutura (tabuleiro) da ponte sobre o rio Paraná, na BR-158/SP	24.841.004,76	24.841.004,76
615647	12/OUT/2009	Execução de obras de adequação e segurança da rodovia BR-316/PA	14.678.286,17	11.754.260,42
622657	30/NOV/2008	Elaboração de estudos para avaliação sócioeconômica, ambiental e financeira, da eliminação dos conflitos rodoferroviários no município de Apucarana/PR	120.000,00	120.000,00

Fonte: SIAFI Gerencial 2009.

Conforme a Instrução Normativa nº 01/97 da Secretaria do Tesouro Nacional, o órgão concedente tem o prazo de até 60 (sessenta) dias, após o recebimento da prestação de contas final, para se pronunciar sobre a aprovação ou não da prestação de contas apresentada. Para convênios celebrados após a Portaria nº 127/2008 de 29/05/2008, o prazo previsto

nesta, para análise da prestação de contas, é de 90 (noventa) dias a partir da data do recebimento.

Das 35 (trinta e cinco) transferências com saldo a aprovar, 7 (sete) foram aprovadas no decorrer do exercício de 2010, 13 (treze) estão em processo de análise, e 15 (quinze) estão sem análise por parte da Coordenação de Contabilidade/DAF, por falta de pessoal para realizar tal atividade.

A situação é recorrente, tendo em vista que, na auditoria de avaliação da gestão de 2008, foram identificadas 15 (quinze) transferências vencidas com saldo a aprovar, sendo 8 (oito) pendentes de análise pela Coordenação de Contabilidade/DAF.

Conforme informado pela Diretoria de Administração e Finanças - DAF, para mitigar a pendência, a autarquia fez gestão junto ao Ministério do Planejamento para suprir a carência de servidores, como também está providenciando a contratação de suporte técnico operacional, abrangendo o cargo de contador, e, internamente, buscou designar servidores de outras áreas do DNIT para compor comissões de Tomada de Conta Especial.

Observou-se em 2009 uma pior situação, comparada à de 2008, o que indica que as ações adotadas pelo DNIT não vem saneando, a contento, as pendências de análise das prestações de contas. Portanto, são necessárias ações mais incisivas para que a autarquia cumpra os prazos de análise previstos nos normativos.

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

Por meio de consulta ao Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal - SIAFI, (mês de referência: dez/2009), verificou-se (ver Tabela 4), que no exercício auditado, a despesa do DNIT apresentou a seguinte distribuição por modalidade de licitação:

**Tabela 4 - Despesas Realizadas em 2009 por Modalidade de Licitação**

Modalidade	Empenho Liquidado (R\$)	% sobre o valor total	Montante Auditado (R\$)	% de Recursos auditados
Tomada de Preços	28.050.017,01	0,62%	0,00	0,00%
Convite	5.964.003,62	0,13%	146.632,04	2,46%
Pregão	41.505.116,16	0,92%	4.410.375,96	10,63%
Dispensa de licitação	232.333.370,28	5,12%	553.532,80	0,24%
Inexigibilidade	152.242.046,57	3,36%	0,00	0,00%
Concorrência	4.074.122.295,73	89,85%	1.065.578.106,69	26,15%
Suprimento de fundos	4.677,50	0,0001%	0,00	0,00%
<b>Total</b>	<b>4.534.221.526,87</b>	<b>100,00%</b>	<b>1.070.688.647,49</b>	<b>23,61%</b>

**Fonte e Método:** Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU/PR a partir de informações extraídas do sistema SIAFI Gerencial e da análise da amostra composta por 14 (quatorze) processos licitatórios. Data: 20/07/2010.

Nesta tabela, observa-se que cerca de 90% dos valores pagos correspondem à modalidade "Concorrência". Fato, a princípio, justificável considerando que a maioria dos contratos da Autarquia refere-se a obras de infraestrutura de transporte, que se caracterizam pela elevada materialidade.

Destaca-se que foram analisados 14 processos, em termos de conformidade, e 58 contratos, inseridos na modalidade concorrência, em termos de desempenho/operacional. Estes foram analisados durante as atividades de auditoria/fiscalização sistemáticas das ações de governo (construção, manutenção e pesagem), cujo montante total representa R\$ 1.070.688.647,49.

Dos 58 contratos analisados, 04 referem-se a contratos do Sistema de Controle de Pesagem no valor de R\$16.389.901,31, 48 a contratos de Manutenção de Trechos Rodoviários no valor de R\$868.554.203,00 e 06 a contratos de Construção e Adequação de Trechos Rodoviários no valor de R\$83.396.100,37.

A análise dos 14 processos licitatórios, efetuada por amostragem dentre os contratos que tiveram liquidação de despesa no exercício de 2009 (elencados na Tabela 5), teve por objetivo avaliar a regularidade das contratações efetuadas pela Unidade de acordo com as seguintes diretrizes: apurar se o objeto da licitação atende à real necessidade da Unidade, se foi adquirido tempestivamente e se foi aprovado por agente competente; verificar a consonância daquele objeto com a missão e metas da Unidade, bem como com os objetivos das ações dos programas contidos no orçamento; identificar, para o caso de inexigibilidade de licitação, possíveis equívocos ou condutas indevidas no enquadramento realizado pelo gestor; e identificar, para o caso de dispensa de licitação, as razões que levaram o gestor a esse enquadramento.

**Tabela 5 - Processos Licitatórios analisados**

Processo e/ou nº da Licitação	Empresa Contratada	Valor do Contrato (R\$)	Oport. e Conv.	Modalidade	Fund. da Dispensa	Fund. da Inexig
50600.004634/2008-14 Edital 53/2008	TERMOESTE S/A - CONSTRUÇÕES E INSTALAÇÕES	260.719,80	Adequado	Não se aplica (Dispensa)	Inadequado	Não se aplica
50614.000442/2008-71 Edital 681/2008-14	A.G.C. CONSTRUÇÕES & EMPREENDIMENTOS	146.632,04	Adequado	Devida (Convite)	Não se aplica	Não se aplica
50600.010908/2006-34 Edital 101/2007-00	DF EXTINTORES - CURSOS, SISTEMAS CONTRA INCÊNDIOS, INFORMA	1.289.598,24	Adequado	Devida (Pregão Eletrônico)	Não se aplica	Não se aplica
50600.010093/2009-36 Edital 51/2009	ACTION LASER ENGENHARIA E CONSULTORIA	292.813,00	Adequado	Não se aplica (Dispensa)	Inadequado	Não se aplica
50600.009430/2006-08 Edital 654/2006	VEGA ENGENHARIA E CONSULTORIA LTDA	3.058.339,43	Adequado	Devida (Concorrência)	Não se aplica	Não se aplica
50600.010994/2006-85 Edital 018/2007	CONSÓRCIO PROSUL/MAGNA ENGENHARIA LTDA	4.076.620,71	Adequado	Devida (Concorrência)	Não se aplica	Não se aplica
50600.005277/2008-01 Edital 699/2008	PROSUL - PROJETOS, SUPERVISÃO E PLANEJAMENTO LTDA	1.349.177,62	Adequado	Devida (Concorrência)	Não se aplica	Não se aplica
50600.005276/2008-59 Edital 073/2009	PROSUL - PROJETOS, SUPERVISÃO E PLANEJAMENTO LTDA	1.464.834,18	Adequado	Devida (Concorrência)	Não se aplica	Não se aplica
50600.010373/2007-82 Edital 101/2008 - Lote 1	CONSÓRCIO MAGNA/ ASTEP	9.048.934,52	Adequado	Devida (Concorrência)	Não se aplica	Não se aplica

Processo e/ou nº da Licitação	Empresa Contratada	Valor do Contrato (R\$)	Oport. e Conv.	Modalidade	Fund. da Dispensa	Fund. da Inexig
50600.010373/2007-82 Edital 101/2008 - Lote 2	CONSÓRCIO VEJA/PROSUL	8.559.122,84				
50600.005464/2008-87 Edital 427/2008	PATRIMONIAL SEGURANÇA VIGIADA LTDA	3.120.777,72	Adequado	Indevida (Pregão Presencial)	Não se aplica	Não se aplica
50600.000935/2008-61 Edital 085/2009	CONSORCIO ARS CONSULT/MAIA MELO/PLANURB	20.387.715,50	Adequado	Devida (Concorrência)	Não se aplica	Não se aplica
50600.007643/2008-59 Edital 591/2008	ENECON S/A - ENGENHEIROS E ECONOMISTAS CONSULTORES	4.406.323,38	Adequado	Devida (Concorrência)	Não se aplica	Não se aplica
50600.009861/2007-47 Edital 718/2008	STRATA ENGENHARIA LTDA	1.041.007,07	Adequado	Devida (Concorrência)	Não se aplica	Não se aplica
50600.001984/2009-00 Edital 090/2009	PRODEC CONSULTORIA PARA DECISÃO S/C LTDA	43.845.826,76	Adequado	Devida (Concorrência)	Não se aplica	Não se aplica
<b>Total:</b>		<b>102.348.442,81</b>				

**Fonte e Método:** Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU/PR a partir de informações extraídas do sistema SIAFI Gerencial, site do DNIT e da análise dos procedimentos licitatórios.

Da análise de processos licitatórios, nos contratos referentes à amostra indicada na Tabela 5, foram encontradas impropriedades/irregularidades em oito dos processos analisados.

Nos processos 50600.004634/2008-14 e 50600.010093/2009-36, observou-se a inadequada fundamentação da dispensa de licitação que resultaram na contratação emergencial de produtos e serviços no valor total de R\$ 553.532,80. Considera-se a ausência de planejamento do responsável pela administração da área de contratos e compras como a causa da realização desses contratos emergenciais.

Nos processos 50600.000935/2008-61 e 50600.001984/2009-00, foram apontadas impropriedades referentes à terceirização de atividade-fim da autarquia. A carência de pessoal na Autarquia levou o gestor a optar por realizar a terceirização de atividades finalísticas.

E nos processos 50600.010373/2007-82, 50600.000935/2008-61, 50600.007643/2008-59, e 50600.009861/2007-47, foram verificadas impropriedades/irregularidades na atuação da comissão de licitação.

#### 4.6 ITEM 06 - AVAL. DA GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS

Com vistas a avaliar a evolução histórica do quadro de pessoal do DNIT, foi realizada pesquisa, no sistema SIAPE, do total de servidores por situação funcional, tendo como referência o mês de dezembro dos exercícios de 2007 à 2009, cujo resultado é apresentado abaixo:

**Tabela 6 - Quantitativo de servidores/empregados em 2007**

Ano	Celetistas	Estatu- tários	Nomeado cargo em comissão	Requisitado sem ônus para a Entidade	Requisitado com ônus para a Entidade
2007	14	3343	47	20	23
2008	13	3218	54	24	105
2009	38	3182	57	26	109

Fonte: SIAPE e Memorando nº 184/2010/COCAP/CGRH/DAF

Das tabelas pode-se observar que houve um decréscimo no quantitativo de servidores estatutários: 3343 em 2007, 3218 em 2008 e 3182 em 2009, resultando em uma diminuição de 161 servidores entre os anos de 2007 a 2009.

Avaliando os dados da tabela acima, bem como as informações prestadas no Relatório de Gestão da Unidade, verifica-se que o quadro de pessoal do DNIT não está adequado às suas necessidades, em face de suas atribuições legais frente à administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais.

O quadro ideal aprovado, em conformidade com os artigos 2º e 4º da Lei nº 11.171, de 2 de setembro de 2005, é composto de 4.740 cargos, sendo 1.507 de nível superior e 3.233 de nível médio. Entretanto, em 31/12/2009, o quadro real totalizava 3.180 servidores. Por outro lado, de acordo com estudos realizados em 2009, a força de trabalho necessária para a Autarquia desempenhar suas funções foi projetada em 6.140 servidores, sendo de 2.470 de Nível Superior e 3.670 de Nível Médio.

A CGU acompanha e avalia os pagamentos na área de pessoal ativo e inativo do Poder Executivo, por meio de trilhas de auditoria, utilizando ferramentas de extração e cruzamento de dados, tendo como parâmetros rubricas de pagamentos, apresentadas na forma de ocorrências. A Tabela 7 abaixo representa a amostra auditada, bem como a quantidade de servidores do DNIT que se enquadraram nas trilhas de auditoria realizadas.

**Tabela 7 - Ocorrências verificadas na folha de pagamento**

Ocorrência	Quantidade de servidores analisados	Quantidade de servidores enquadrados
Servidores aposentados depois de 18/01/1995 que percebem opção de função	10	1
Servidores cedidos e requisitados	9	0
Servidores com idade igual ou superior a 70 anos na situação de ativo permanente	20	0
Servidores admitidos, aposentados e instituidores de pensão	6	1
Servidores que percebem exercícios anteriores	2	0
Servidores que percebem auxílio-transporte acima de R\$500	10	0
Servidores que percebem abono permanência	6	0
Servidores que percebem adicional de insalubridade	10	0
Servidores que percebem a vantagem prevista no art. 192 da Lei 8112/90	21	5

**Fonte e Método:** Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU/PR a partir de informações extraídas das trilhas de auditoria e respostas do gestor.

Verificou-se que um dos servidores aposentados que recebem opção de função não foi cadastrado no SISAC; um servidor admitido/aposentado/instituidor de pensão não teve seu registro encontrado no SISAC e 5 servidores que percebem a vantagem prevista no



art. 192 da Lei 8112 estão recebendo ou receberam durante certo tempo o valor incorreto.

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

Durante os trabalhos de auditoria, foi realizada consulta ao site Tribunal de Contas da União - TCU, com o objetivo de aferir e informar o atendimento aos acórdãos e decisões efetuadas pelo TCU no exercício sob exame. Dessa consulta, foi constatada a existência de 143 acórdãos e relações com determinações ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT. Devido ao escasso tempo para análise, do conjunto de determinações e recomendações, foram selecionadas apenas nove para análise das providências adotadas pela Autarquia quanto ao atendimento. Esta equipe de auditoria considerou que, das nove determinações, em sete as medidas necessárias ao atendimento e à implementação foram efetuadas de forma tempestiva e satisfatória e foram compatíveis com a natureza dos respectivos conteúdos ou mandamentos. Contudo, em relação a duas determinações, as respostas encaminhadas não foram consideradas satisfatórias pela equipe de auditoria.

**Tabela 8 - Atendimento das Determinações do TCU**

ACORDÃO	DETERMINAÇÃO	ATENDI-MENTO
<b>Acórdão 19/2009 - Plenário</b>	9.2. determinar ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes que, com fulcro no art. 45 da Lei nº 8.443/1992 e § 6º do art. 7º da Lei nº 8.666/1993, no prazo de 15 dias, adote as providências necessárias para a anulação do Edital da Concorrência nº 281/2006, em face da ilegalidade da previsão de ressarcimento de tributos diretos à contratada, contrariando a jurisprudência desta Corte, e de estimação excessiva dos meios necessários à supervisão ambiental objetivada	<b>NÃO</b>
<b>Acórdão 377/2009 - Plenário</b>	9.2.1.1. somente emita as ordens de início dos serviços caso os preços unitários sejam reduzidos para os valores indicados no subitem 9.2.1 deste Acórdão	<b>SIM</b>
	9.2.1.2. se houver recusa de alguma das empresas vencedoras das licitações em ajustar os preços unitários desses materiais, abstenda-se de autorizar a empresa a iniciar a obra e informe, imediatamente, o Tribunal sobre o fato, com vistas à realização de oitiva da empresa e do DNIT para posterior deliberação quanto à anulação da licitação e do contrato, nos termos do art. 45, caput e § 2º, da Lei 8.443/1992	<b>SIM</b>
<b>Acórdão 907/2009 - Plenário</b>	9.2.2. providencie, se ainda não o fez, a atualização, no Sistema Siafi, do valor da contrapartida do Governo do Estado do Acre no Convênio nº 99382909, celebrado entre o DNER e o Deracre, consoante os termos aditivos assinados, elevando-o de R\$ 400.000,00 para R\$ 955.555,55, e no Convênio nº 414570, registrado no Plano de Trabalho como R\$ 900.000,00 e no Termo do Convênio como R\$ 1.000.000,00, bem como registre o 3º Termo Aditivo ao Convênio nº 414570, de modo a cumprir o que preconiza o art. 16 da IN/STN nº 01/97 e alterações	<b>NÃO</b>
<b>Acórdão 1197/2009 - Plenário</b>	9.1. determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT que proceda ao desconto na folha de pagamento do Sr. David José de Castro Gouvêa da dívida imputada pelo Acórdão nº 2.071/2007 - Plenário, de 3/10/2007, no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), observadas as disposições da Lei nº 8.112/1990, em especial, o art. 46, comunicando a este Tribunal, no prazo de 15 (quinze) dias após a ciência desta decisão, as providências adotadas	<b>SIM</b>
<b>Acórdão 1666/2009 - Plenário</b>	9.2.1. se manifeste, de forma conclusiva, no prazo de sessenta dias, acerca da pertinência das alterações promovidas pelo 25º termo aditivo ao Contrato PJ-007/99, celebrado entre o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado da Paraíba e a Via Engenharia S/A, assim como da conformidade dos quantitativos e preços dos serviços objeto da alteração contratual	<b>SIM</b>
<b>Acórdão 1992/2009 - Plenário</b>	9.4. reiterar as determinações feitas no subitem 9.1.1 do Acórdão nº 2.126/2006 - Plenário, abaixo transcritas, fixando o prazo de 120 (cento e vinte) dias para que o Diretor-Geral do DNIT encaminhe a agenda de trabalho objeto da determinação, com todas as informações requisitadas	<b>SIM</b>
<b>Acórdão 2714/2009</b>	9.2. determinar, com fundamento no art. 12, inciso II, da Lei nº 8.443/92 e no art. 202, inciso II e § 1º, do Regimento Interno, a citação do Sr. Luis Munhoz Prosel Júnior, Coordenador-Geral de Construção Rodoviária	<b>SIM</b>

ACORDÃO	DETERMINAÇÃO	ATENDI- MENTO
- Plenário	(CPF: 459.516.676-15) e da empresa Construtora Andrade Gutierrez S/A (CNPJ: 17.262.213/0001-94), na pessoa de seu representante legal, para, no prazo de 15 (quinze) dias, a contar da ciência, apresentarem alegações de defesa e/ou recolherem solidariamente aos cofres do DNIT a quantia de R\$ 7.982.572,30 (sete milhões, novecentos e oitenta e dois mil, quinhentos e setenta e dois reais e trinta centavos), atualizada monetariamente e acrescida dos encargos legais, calculados a partir de 18.2.2009, em razão de, respectivamente, ser o responsável pela aprovação das alterações quantitativas do projeto que geraram dano ao erário pois estas possuíam "jogo de planilhas" (acréscimo de itens com sobrepreço e/ou diminuição dos com subpreço) e de terceiro interessado (contratado) nas alterações contratuais que feriram a equação econômico-financeira inicialmente estabelecida no contrato, causando o referido dano decorrente do citado "jogo de planilha"	

**Fonte e Método:** Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU/PR a partir de informações extraídas do site do Tribunal de Contas da União e respostas de Solicitações de Auditoria.

Visando verificar se o DNIT acatou as recomendações exaradas pelo Controle Interno (CGU), confirmou-se que de um total de 112 recomendações da CGU feitas na avaliação de gestão do DNIT no exercício de 2008, esta equipe de auditoria analisou 83 recomendações até o encerramento dos trabalhos. Dessas, 25 (30%) foram consideradas atendidas, 57 (69%) reiteradas e uma foi revisada. É importante destacar que o gestor não concordou com quase metade das recomendações reiteradas (27), sendo que todas estão relacionadas com constatações cuja responsabilidade é da Diretoria Executiva. Em resumo tem-se que:

**Tabela 9 - Atendimento das Recomendações da CGU**

Atendimento	Quantidade	Percentual (%)
Recomendação Atendida	25	30%
Reiteração pela não implementação plena da recomendação	30	36%
Reiteração por recusa não aceita	27	33%
Revisão da Recomendação	1	1%
<b>Total</b>	<b>83</b>	<b>100%</b>

**Fonte e Método:** Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU/PR a partir de informações do Plano de Providências Permanente.

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

O Projeto de Transporte Rodoviário - PREMEF, parcialmente financiado com recursos do *Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento - BIRD*, por intermédio do Acordo de *Empréstimo BIRD* nº 7383-BR, é executado sob a responsabilidade do Ministério dos Transportes - MT, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e Secretaria do Tesouro Nacional - STN.

O Acordo de Empréstimo foi firmado visando a dar suporte à Primeira Fase do Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias Federais e, adicionalmente, a implementar um programa abrangente de atividades de reforço institucional para melhorar a eficiência e sustentabilidade de investimentos em ações do setor rodoviário.

O principal objetivo do Projeto é estimular maior crescimento econômico pela redução dos custos do transporte rodoviário dentro do território do tomador. O Projeto está estruturado em duas partes, quais sejam:

- Parte A : Recuperação e Manutenção de Rodovias - realizações de obras de manutenção e/ou recuperação de rodovias na Primeira Fase do Programa. Será desenvolvida pelo DNIT a quem caberá administrar US\$ 432,0 milhões, ou seja, cerca de 86% do valor do empréstimo;

- Parte B: Assistência Técnica - prestação de assistência técnica, incluindo o fornecimento de serviços de consultores, fornecimento de hardwares e softwares de computação e treinamento. Será executada pelas seguintes Entidades de implementação a quem caberão administrar US\$ 30 milhões de recursos:

- a) Secretaria do Tesouro Nacional - STN/MF - US\$ 14,0 milhões;
- b) Ministério dos Transportes - US\$ 1,5 milhões;
- c) Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT/MT - US\$ 9,5 milhões;
- d) Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT - US\$ 5,0 milhões.

O Projeto PREMEF conta com um financiamento do *Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento - BIRD*, por intermédio do *Acordo de Empréstimo 7383-BR*, no valor de US\$ 501,250,000.00 e uma previsão de aporte local no montante de US\$ 86,000,000.00 para execução das atividades programadas.

Desse total, até a data de 31 de dezembro de 2009, foram desembolsados 54,12% de recursos do empréstimo junto ao *BIRD*, equivalentes a US\$271,301,319.47 (conta especial), não inclusas taxas de administração, e aplicados R\$2.966.452.757,26 em investimentos custeados com recursos da contrapartida nacional - fonte OGU (19%) e contratos não elegíveis para financiamento *BIRD*. Adicionalmente, o projeto realizou despesas financiáveis da ordem de R\$1.170.022,37 com recursos da fonte 148. Dessas despesas o Projeto aplicou R\$ 240.238,38 em gastos financiáveis, os quais foram submetidos ao Banco, por meio do "Application" n° 01/2009, datado de 17/05/09 - ANTT (despesas realizadas no exercício de 2008, de 04/11/08 a 24/11/08, na Categoria "2B" - Consultoria - Assistência Técnica). O restante, no total de R\$ 929.783,99, referiram-se às despesas realizadas durante o exercício de 2009, sendo que R\$ 899.544,05 foram apresentadas para financiamento do *BIRD* nos applications 02 a 04 da ANTT em 2009 e R\$ 30.240,00 foram apresentadas ao *BIRD* já no exercício de 2010.

O prazo para o financiamento do Programa com recursos externos foi fixado para encerrar em 30/06/2010. No entanto, está em tramitação no Ministério dos Transportes pedido de prorrogação do prazo de vigência do Empréstimo de 30/06/2010 para 30/06/2011.

O Projeto está sendo executado na Unidade de Programas Especiais - UPEsp do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, instituída por meio da Portaria n° 555, de 25/05/2005 (Boletim Administrativo n° 018, de 23 a 27/05/2005), para responder sobre as ações relativas aos programas com financiamento externo, estando subordinada à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária - DIR.

No que se refere aos aspectos de implementação das metas operacionais definidas no Acordo de Empréstimo, tomando como base as informações constantes do Relatório Anual do exercício de 2009-PREMEF, verificou-se

que o Projeto vem atingindo um nível satisfatório de execução das atividades programadas.

Quanto aos controles internos da unidade executora do Projeto, com base nos trabalhos de auditoria realizados, verificou-se que, de maneira geral, apresentam-se:

**a) Gestão Operacional:** os controles internos para a supervisão e avaliação são adequados às ações de monitoramento do Projeto, e a implementação das ações do mesmo está de acordo com a previsão constante do Acordo de Empréstimo.

**b) Controles da Gestão:** a Coordenação do Projeto PREMEF - Unidade de Programas Especiais - UPEsp do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, mantém uma estrutura de gerenciamento/execução financeira adequada para a implementação das atividades do Projeto, em seus aspectos substanciais, e os controles internos são adequados.

**c) Gestão Orçamentária:** o Projeto conta com um adequado controle orçamentário, tendo sido verificada a adequada observância aos limites e saldos orçamentários, bem como a correta classificação orçamentária dos gastos realizados.

**d) Gestão Financeira:** (i) as operações financeiras realizadas no âmbito do Projeto estão sustentadas por documentação de apoio e os controles utilizados são adequados; (ii) os desembolsos foram efetuados de conformidade com as normas e regulamentos financeiros do BIRD e com a Legislação Nacional; (iii) os relatórios financeiros Demonstrativos de Origens e Aplicações por Categoria de Despesa e Componentes - FMRs, elaborados pela Unidade de Coordenação do Projeto, refletem adequadamente, em seus aspectos mais substanciais, os dispêndios incorridos no período de 01 de janeiro de 2009 a 31 de dezembro de 2009.

**e) Gestão Patrimonial:** Não houve aquisições de bens no âmbito do Projeto.

**f) Gestão de Recursos Humanos:** a Coordenação do Projeto, mantém um razoável controle sobre a contratação e execução dos trabalhos de consultoria e demais atividades relacionadas à administração do pessoal alocado ao Projeto, em observância às disposições do Acordo de Empréstimo e à Legislação Nacional pertinente.

**g) Gestão do Suprimento de Bens e Serviços:** Não houve processos licitatórios de Assistência Técnica no DNIT, utilizando recursos do Projeto PREMEF e convênios no âmbito do Projeto durante o exercício de 2009.

#### **4.9 ITEM 09 - AVAL GESTÃO PASSIVOS S/ PREV ORÇAM**

No intuito de avaliar a ocorrência de passivos sem a consequente previsão orçamentária de créditos ou de recursos na UJ no exercício de 2009, esta CGU efetuou consulta no Sistema SIAFI Gerencial, constatando não ter havido inscrições de passivos pelo DNIT no exercício sob exame. Pôde-se observar também que as informações expostas pela UJ no item 4 do Relatório de Gestão 2009 - Reconhecimento de Passivos por Insuficiência

de Créditos ou Recursos - correspondem aos dados constantes do sistema consultado.

#### 4.10 ITEM 10 - AVAL. CONFOR. INSCR. RESTOS A PAGAR

Este procedimento visou verificar a regularidade da inscrição dos Restos a Pagar no exercício pela Unidade Jurisdicionada, especialmente quanto aos seguintes aspectos:

adequabilidade da informações contidas no Relatório de Gestão; e se os empenhos de despesas não liquidadas que não foram anulados antes do processo de inscrição de Restos a Pagar se enquadram devidamente em algum dos incisos previstos no Art. 35 do Dec. 93872/86.

O quadro abaixo representa os valores inscritos em Restos a Pagar da Unidade na abertura dos exercícios de 2010 por natureza da despesa, conforme informações extraídas do sistema SIAFI Gerencial.

**Tabela 10 - QUADRO Demonstrativo de Restos a Pagar**

NATUREZA DA DESPESA	RP PROCESSADOS A PAGAR	RP NÃO PROCESSADOS A LIQUIDAR
<b>393003 - Depart. Nac. de Infraestrutura de Transporte - DNIT</b>		
339001 - Aposentadorias E Reformas	-	190.868,26
339003 - Pensões		21.941,21
319011 - Vencimentos E Vantagens Fixas - Pessoal Civil		1.377.474,94
319013 - Obrigacoes Patronais		1.182.001,18
319016 - Outras Despesas Variáveis - Pessoal Civil		3.369,72
319091 - Sentenças Judiciais		132.000,00
319096 - Ressarcimento Despesas De Pessoal Requisitado	74.582,13	2.754.438,06
333039 - Outros Servicos De Terceiros-Pessoa Juridica	466.702,34	9.830.957,00
334039 - Outros Servicos De Terceiros-Pessoa Juridica	1.553.400,00	10.571.670,60
335039 - Outros Servicos De Terceiros-Pessoa Juridica		100.457,45
336041 - Contribuições		7.500,00
339030 - Material De Consumo		1.824.154,89
339033 - Passagens E Despesas Com Locomoção	1.285,98	859.864,93
339035 - Serviços De Consultoria	575.087,82	5.309.745,66
339036 - Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física		141.000,46
339037 - Locação De Mao-De-Obra	1.257.504,04	746.995,36
339039 - Outros Serv. Terceiros - Pessoa Juridica.	2.461.487,36	278.154.732,83
339046 - Auxílio-Alimentação		361.341,87
339047 - Obrigações Tributárias e Contributivas		200.706,60
339049 - Auxílio Transporte		208.284,24
339092 - Despesas De Exercicios Anteriores	3.606,52	249.094,24
339093 - Indenizacoes E Restituicoes	165.830,15	16.502.190,13
339139 - Outros Serv.Terceiros-Pes.Jurid-Op.Intra-Orc.	751,86	408.851,07
339147 - Obrig.Tribut.E Contrib-Op.Intra-Orcamentarias		88.423,36
339192 - Despesas De Exercicios Anteriores		51.552,06
443051 - Obras E Instalacoes	21.859.928,80	1.107.993.540,53
443061 - Aquisicao De Imoveis		3.836.541,12
444051 - Obras E Instalacoes	3.786.791,58	271.261.993,66
445039 - Outros Servicos De Terceiros-Pessoa Juridica		161.438,87
449030 - Material De Consumo	694.663,92	51.012.456,22
449035 - Servicos De Consultoria	354.988,16	120.593.553,50
449039 - Outros Servicos De Terceiros- Pessoa Juridica		27.779.657,30
449051 - Obras E Instalacoes	18.782.969,70	3.281.071.956,04
449052 - Equipamentos E Material Permanente		661.353,76
449092 - Despesas De Exercicios Anteriores		287.982,26

NATUREZA DA DESPESA	RP PROCESSADOS A PAGAR	RP NÃO PROCESSADOS A LIQUIDAR
449093 - Indenizacoes E Restituicoes		4.168.645,73
<b>TOTAL</b>	<b>52.039.580,36</b>	<b>5.200.108.735,11</b>
<b>393039 DNIT-UCP-BID (904/975)</b>		
449051 - OBRAS E INSTALACOES	404.562,14	
<b>TOTAL</b>	<b>404.562,14</b>	
<b>393040 DNIT-UCP-BIRD (4188)</b>		
449051 - OBRAS E INSTALACOES	145.440,02	15.451.245,44
<b>TOTAL</b>	<b>145.440,02</b>	<b>15.451.245,44</b>
<b>393041 DNIT-UCP-BID (1046)</b>		
339035 - SERVICOS DE CONSULTORIA	3.973,84	
339039 - OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS-PESSOA JURIDICA	16.195,04	
449035 - SERVICOS DE CONSULTORIA		463.423,20
449051 - OBRAS E INSTALACOES		967.767,84
<b>TOTAL</b>	<b>20.168,88</b>	<b>1.431.191,04</b>
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>52.609.751,40</b>	<b>5.216.991.171,59</b>

**Fonte e Método:** Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU/PR a partir de informações extraídas do sistema SIAFI Gerencial.

Para a análise da regularidade da inscrição em Restos a Pagar foi utilizada uma amostra composta de 102 Notas de Empenhos, correspondendo a 17% do total inscrito. Desta amostragem foi instado o gestor, por meio da Solicitação de Auditoria 244070/102, de 06/07/2010, a apresentar esclarecimentos, visando identificar a fundamentação legal para tais inscrições. Dos documentos encaminhados verificou-se que duas Notas de Empenhos devem ser canceladas/anuladas e que para as demais foi informado que *"está sendo elaborada junto ao Ministério dos Transportes uma análise de todas as notas de empenhos de restos a pagar"*, visando identificar os empenhos passíveis de cancelamento.. Desta forma, o assunto será abordado e acompanhado durante o exercício de 2010, a fim de verificar se as inscrições em restos a pagar não processados estão aderentes com os incisos dispostos no artigo 35 do Decreto 93.872/86.

#### **4.11 ITEM 16 - AVAL IRREG NÃO EXPURGO CPMF CONTRAT**

Em 27 de julho de 2009, foi encaminhado aos dirigentes das entidades vinculadas ao Ministério dos Transportes - MT o Ofício-Circular nº 254/DITRA/DI/SFC/CGU-PR, solicitando informar sobre as providências adotadas no sentido de adequar os contratos à extinção da CPMF.

Em resposta, o Diretor-Geral do DNIT encaminhou o Ofício nº 2371/2009/DG/DNIT informando que determinou, por meio do Memorando-Circular nº 28/2009/DG, à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária - DIR e às Superintendências Regionais que realizassem os devidos estornos de valores relativos à correção da CPMF.

Informa ainda que a DIR desenvolveu metodologia a ser aplicada nos estornos de valores relativos a medições pagas e a pagar, o qual foi encaminhado (Memorando-Circular nº 133/2009/DIR) para as Coordenações-Gerais e Superintendências. Essa metodologia foi aprovada pela Diretoria Colegiada do DNIT no Relato nº 460/2009, em 14/07/2009, e repassado às outras Diretorias Setoriais para providências em relação aos contratos respectivos.

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.

Brasília, de de 2010

NOME

CARGO

ASSINATURA



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

**CERTIFICADO DE AUDITORIA**

CERTIFICADO N° : 244070  
UNIDADE AUDITADA : DNIT  
CÓDIGO : 393003  
EXERCÍCIO : 2009  
PROCESSO N° : 50600.004496/2010-80  
CIDADE : BRASÍLIA

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:

1.1.3.1

PRECARIIDADE NA ATUAÇÃO DA COORDENAÇÃO-GERAL DE CADASTRO E LICITAÇÃO - CGCL

1.1.3.2

NÃO REALIZAÇÃO DE CONVOCAÇÃO EM CONCORRÊNCIA PÚBLICA (EDITAL N° 591/2008)

1.1.3.3

ATRIBUIÇÃO DE NOTA EM DESACORDO COM O ESTABELECIDO EM EDITAL (EDITAL N° 101/2008)

1.1.3.4

INCLUSÃO DE CLÁUSULA RESTRITIVA EM EDITAL (EDITAL N° 718/2008)

1.1.3.5

UTILIZAÇÃO INDEVIDA DE MODALIDADE DE LICITAÇÃO (EDITAL N° 427/2008)



2.1.2.1  
GERENCIAMENTO PRECÁRIO DA OPERAÇÃO DO SISTEMA DE PESAGEM DE VEÍCULOS

2.1.2.2  
NÃO APLICAÇÃO DE MEDIDAS ADMINISTRATIVAS A VEÍCULOS COM EXCESSO DE PESO

3.1.4.1  
TERCEIRIZAÇÃO DE ATIVIDADES FINALÍSTICAS EM CONTRATO SOB GESTÃO DA DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA - DPP (CONTRATO N° PP 414/2009)

4.2.3.1  
TERCEIRIZAÇÃO DE ATIVIDADES FINALÍSTICAS EM CONTRATO SOB GESTÃO DA DIRETORIA DE INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA - DAQ (CONTRATO N° 302/2009/DAQ/DNIT)

5.2.1.1  
ATUAÇÃO NÃO INCISIVA DA CGMRR FRENTE ÀS IMPROPRIEDADES NA EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO DE RODOVIAS FEDERAIS

7.1.1.1  
EXIGÊNCIAS DE CARÁTER RESTRITIVO EM EDITAL DE LICITAÇÃO (EDITAL N° 085/2009-00)

7.1.2.9  
PRECARIIDADE DE SUPERVISÃO DE CONVÊNIO (CONVÊNIO SIAFI N° 561845)

10.1.1.1  
AUSÊNCIA DE PROVIDÊNCIAS EFETIVAS FRENTE ÀS IMPROPRIEDADES VERIFICADAS EM EXECUÇÃO DE OBRAS RODOVIÁRIAS (CONTRATO N° TT-247/2005-00)

10.2.1.1  
AUSÊNCIA DE PROVIDÊNCIAS EFETIVAS FRENTE ÀS IMPROPRIEDADES/IRREGULARIDADES VERIFICADAS EM EXECUÇÃO DE OBRAS FERROVIÁRIAS (CONVÊNIO N° 234/2003)

4. Assim, em função dos exames aplicados sobre os escopos selecionados, consubstanciados no Relatório de Auditoria Anual de Contas n° 244070, proponho que o julgamento das contas dos agentes listados no art. 10 da IN TCU n° 57 da unidade 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 EXECUTIVO   -----+   1.1.3.1   -----+
+ -----+   NO PERÍODO DE 01/01/09 A 31/12/09   -----+     -----+
+ -----+   COORD-GERAL CAD. E LICITAÇÃO   -----+   1.1.3.1; 1.1.3.4; 1.1.3.5   -----+
+ -----+   NO PERÍODO DE 01/01/09 A 17/09/09   -----+     -----+
+ -----+   -----+   -----+

CARGO	CONSTATAÇÕES
COORD-GERAL CAD. E LICITAÇÃO NO PERÍODO DE 08/10/09 A 31/12/09	1.1.3.1; 1.1.3.2; 1.1.3.3; 1.1.3.4; 7.1.1.1
COORD LICIT DE SERV ADMIN NO PERÍODO DE 01/01/09 A 31/12/09	1.1.3.5
COORD-GERAL OPER. RODOVIÁRIA NO PERÍODO DE 01/01/09 A 31/12/09	2.1.2.1; 2.1.2.2
DIR. PLANEJ. E PESQUISA NO PERÍODO DE 01/01/09 A 31/12/09	3.1.4.1
DIR. INFRAEST AQUAVIÁRIA NO PERÍODO DE 01/01/09 A 09/03/09	4.2.3.1; 7.1.1.1; 7.1.2.9
DIR. INFRAEST AQUAVIÁRIA NO PERÍODO DE 11/03/09 A 31/12/09	4.2.3.1; 7.1.1.1; 7.1.2.9
COORD-GERAL HIDR E PORTOS IN NO PERÍODO DE 01/01/09 A 31/12/09	4.2.3.1; 7.1.1.1; 7.1.2.9
DIR. DE INFRAEST RODOVIÁRIA NO PERÍODO DE 01/01/09 A 31/12/09	2.1.2.1; 2.1.2.2 5.2.1.1; 10.1.1.1
COORD-GERAL MAN. RODOVIÁRIA NO PERÍODO DE 01/01/09 A 31/12/09	5.2.1.1; 10.1.1.1
COORD-GERAL OBRAS FERROVIÁRIA NO PERÍODO DE 01/01/09 A 31/12/09	10.2.1.1

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.

Brasília, de de 2010

JOSE ANTONIO MEYER PIRES JUNIOR  
COORDENADOR-GERAL DE AUDITORIA DA ÁREA DE TRANSPORTES



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

PARECER DO DIRIGENTE DE CONTROLE INTERNO

RELATÓRIO N° : 244070  
EXERCÍCIO : 2009  
PROCESSO N° : 50600.004496/2010-80  
UNIDADE AUDITADA : DNIT  
CÓDIGO : 393003  
CIDADE : BRASÍLIA

Em conclusão aos encaminhamentos sob a responsabilidade da SFC/CGU-PR quanto ao processo de contas do exercício sob exame, da Unidade acima referida, expresso, 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. Como avanços significativos na Gestão Operacional, destacam-se aspectos relevantes quanto aos resultados nas Diretorias finalísticas relacionadas aos modais de transporte (Rodoviário, Ferroviário e Aquaviário), cabendo enfatizar também gestões, em especial, da Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP, referente à avaliação e à aprovação de Projetos, bem como da Corregedoria Setorial da Unidade, que vão ao encontro das sugestões e recomendações exaradas no Parecer sobre as contas do exercício de 2008 de modo que a Unidade passasse a direcionar **"os seus esforços de atuação, antes mais voltados para justificar e retificar as conseqüências das impropriedades, para avançar sobre os resultados de suas ações finalísticas, buscando identificar as causas, eliminar os problemas e apurar as responsabilidades daqueles que os geraram."**

3. No entanto, como evidenciado no relatório e no certificado de auditoria deste exercício, vale ressaltar atuação de outra área de importância significativa neste contexto de atuação preventiva, a Diretoria Executiva, que poderia robustecer essa atuação mais proativa sobre as causas de problemas, haja vista suas competências regimentais inerentes. A gestão dessa Diretoria não se mostrou aderente às recomendações da CGU; logo, não obtendo os mesmos avanços, mas contrariamente, sendo constatadas falhas expressivas de gestão, na atuação de suas coordenações, conforme são retratadas neste Parecer.

3.1 Quanto à gestão da área de Planejamento e Pesquisas, positivamente, destaca-se o comprometimento na implementação e

formalização do processo orçamentário do DNIT; o desenvolvimento do Manual de Análises Técnicas, ainda em fase de minuta, mas que proporcionará a padronização das ações relativas à aprovação de projetos na Autarquia; e a reestruturação do setor de desapropriação que possibilitou a elaboração do Plano Anual de Desapropriação - 2010 (PADES-2010).

3.1.1. O comprometimento na implementação e formalização do processo orçamentário dá continuidade ao realizado no exercício anterior no que se refere à publicação de normativo da Diretoria Colegiada do DNIT, aprovando os critérios e o cronograma a serem utilizados para a elaboração da Proposta Orçamentária do DNIT, conforme recomendação desta Controladoria. Vale enfatizar novamente que esse normativo passou a delinear os momentos orçamentários, dentro da própria entidade e desta com o Ministério dos Transportes, que devem ser respeitados quando da elaboração da proposta orçamentária.

3.1.2. No que se refere à avaliação e aprovação de projetos não se pode olvidar de citar que a DPP já vinha elaborando projeto próprio com o objetivo de definir estratégia de reestruturação institucional e, a partir daí, fazer uma remodelagem organizacional.

3.1.3. O compromisso assumido no exercício anterior vem se concretizando também na área de desapropriação, com o resultado apontado pela CGU neste exercício de 2009, bem como na continuidade de realização de estudos para promover alterações no Regimento Interno da Autarquia, objetivando melhor estruturar o Setor de Desapropriação, inclusive com a possibilidade da criação de uma Coordenação-Geral de Desapropriação e Avaliação.

3.2 No que se refere à Diretoria de Infraestrutura Ferroviária - DIF, destaca-se, também positivamente, o fortalecimento do seu papel nas questões que envolvem o recebimento e venda dos bens transferidos pela Inventariança da extinta RFFSA. Ainda nesse sentido, destaca-se que as comissões de recebimento e de alienação dos bens passaram a ser presididas por membros dessa Diretoria, bem como a ter especialistas da área na sua composição. De modo proativo, destaca-se a criação de uma nova comissão encarregada de avaliação do bem a ser alienado, segregando função, evitando que os responsáveis pela alienação sejam também responsáveis pela avaliação do bem.

3.3 Quanto à Diretoria de Infraestrutura Aquaviária - DAQ, vale destacar, nesse contexto proativo, a proposta elaborada pela Diretoria e aprovada pelo Conselho de Administração do DNIT, para a incorporação das Administrações Hidroviárias à estrutura da Diretoria, sendo que cada Administração passaria a ser gerida como se uma Coordenação-Geral fosse, o que permitiria à Autarquia a estruturação de um modelo de gestão para o setor hidroviário, a princípio, mais efetivo que o atual.

3.4 Em relação à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária - DIR, destacam-se, positivamente, os resultados apresentados à CGU das obras de construção e adequação rodoviária do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, que no exercício anterior a Coordenação-Geral responsável por esses empreendimentos já tinha se destacado pelo comprometimento formal ao reconhecer a necessidade de acionar o Instituto

de Pesquisas Rodoviárias - IPR no sentido de revisar e padronizar os procedimentos que norteiam as revisões de projeto em fase de obras, objetivando, sobretudo, uma maior integração entre as setoriais envolvidas na elaboração e revisão de projetos. No entanto, cabe ressaltar, a não conformidade de outras duas coordenações-gerais - a de Manutenção e Restauração Rodoviária - CGMRR e a de Operações Rodoviárias - CGPERT - ao Parecer do exercício anterior, conforme evidenciado no Relatório e Certificado de Auditoria deste exercício de 2009. Nessas duas coordenações-gerais, sob também responsabilidade dessa Diretoria, não foram evidenciados nem aprimoramentos dos mecanismos de controles internos administrativos, nem práticas administrativas aderentes às sugestões e recomendações da CGU.

4. Dentre as principais constatações que podem impactar a execução das políticas públicas a cargo da Unidade, vale destacar:

4.1 Na Diretoria de Infraestrutura Ferroviária:

- a) AUSÊNCIA DE PROVIDÊNCIAS EFETIVAS FRENTE ÀS IMPROPRIEDADES/IRREGULARIDADES VERIFICADAS EM EXECUÇÃO DE OBRAS FERROVIÁRIAS (CONVÊNIO Nº 234/2003);
- b) AUSÊNCIA DE PROVIDÊNCIAS EFETIVAS FRENTE ÀS IMPROPRIEDADES VERIFICADAS EM EXECUÇÃO DE OBRAS FERROVIÁRIAS (CONVÊNIO Nº 234/2003).

4.1.1. A constatação (a) refere-se à ocorrência de sobrepreço, projeto básico inadequado e adoção de composição do BDI diverso do estabelecido no Sistema de Custos Rodoviários - SICRO, que não foram objeto de providências efetivas por parte da Coordenação-Geral de Obras Ferroviárias/DIF a fim de saná-las.

4.1.2. A constatação (b) refere-se à ocorrência de licitação realizada com exigências restritivas à participação de empresas, pagamento de serviços sem especificação das quantidades realizadas, serviço de supervisão da obra de prolongamento do rebaixamento da linha férrea contratado por regime de execução sem previsão legal e Serviços de transporte de material consolidado em uma única Distância Média de Transportes - DMT, que não foram objeto de providências efetivas por parte da Coordenação-Geral de Obras Ferroviárias/DIF, a fim de saná-las.

4.2 Na Diretoria de Infraestrutura Aquaviária:

- a) TERCEIRIZAÇÃO DE ATIVIDADES FINALÍSTICAS EM CONTRATO SOB GESTÃO DA DIRETORIA DE INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA - DAQ (CONTRATO Nº 302/2009/DAQ/DNIT); e
- b) PRECARIEDADE NA SUPERVISÃO DE CONVÊNIO (CONVÊNIO SIAFI Nº 561845).

4.2.1. A constatação (a) refere-se à contratação de empresa para execução de serviços técnicos cujas atividades são inerentes às atividades da DAQ.

4.2.2. A constatação (b) refere-se à ocorrência de precariedade na formalização da licitação, tendo em vista a ausência de autuação, de protocolo e de numeração do processo; ausência de autorização para a

abertura do certame; falta de publicação do resumo do edital no DOU; falta do parecer da assessoria jurídica sobre a minuta do edital e do contrato; fixação de valor mínimo para apresentação da proposta, contrariando expressamente o inciso X, artigo 40, da Lei nº 8.666/93; ausência de nomeação formal de representante da administração municipal para acompanhamento e fiscalização do contrato nº 10/2006; débito indevido na conta corrente que movimenta os recursos do convênio e existência de falhas visíveis na obra, denotando a precariedade na execução da ampliação do píer do Terminal de Monte Alegre.

#### 4.3 Na Diretoria de Infraestrutura Rodoviária:

- a) AUSÊNCIA DE PROVIDÊNCIAS EFETIVAS FRENTE ÀS IMPROPRIEDADES VERIFICADAS EM EXECUÇÃO DE OBRAS RODOVIÁRIAS (CONTRATO Nº TT-247/2005-00);
- b) GERENCIAMENTO PRECÁRIO DA OPERAÇÃO DO SISTEMA DE PESAGEM DE VEÍCULOS; e
- c) NÃO APLICAÇÃO DE MEDIDAS ADMINISTRATIVAS A VEÍCULOS COM EXCESSO DE PESO

4.3.1. A constatação (a) refere-se a: elaboração e execução de orçamento em desconformidade com os manuais de Custos Rodoviários do DNIT pela SR-MG; utilização de equipamentos distintos do previsto em composição orçamentária do serviço "2 S 01 100 200 - Escavação, Carga e Transporte de Material de 1ª Categoria DMT 3000 a 5000 com Carregadeira", sem a devida retificação de valores pagos pelo fiscal do contrato e SR-MG; precariedade na atuação da SR-MG e CGMRR frente às recomendações emitidas pela CGU.

4.3.2. A constatação (b) decorre dos resultados obtidos das ações de controle empreendidas pela CGU, em que foram identificadas impropriedades na operação do sistema de pesagem de veículos, tais como: Agente de Trânsito não presente de forma permanente; deficiência na realização de procedimentos de interceptação e recondução de veículos em fuga; existência de rota de fuga; não-instalação ou não-funcionamento de equipamentos/sistemas previstos em contrato; não-realização das medidas administrativas previstas para veículos com excesso de peso; e sinalização não implantada conforme previsto nas especificações. As impropriedades evidenciaram um gerenciamento precário da Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias, tendo em vista a falta de atuação incisiva para evitá-las ou saneá-las.

4.3.2.1 Em razão do alto risco de comprometimento do alcance do objetivo pretendido com a operação do sistema de pesagem, a impropriedade na realização das medidas administrativas para os veículos com excesso de peso foi tratada em separado na constatação (c), onde se verificou que não é feita a retenção dos veículos com sobrepeso para o remanejamento ou transbordo da carga em excesso, sendo estes liberados do posto de pesagem para prosseguir viagem ou para retornar no sentido de sua origem para corrigir o excesso, permitindo-se assim que continuem a trafegar e deteriorar a rodovia.

4.3.2.2 As impropriedades identificadas impactam negativamente no resultado esperado com a ação de governo, ocasionando externalidades negativas, não somente relacionadas às ações de governo no âmbito do

próprio Ministério do Transportes, tais quais, a construção, adequação e manutenção de rodovias, mas também em aspectos afetos a outros ministérios, como, por exemplo, a segurança no trânsito e as atividades de saúde decorrentes de acidentes nas rodovias federais.

4.4 Apesar de não se tratar de diretoria finalística, mas essencial para uma atuação mais proativa e preventiva sobre as causas dos problemas, vale destacar as constatações verificadas na Diretoria Executiva, considerando que essa Diretoria é responsável pelo planejamento, administração, orientação e controle da execução das atividades relacionadas às licitações da Autarquia, impactando nas obras e serviços a cargo das outras diretorias:

- a) PRECARIIDADE NA ATUAÇÃO DA COORDENAÇÃO-GERAL DE CADASTRO E LICITAÇÃO - CGCL;
- b) NÃO REALIZAÇÃO DE CONVOCAÇÃO EM CONCORRÊNCIA PÚBLICA (EDITAL Nº 591/2008);
- c) ATRIBUIÇÃO DE NOTA EM DESACORDO COM O ESTABELECIDO EM EDITAL (EDITAL Nº 101/2008);
- d) INCLUSÃO DE CLÁUSULA RESTRITIVA EM EDITAL (EDITAL Nº 718/2008);  
e
- e) UTILIZAÇÃO INDEVIDA DE MODALIDADE DE LICITAÇÃO (EDITAL Nº 427/2008).

4.4.1. A constatação (a) refere-se à condução dos processos licitatórios na sede do DNIT que é competência da Comissão Permanente de Licitação, subordinada à Coordenação-Geral de Cadastro e Licitação - CGCL e à Diretoria Executiva do DNIT. A fragilidade da gestão ficou evidenciada nas constatações (b), (c) e (d), nas análises efetuadas em processos licitatórios conduzidos pela CPL.

4.4.2. A constatação (e), por sua vez, refere-se à impropriedade verificada em licitação da modalidade pregão; também subordinada à CGCL.

5. Em relação às causas que deram origem a essas constatações, há que se ressaltar os seguintes aspectos:

5.1 Com relação à Área Ferroviária, em ambas constatações, não houve observância, por parte do gestor, das recomendações e observações efetuadas pela CGU, constantes do Relatório de Fiscalização nº 215216, referentes a impropriedades/irregularidades detectadas nas obras do rebaixamento da Linha Férrea de Maringá.

5.2 Com relação à Área Aquaviária, no que se refere à terceirização de atividades finalísticas, verificou-se a inobservância, por parte do gestor, das recomendações efetuadas pela Procuradoria Especializada do DNIT no processo e da legislação pertinente. No que se refere às falhas de contratação e execução do Terminal de Monte Alegre, verificou-se que o acompanhamento desenvolvido pela DAQ não foi suficiente para mitigação dos problemas apontados.

5.3 No que se refere à Diretoria Rodoviária, em relação à área de manutenção, a precariedade na atuação da CGMRR frente às recomendações emitidas pela CGU foi a causa preponderante. Em relação à área de operações rodoviárias, as causas referem-se à não realização, pelo

gestor, de ações incisivas para sanar as falhas na operação do sistema de pesagem de veículos.

5.4 No que se refere à Área de Licitações, as causas estão relacionadas à condução de processos licitatórios com fragilidades tanto pela Comissão Permanente de Licitação, quanto pelo Coordenador de Licitações de Serviços Administrativos e Aquisição de Bens do DNIT na qualidade de pregoeiro.

6. No que se refere à implementação dos controles internos administrativos, quanto à qualidade e suficiência, observa-se, a partir das verificações feitas durante os trabalhos de auditoria, que há divergências de ambientes de controle entre as Diretorias e suas Coordenações-Gerais, conforme se segue:

6.1 Conclui-se que, em relação às Diretorias finalísticas relacionados aos modais ferroviário e aquaviário, essa implementação proporcionou melhorias para o acompanhamento e monitoramento das competências regimentais das respectivas áreas, contribuindo para criação de um ambiente de controle mais adequado e, desta forma, minimizando os riscos de não atendimento dos objetivos regimentais do DNIT. Em relação ao modal rodoviário, esse mesmo entendimento aplica-se somente à área de construção, em contrapartida, nas áreas de manutenção e operação rodoviária, conclui-se pela inadequabilidade dos controles internos, prejudicando o acompanhamento e monitoramento das ações desenvolvidas nessas áreas.

6.2 Na Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária - CGMRR não se evidenciaram procedimentos sistematizados de controle de contratos na Unidade. Devido a demanda crescente do número desses, torna-se necessária a adoção de instrumentos de controle em níveis gerencial e operacional, como forma de garantir o acesso as informações de forma ágil sobre o andamento dos contratos envolvidos no programa, identificar situações destoantes da expectativa almejada e facilitar a tomada de decisões dos gestores para a realização de providências de correção de fragilidades. Para isso ser possível, a CGMRR deve aprimorar a sistemática de monitoramento dos contratos sob sua responsabilidade, baseada no aumento do número de visitas desta Unidade às obras e na adoção de indicadores de desempenho para a obra, para a fiscalização, e para a supervisão, quando houver.

6.3 Na CGPERT, o acompanhamento e controle realizados com relação à operação do sistema de pesagem de veículos não foi suficiente para impedir a ocorrência das impropriedades. Verifica-se que o gestor adotou algumas medidas em 2009, mas somente após ter tomado ciência dos resultados das fiscalizações da CGU, em 2010, foram adotadas providências mais efetivas para o saneamento das impropriedades.

7. Apesar das questões supramencionadas, podemos citar práticas administrativas que resultaram em impacto positivo sobre a gestão da Unidade. A implementação dessas práticas tem proporcionado melhorias no acompanhamento e monitoramento das Ações desenvolvidas no âmbito da Unidade, contribuindo para criação de um ambiente de controle adequado e, desta forma, minimizando os riscos de atendimento dos objetivos institucionais do DNIT.



7.1 Quanto à área de Planejamento e Pesquisa, ressalta-se a publicação da Portaria nº 412 - que trata dos critérios e cronograma para elaboração do orçamento do DNIT para 2010; o desenvolvimento do Manual de Análises Técnicas; e a reestruturação do setor de desapropriação, que possibilitou a elaboração do PADES-2010.

7.2 Quanto ao modal ferroviário, ressalta-se o fortalecimento do papel da DIF nas questões que envolvem os bens transferidos da extinta RFFSA, considerando que as comissões de recebimento e alienação dos bens passaram a ser presididas por membros dessa Diretoria. Destaca-se ainda a criação de uma nova comissão encarregada de avaliação do bem a ser alienado, evitando que os responsáveis pela alienação sejam também responsáveis pela avaliação do bem.

7.3 Quanto ao modal aquaviário, ressalta-se a proposta, aprovada pelo Conselho de Administração do DNIT, para a incorporação das Administrações Hidroviárias à estrutura da DAQ, o que permitirá à Autarquia a estruturação de novo modelo de gestão para o setor hidroviário.

8. 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, 29 de Julho de 2010

WAGNER ROSA DA SILVA  
DIRETOR DE AUDITORIA DA ÁREA DE INFRAESTRUTURA