



CGU

Controladoria-Geral da União

RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO

Secretaria-Executiva - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

Exercício 2018

31 de julho de 2019

Controladoria-Geral da União - CGU
Secretaria Federal de Controle Interno

RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO

Órgão: **MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL**

Unidade Examinada: **Secretaria-Executiva**

Município/UF: **Brasília/Distrito Federal**

Ordem de Serviço: **201900569**

Missão

Promover o aperfeiçoamento e a transparência da Gestão Pública, a prevenção e o combate à corrupção, com participação social, por meio da avaliação e controle das políticas públicas e da qualidade do gasto.

Auditoria Interna Governamental

Atividade independente e objetiva de avaliação e de consultoria, desenhada para adicionar valor e melhorar as operações de uma organização; deve buscar auxiliar as organizações públicas a realizarem seus objetivos, a partir da aplicação de uma abordagem sistemática e disciplinada para avaliar e melhorar a eficácia dos processos de governança, de gerenciamento de riscos e de controles internos.

QUAL FOI O TRABALHO REALIZADO PELA CGU?

O presente trabalho (Auditoria Anual de Contas - AAC) é uma auditoria realizada anualmente e objetiva avaliar os principais resultados alcançados pelo Gestor público, enfatizando-se a eficácia, eficiência e economicidade da gestão dos programas de governo pela unidade auditada, ressaltando-se eventuais falhas que impactaram o atingimento de resultados, além de destacar as boas práticas administrativas e seus impactos no desempenho da unidade, informando também as providências corretivas necessárias e as que estão em andamento e/ou previstas.

POR QUE A CGU REALIZOU ESSE TRABALHO?

Trata-se de auditoria que faz parte do processo anual de contas, conforme estabelecido nas Decisões Normativas do TCU nº 170/2018 e nº 172/2018, e na Portaria TCU nº 369/2018.

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

Em relação à avaliação dos Fundos vinculados ao Ministério da Infraestrutura, FUNSET e FNAC, entende-se que medidas devem ser adotadas visando aperfeiçoar os processos de planejamento, gestão e avaliação da efetividade e transparência da aplicação de recursos dos fundos, visando o atendimento da sua finalidade e proporcionando o desenvolvimento econômico orientado dos setores e uma política pública com resultados positivos para sociedade. Nesse sentido, foi recomendado o estabelecimento de mecanismos de planejamento e priorização da aplicação dos recursos, a implementação melhorias no sistema de arrecadação dos recursos do FUNSET, a adoção de metodologia de análise dos planos de investimento no setor aeroviário (Infraero e COMAER), a utilização de indicadores de desempenho e metas para avaliação da utilização dos recursos, e por fim, a divulgação das informações de arrecadação e aplicação dos recursos do fundos.

Quanto à governança da SNPTA sobre os recursos repassados a outros entes por meio de convênios, termos de compromisso, TED e PUC, destaca-se que a Secretaria não adota critérios de priorização para aplicação dos recursos, nem monitora e avalia a efetividade da aplicação desses recursos, inclusive aplicando recursos em portos com involução de carga, e por fim não divulga as informações e o resultado da realização dos objetos executados por meio dos repasses de recursos. Destarte, sugeriu-se a necessidade de implementação dos critérios de alocação dos recursos previstos no PNL, a necessidade de monitoramento, avaliação da efetividade e divulgação da execução dos objetos, e por fim, a utilização das metas de desempenho para os

Esse relatório de AAC do MTPA engloba a avaliações dos fundos FNAC e FUNSET, da governança da SNPTA sobre os recursos repassados a outros entes e do sistema de controle de velocidade sob responsabilidade do Denatran da SNTT. Além disso, traz um resumo dos resultados das avaliações das unidades vinculadas: DNIT, ANTT e ANTAQ.

As premissas da AAC foram: avaliação customizada; consolidação das ações de controle realizadas em 2018; avaliação do atendimento às recomendações da CGU; consolidação das avaliações das vinculadas visando a supervisão ministerial; avaliação dos resultados das ações de controle das Auditorias Internas das unidades vinculadas; consideração da expectativa do gestor (competitividade, satisfação e segurança); e foco no benefício da avaliação (melhoria dos processos e agregar valor à gestão).

gestores das autoridades portuárias, receptoras dos recursos e responsáveis pela melhoria da infraestrutura aquaviária.

Em relação ao controle de velocidade identificou-se a necessidade de coordenação entre os órgãos do SNT, a implementação das ações previstas no Pnatrans incluindo uma metodologia única de pontos críticos, a implantação do RENAEST visando a utilização de um cadastro único de acidentes e padronização das suas causas para uma adequada avaliação a política pública, a implementação de testes do controle de velocidade por trecho e a obrigatoriedade da utilização do sistema SNE para processamento das infrações.

Com relação às unidades vinculadas vale destacar a avaliação da gestão do DNIT, onde identificou-se entre outros, a necessidade de elaborar estudo dos impactos das alterações no orçamento da unidade (emendas, contingenciamento, etc.) e adoção de critérios de priorização para aplicação dos recursos; reformulação do programa PROFAS que se mostrou oneroso e sem efetividade, visando a simplificação e celeridade do processo de regularização ambiental; a melhoria da gestão e execução dos contratos de controladores de velocidade; a melhoria da governança dos processos da unidade, incluindo o processo de pagamento e o risco de demandas de correção monetária por atraso de pagamento, e o processo de alocação dos recursos de modo a evitar a pulverização sem a consecução dos objetos contratados. Da gestão da ANTT destaca-se também a necessidade de melhoria da gestão e fiscalização da operação do controle de velocidade e do acompanhamento da execução dos contratos de rodovias federais concedidas. Por fim, em relação à ANTAQ, destaca-se a necessidade de melhoria da estrutura de governança e dos controles internos a regulamentação do processo de autorização de TUP, visando a delimitação das atribuições e o acompanhamento e divulgação dos investimentos realizados.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AAC	Auditoria Anual de Contas
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
ARG	Avaliação dos Resultados da Gestão
Ataero	Adicional de Tarifa Aeroportuária
AUDIT	Auditoria Interna
BDI	Benefícios e Despesas Indiretas
CDRJ	Companhia Docas do Rio de Janeiro
CGDR	Coordenação-Geral de Desapropriação e Reassentamento
CGPAC	Comitê Gestor do Programa de Aceleração do Crescimento
CGTRAN	Coordenação-Geral de Auditoria das Áreas de Transportes, Portos e Aviação Civil
CGU	Controladoria-Geral da União
CGU-PAD	Sistema de Gestão de Processos Disciplinares
CGU-PJ	Sistema de Gestão de Procedimentos de Responsabilização de Entes Privados
CISSET	Secretaria de Controle Interno
Codeba	Companhia das Docas do Estado da Bahia
Comaer	Comando da Aeronáutica
Contran	Conselho Nacional de Trânsito
COPPE	Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia
CPBS	Companhia Portuária Baía de Sepetiba
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
Datusus	Departamento de Informática do SUS
Denatran	Departamento Nacional de Trânsito
DN	Decisão Normativa
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EVTEA	Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental
FMM	Fundo da Marinha Mercante
FNAC	Fundo Nacional de Aviação Civil
Funset	Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito
GEPAC	Grupo Executivo do Programa de Aceleração do Crescimento
Ibama	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IN	Instrução Normativa
Infraero	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
INPH	Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPG	Instrução de Pagamento
Labtrans	Laboratório de Transportes e Logística
LAI	Lei de Acesso a Informação
LOA	Lei Orçamentária Anual
MINFRA	Ministério da Infraestrutura
MMA	Ministério do Meio Ambiente
MP	Ministério do Planejamento
MTPA	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento

PAINT	Plano Anual de Auditoria Interna
PAN	Plano Aeroviário Nacional
PIL	Programa de Investimento em Logística
PNCV	Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade
PNLP	Plano Nacional de Logística Portuária
PO	Plano Operacional
PPA	Plano Plurianual de Investimentos
PPP	Plano de Providências Permanente
PRF	Polícia Rodoviária Federal
PROFAS	Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis
PUC	Participação da União no Capital
RAINT	Relatório Anual de Atividades de Auditoria Interna
Renainf	Registro Nacional de Infrações de Trânsito
RGV	Relatório Genérico de Valores
RREO	Relatório Resumido da Execução Orçamentária
SAC	Secretaria Nacional de Aviação Civil
SEI	Sistema Eletrônico de Informações
SeinfraPortoFerrovia	Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária
SeinfraRodoviaAviação	Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil
SEP	Secretaria de Portos
Serpro	Serviço Federal de Processamento de Dados
SGF	Sistema de Gestão Financeira
SIAC	Sistema de Acompanhamento de Contratos
Siafi	Sistema Integrado de Administração Financeira
Siop	Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento
SNPTA	Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários
SNT	Sistema Nacional de Trânsito
SPE	Sociedade de Propósito Específico
SR	Superintendência Regional
TCU	Tribunal de Contas da União
TED	Termo de Execução Descentralizada
TRI	Termo de Risco de Investimento
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
UPC	Unidade Prestadora de Contas

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
RESULTADOS DOS EXAMES	12
1. Avaliação da conformidade do Rol de Responsáveis	12
2. Avaliação da utilização dos sistemas correcionais	12
3. Avaliação do controle de velocidade nas rodovias federais	13
4. Avaliação da gestão e aplicação dos recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset)	18
4.1. Contingenciamento recorrente do fundo e ausência de planejamento para aplicação dos recursos.	19
4.2. Falha na gestão do repasse dos recursos de multas ao Funset	21
4.3. Deficiência de transparência na gestão dos recursos do Funset	21
4.4. Ausência de mecanismos de avaliação da efetividade da aplicação dos recursos do Funset	22
5. Avaliação da gestão e aplicação dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC)	23
5.1. Deficiências no planejamento da aplicação dos recursos.	25
5.2. Ausência de comprovação da avaliação de Plano de Investimentos da Infraero	26
5.3. Inexistência de avaliação de resultados alcançados especificamente com recursos do Fundo	28
5.4. Deficiência de transparência da gestão dos recursos	31
6. Resultado da avaliação na SNPTA	33
6.1. Avaliação do Cumprimento das Recomendações da CGU	33
6.2. Avaliação da governança da SNP sobre os recursos repassados	34
6.3. Avaliação do Termo de Compromisso celebrado entre a SNP e a COPPE-UFRJ	36
6.4. Avaliação de dragagens realizadas no Porto de Itaguaí	38
6.5. Avaliação das dragagens realizadas no Porto do Rio de Janeiro	39
7. Avaliação da gestão do DNIT	41
7.1. Avaliação da conformidade das peças	42
7.2. Avaliação da execução orçamentária e financeira	42
7.3. Avaliação do programa PROFAS	43
7.4. Avaliação do processo de Desapropriação	43
7.5. Avaliação do Programa Nacional de Controle de Velocidade	43
7.6. Avaliação do processo de cronologia de pagamento	43
7.7. Avaliação das ações de controle nos contratos de execução de obras do DNIT nos Estados	44
7.8. Avaliação do cumprimento das recomendações da CGU	44

7.9.	Avaliação dos resultados das ações de controle da Auditoria Interna	44
7.10.	Avaliação da utilização dos sistemas correicionais	45
7.11.	Avaliação dos controles internos administrativos	45
7.12.	Controle preventivo de editais	45
7.13.	Avaliação do cumprimento de determinações do TCU e da conformidade das peças do Relatório de gestão	46
7.14.	Avaliação da eficiência alocativa dos investimentos em infraestrutura pelo DNIT	46
8.	Avaliação da gestão da ANTT	50
8.1.	Avaliação da gestão da operação do controle de velocidade nas rodovias federais concedidas	51
8.2.	Avaliação da gestão da fiscalização das rodovias federais concedidas	51
8.3.	Avaliação dos resultados das ações de controle da Auditoria Interna	51
8.4.	Avaliação do cumprimento das recomendações da CGU e determinações do TCU e da conformidade das peças	52
9.	Avaliação da gestão da ANTAQ	52
9.1.	Contrato de Arrendamento da TECON no Porto de Salvador	53
9.2.	Avaliação do fluxo do processo de autorização de TUP	54
9.3.	Avaliação da estrutura de governança e dos controles internos administrativos	54
9.4.	Avaliação dos resultados das ações de controle da Auditoria Interna	54
9.5.	Avaliação dos sistemas correccionais, dos resultados da gestão, do cumprimento das recomendações CGU e determinações TCU	55
10.	Avaliação da gestão da VALEC	55
11.	Avaliação da sustentabilidade financeira e da integridade da INFRAERO	58
12.	Avaliação da gestão e da sustentabilidade financeira das Cias DOCAS	61
	RECOMENDAÇÕES	64
	CONCLUSÃO	66
	ANEXOS	68
	Anexo I – Contratos Denatran- (Recursos do Funset) 2016 -2018	68
	Anexo II – Convênios ou instrumentos congêneres, pagos com recursos do FNAC	70
	Anexo III – Investimentos em aeroportos da Infraero com recursos do FNAC (2016-2018) – Valor pago	82
	Anexo IV – Manifestação da unidade e análise do controle interno	85
	Anexo V - Informações complementares rol de responsáveis	92

INTRODUÇÃO

O presente trabalho foi realizado em Brasília – DF, com o objetivo de avaliar a gestão da Secretaria Executiva do Ministério da Infraestrutura, referente ao exercício de 2018, de acordo com os preceitos contidos na Ordem de Serviço nº 201900569, e em atendimento ao inciso II do Art. 74, da Constituição Federal de 1988, bem como da Instrução Normativa (IN) nº 03, de 09 de junho de 2017 e da IN nº 08, de 06 de dezembro de 2017.

A auditoria interna governamental, conforme a IN CGU nº 03/2017, é uma atividade independente e objetiva de avaliação e de consultoria, desenhada para **adicionar valor e melhorar as operações de uma organização**. Deve buscar auxiliar as organizações públicas a realizarem seus objetivos, a partir da aplicação de uma abordagem sistemática e disciplinada para avaliar e melhorar a eficácia dos processos de governança, de gerenciamento de riscos e de controles internos.

A presente auditoria está relacionada ao processo anual de prestação de contas das entidades públicas federais. Segundo o Manual de Auditoria Anual de Contas (AAC) da Controladoria-Geral da União (CGU), de março de 2018:

“Auditoria Anual de Contas – AAC: auditoria de caráter anual que tem por objetivos: avaliar os principais resultados alcançados, com ênfase na eficácia, eficiência e economicidade da gestão dos programas de governo (ou equivalentes) pela unidade auditada; informar e destacar as boas práticas administrativas e seus impactos no desempenho da unidade e destacar as falhas que impactaram o atingimento dos resultados, informando as providências corretivas necessárias, as que estão em andamento e/ou previstas.”

Além disso, a AAC visa verificar as informações prestadas pelos administradores públicos federais, bem como analisar os atos e fatos da gestão, com vistas a instruir o processo de prestação de contas que subsidiará o julgamento pelo Tribunal de Contas da União - TCU.

A presente avaliação da gestão do Ministério da Infraestrutura também visa observar o nível de governança, e se este concorre para o alcance dos objetivos da organização nos termos do Decreto nº 9.203, de 22.11.2017, que dispõe sobre a política de governança da administração pública federal direta, autárquica e fundacional.

As **premissas** da avaliação foram: avaliação customizada (definição do escopo com o TCU); consolidação das ações de controle realizadas pela CGU em 2018; avaliação do atendimento às recomendações da CGU; consolidação das avaliações das vinculadas visando a supervisão ministerial; avaliação dos resultados das ações de controle das Auditorias Internas das unidades vinculadas; consideração da expectativa do gestor (pilares da gestão estratégica do ministério: competitividade, satisfação e segurança); e foco no benefício da avaliação (melhoria dos processos e agregar valor à gestão).

O Ministério da Infraestrutura (então Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil em 2018), atua como o órgão central da Administração Pública Federal Direta responsável pela formulação, coordenação e supervisão das políticas nacionais, referentes aos transportes rodoviário, ferroviário, aeroviário e aquaviário, bem como dos setores de aeroportos, portos e instalações portuárias marítimas, fluviais e lacustres.

De acordo com o Relatório de Gestão do Ministério, gestão 2018, a missão do órgão é assegurar uma infraestrutura viária eficiente e segura, proporcionando melhores condições de transportes para bens e pessoas, reduzindo custos e buscando contribuir para o fortalecimento do comércio

exterior, a ampliação da integração nacional e continental e o desenvolvimento socioeconômico do País. Considerando os macroprocessos finalísticos da pasta (prover suporte ministerial, gerir planejamento de transportes, fomentar ações de transportes, acompanhar empreendimentos concedidos e gerir monitoramento de empreendimentos públicos), definiu-se o escopo da auditoria junto ao TCU.

O escopo foi discutido em reuniões realizadas nos dias 22.02.2019 e 28.02.2019, respectivamente, com a Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (SeinfraRodoviaAviação/TCU) e com a Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária (SeinfraPortoFerrovia/TCU). Diante do acordo em Ata de Reunião, a equipe de auditoria abordou os seguintes temas, conforme Quadro 01 a seguir.

Quadro 1: Aspectos avaliados no exercício de 2018

UPC	Descrição do Tema
SE	Avaliação da conformidade do Rol de responsáveis
	Avaliação da utilização dos sistemas correicionais
SNTT	Avaliação do controle de velocidade nas rodovias federais
SAC / SNTT	Avaliação do planejamento, da aplicação e da avaliação dos recursos dos fundos FNAC e FUNSET
SNPTA	Monitoramento de 120 recomendações da CGU no exercício de 2018
	Avaliação da governança da SNP em relação aos recursos repassados
	Avaliação do Termo de Compromisso 673003 celebrado entre a SNP e a COPPE-UFRJ
	Análise da legalidade e pertinência de indenização de serviços de dragagem realizados no Porto de Itaguaí/RJ
DNIT	Consolidação das ações de controle realizadas em contratos de obras nos estados
	Monitoramento de 288 recomendações da CGU no exercício de 2018
	Avaliação dos resultados das ações de controle realizadas pela auditoria interna
	Avaliação da governança do processo de desapropriação
	Avaliação da gestão e execução do programa PROFAS
	Avaliação do Programa Nacional de Controle de Velocidade (PNCV)
	Avaliação da sistemática da cronologia de pagamentos
Avaliação preventiva de editais	
ANTT	Monitoramento de 39 recomendações CGU no exercício de 2018
	Avaliação dos resultados das ações de controle realizadas pela auditoria interna
	Avaliação do Sistema de Controle de Velocidade nas rodovias concedidas, abordando aspectos relacionados ao DNIT (PNCV), DENATRAN e PRF.
	Avaliação da gestão das fiscalizações das rodovias concedidas
ANTAQ	Avaliação dos resultados das ações de controle realizadas pela auditoria interna
	Avaliação do fluxo do processo de autorização de TUP
	Avaliação da estrutura de governança e controles internos administrativos
VALEC	Avaliação da gestão 2018
INFRAERO	Avaliação da sustentabilidade financeira e da integridade
DOCAS	Avaliação da gestão e da sustentabilidade financeira das Cias DOCAS

Fonte: elaborado pela CGTRAN/DI/SFC/CGU.

Não compuseram diretamente o escopo alguns itens da DN nº 170/18 do TCU, em função da customização e da capacidade operacional deste órgão de controle, tais como a avaliação de: indicadores de desempenho; gestão de pessoas; gestão de compras e contratações; passivos

assumidos sem previsão orçamentária; gestão de TI; gestão do patrimônio imobiliário; gestão das renúncias tributárias; controles internos administrativos; demonstrações contábeis; desoneração da folha de pagamento; e política de acessibilidade.

Os trabalhos de campo foram realizados no período de 11 de abril de 2019 a 28 de junho de 2019, a partir da apresentação do Relatório de Gestão, por meio de testes, análises e consolidação de informações coletadas ao longo do exercício sob exame, além de solicitações de auditoria junto aos setores auditados, em estrita observância às normas de auditoria aplicáveis ao Serviço Público Federal. Na execução dos trabalhos foi apresentada a Matriz de Planejamento e de Achados, em conformidade com os normativos vigentes.

O Relatório de Auditoria encontra-se dividido nas seguintes partes: Introdução; Resultado dos Exames, que contém o detalhamento das análises realizadas; Recomendações, que visam a melhoria dos controles, a implementação de medidas estruturantes e agregar valor à instituição; Conclusão, contendo a síntese dos exames realizados e as conclusões obtidas relacionadas à gestão da Unidade Prestadora de Contas (UPC); e Anexos, contendo a manifestação da unidade examinada, análise do controle interno e demais informações julgadas importantes. Esse relatório compõe o processo de prestação de contas e é peça de subsídio ao julgamento das contas apresentadas pela UPC ao TCU.

RESULTADOS DOS EXAMES

1. Avaliação da conformidade do Rol de Responsáveis

A identificação do Rol de Responsáveis busca verificar se o rol de responsáveis elaborado pela Ministério está em conformidade com os dispositivos da IN TCU 63/2010, da DN TCU 170/2018 bem como as orientações do e-Contas (DN TCU nº 172/2018, Artigo 10º).

Em relação ao Rol de Responsáveis, conclui-se que a Unidade informou todos os titulares e substitutos com natureza de responsabilidade estabelecida nos normativos. As informações constantes do e-Contas do TCU foram apresentadas de acordo com as orientações, com exceção da informação de endereço eletrônico pessoal para oito dirigentes e do início e fim do período de gestão para dois dirigentes.

Solicitada à UPC a complementação de informações sobre os responsáveis pela gestão. Em resposta, foram encaminhados os esclarecimentos, os quais são apresentados em anexo a este relatório.

2. Avaliação da utilização dos sistemas correccionais

A atuação correccional da Unidade deve permitir a apuração e a responsabilização de servidores e de pessoas jurídicas por infrações administrativas, constituindo importante elemento no contexto das medidas necessárias para adoção de Programa de Integridade. O objetivo da presente análise é o de avaliar o Ministério está registrando as informações referentes a procedimentos disciplinares instaurados nos sistemas CGU-PAD e CGU-PJ

Quanto às apurações em face de servidores públicos, pode-se afirmar que, de modo geral, os resultados da atividade correccional do Ministério estão sendo devidamente monitorados, tendo como evidências levantamento situacional apresentado pelo corregedor setorial em 15/05/2019 (http://infraestrutura.gov.br/images/_corregedoria/2019/05-maio/graficos/APRESENTACAO-CORREGEDORIA-15.05.2019.pdf).

Para avaliar os registros no sistema CGU-PAD, foi solicitada relação de processos que transitaram na unidade em 2018, sendo manifestação realizada por meio da Nota Informativa nº 30/2019/CORREG/GM. Fragilidades observadas no sistema CGU-PAD são apresentadas no Quadro 2 a seguir.

Quadro 2: Falhas identificadas no sistema CGU-PAD

Fragilidade	Quantidade de Processos	Processos com Registro no CGU-PAD	Processos sem Registro no CGU-PAD
Ausência de registros de todos processos pendentes de juízo de admissibilidade	3	0	3
Ausência de registros de processos com juízo de admissibilidade concluídos	55	7	48

Fonte: CGU-PAD

Questionada a unidade sobre os fatos, essa indicou que diante de uma determinação em específico emitida pela CGU, possui a sistemática de só inserir no sistema as situações em que se confirmam a admissibilidade dos fatos, o que justifica o número baixo de registros.

Dessa forma, infere-se que a Unidade não tem utilizado o módulo processos a instaurar satisfatoriamente. Embora não exista determinação específica de sua utilização por parte da CGU, o módulo permite a gestão de apurações disciplinares que estejam em fase de juízo de admissibilidade, investigação preliminar ou aguardando a instauração de procedimento disciplinar, implicando em avanços na gestão de demandas pendentes na área correcional e maior transparência de seus atos.

No tocante à apuração em face de pessoas jurídicas, cumpre registrar que a Portaria CGU nº 1.196/2017, regulamentou o Sistema CGU-PJ, que trata dos registros pertinentes aos processos administrativos de responsabilização instaurados com base na Lei nº 12.846/2013 – Lei Anticorrupção. A setorial possui cadastrado somente um desse tipo de processo, instaurado em 02/10/2017 e em fase atual de instrução.

3. Avaliação do controle de velocidade nas rodovias federais

Com o trabalho realizado no âmbito do Relatório de Auditoria nº 201801334, no qual se avaliou a operação do controle de velocidade nas rodovias federais, tanto no DNIT quanto na ANTT, identificou-se necessidade de melhorias e avanços na segurança viária, para implementação pelos órgãos do SNT, sob a coordenação do Denatran, especialmente nos seguintes aspectos: metodologia única de definição e tratamento de Pontos Críticos; implantação do Cadastro Único de Acidentes; controle de velocidade por segmento; ampliação da utilização do SNE; e, aplicação do art. 320 do CTB.

a. Metodologia única de definição e tratamento de Pontos Críticos.

Verificou-se a inexistência de um padrão único para a forma de definir e tratar Pontos Críticos, isto é, aqueles locais ou trechos de vias com maior índice de acidentes. A metodologia para a definição de pontos e segmentos críticos nas rodovias se faz necessária para a tomada de decisão quanto à necessidade e os locais onde serão necessários a instalação de equipamentos de controle de velocidade ou outra medida que se fizer necessária.

Registra-se que de acordo com o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), criado pela Lei nº 13.614, de 11.01.2018, e instituído pela Resolução CONTRAN nº 740, de 12.09.2018, ficou estabelecida a ação de unificar a metodologia utilizada na identificação de pontos e segmentos críticos em rodovias, cujos responsáveis seriam: CONTRAN, DNIT, ANTT e PRF. O prazo para conclusão da ação era 31.12.2018, mas até junho de 2019 não houve definição da metodologia.

Especificamente quanto à ação prevista no Pnatrans, identifica-se falta de coordenação por parte do Denatran para a condução das tratativas com os órgãos envolvidos. Pelas manifestações das unidades (DNIT, PRF e ANTT), percebe-se que há iniciativas individuais para tratamento do assunto, sem a efetiva integração dos envolvidos para a solução do problema.

Embora não tenha sido implementado, cabe destacar o estudo elaborado para as rodovias federais, sob jurisdição do DNIT, pelo Departamento de Planejamento e Pesquisa da Autarquia, denominado PMSR (Programa para Melhoria da Segurança Rodoviária por Intermédio do Tratamento de Segmentos Críticos), aprovado pela Diretoria Colegiada em 25.07.2017, a partir de metodologia disponibilizada pela UFSC. Tal estudo identificou 1.392 pontos críticos, precificou as intervenções necessárias, estimadas em R\$ 3,38 bilhões e hierarquizou 452 intervenções de melhor relação custo/benefício, definindo um cronograma de intervenções de 2017 a 2028, especificando o método e o tipo e custo de cada intervenção necessária.

Assim, é recomendável que seja implementado um programa de melhoria das vias, com base em Auditorias de Segurança Viária, valendo-se, quando for o caso, de benchmarking em casos bem-sucedidos em outros países.

b. Implantação do Cadastro Único de Acidentes, de abrangência nacional, com padronização e uniformização de definições das causas dos acidentes.

Somente com a implantação do cadastro único, a ser utilizado por todos os atores envolvidos no registro e tratamento de acidentes, tais como os Detrans, Polícia Rodoviária e integrantes dos Sistema de Saúde, em todos os níveis, que permita o rastreamento de cada acidente, em todas suas fases, será possível, a partir da formação de um banco unificado, obter informações e dados estatísticos mais confiáveis, visto não haver uniformidade nos sistemas atuais, que permitirão um melhor controle e planejamento das ações necessárias à implementação de políticas públicas voltadas ao tema.

Já foi identificada a necessidade de padronização nos registros de acidentes, inclusive na forma de registros entre PRF e concessionárias, na qual há divergências.

Conforme informações do Denatran, *“de acordo com os incisos X e XI do art. 19 do CTB, compete ao DENATRAN organizar a estatística geral de trânsito no território nacional e estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito”*. No entanto, até o presente momento essa ação não foi desenvolvida e implementada.

Informou ainda que o CONTRAN chegou a regulamentar a matéria, inicialmente por meio da Resolução nº 206, de 26.10.2006, que estabeleceu as bases para a organização e o funcionamento do Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito - RENAEST, a qual foi substituída pela Resolução CONTRAN nº 607, de 24.05.2016 e que está no planejamento do Departamento a revisão da norma para o desenvolvimento do referido sistema. Dessa forma, verifica-se que o sistema ainda não foi implementado e permanece a carência de unificação de um sistema único e metodologia unificada para os registros de acidentes. Consta inclusive no Pnatrans iniciativa para adequar os sistemas e metodologias dos órgãos e entidades para coleta de dados sobre acidentes e mortes.

Dessa forma, recomenda-se a conclusão do sistema para unificar os dados e eliminar as divergências existentes nos dados de acidentes, de forma a contribuir para os estudos e análises para a adoção de ações que visem à redução de acidentes.

Outro fator que carece de melhorias é a classificação das causas dos acidentes. Nas estatísticas publicadas pela PRF, a causa provável de excesso de velocidade não é expressiva dentre os outros tipos de causas de acidentes, dos quais se destacam, por exemplo: perda de controle (imperícia), deixar de manter distância segura do veículo e descuido do motorista. Em que pese a velocidade incompatível ser tratada como uma das principais causas de acidentes, ao se verificar os dados da PRF, esse tipo de causa corresponde em média a 10% dos acidentes.

Ocorre que atualmente os registros são feitos apresentando uma única causa, no entanto, vários fatores podem contribuir para a ocorrência de um acidente. Esse fato, aliado à sugestão da PRF de que sejam assinalados todos os fatores contribuintes para o acidente de trânsito, pode demonstrar a real participação da velocidade incompatível nos acidentes de trânsito. Adicionalmente, a PRF já identificou, por exemplo, que devem ser evitados fatores genéricos nas classificações das causas como: falta de atenção e desrespeito à sinalização. Essas alterações na forma de registros de trânsito trarão mais dados para estudos e planejamento de políticas públicas voltadas à segurança no trânsito.

Assim, verifica-se a necessidade de implementação de melhorias nas classificações das causas e a implantação de um Cadastro Único de Acidentes.

c. Controle de velocidade por segmento

Embora se reconheça que os dispositivos fixos constituam auxílio importante na redução de velocidades em locais mais críticos, é preciso ponderar que o fazem de forma pontual, e que, imediatamente após ultrapassado tal ponto de controle, há uma tendência de que parte dos veículos volte a trafegar em velocidade mais elevada, frustrando parte dos efeitos esperados. Assim, para trechos altamente críticos, torna-se indispensável o avanço no processo, procedendo as alterações necessárias na legislação, de forma a implantar o controle de velocidade por trecho, ou seja, aferição da velocidade média entre dois pontos, processo já implantado há vários anos, de forma exitosa, em diversos países, entre os quais a Áustria, Portugal, Espanha, Inglaterra, entre outros.

Nos trechos monitorados da Itália de 2005 a 2008, houve redução de 51% nas taxas de mortalidade, de 27% nos acidentes com lesões e de 19% no número de acidentes sem vítimas. Na Áustria, em um túnel da cidade de Viena, nos dois primeiros anos, houve redução de 33,3% no número de acidentes com vítimas, de 48,8% no número de acidentes com vítimas graves e fatais e de 32,2% no número de acidentes com vítimas leves. (NT 222-B/2012 – CET/SP)

Experiência piloto já foi implantada em São Paulo, com sentido somente educativo, por não ter obtido autorização do Denatran para cobrança das multas, por falta do suporte normativo. Provavelmente não teve o impacto que poderia ter, pela impossibilidade da punição aos infratores.

O controle de velocidade por segmento está entre as recomendações do *ITF - International Transport Forum*, órgão intergovernamental ligado à OCDE, no documento intitulado “Velocidade e Risco de Colisão” (*Speed and Crash Risk*), publicado em <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/speed-crash-risk.pdf>, em razão de tal prática se revelar muito eficaz não apenas na redução da velocidade, mas também em contribuir para uma maior

homogeneização do fluxo de tráfego, com aumento da capacidade da via, resultante da variabilidade reduzida na velocidade dos veículos.

O ITF acrescenta, porém, que medidas tomadas isoladamente são menos eficazes do que uma abordagem integrada de gerenciamento de velocidade. A fiscalização automatizada da velocidade deve ser acompanhada por ações intensas de comunicação. Só as alterações no limite de velocidade têm pouco efeito, a menos que sejam acompanhadas por outras medidas (fiscalização, comunicação, educação). Os esforços devem ser mantidos ao longo do tempo. Quando a fiscalização não é mantida, os resultados geralmente não são mantidos e as velocidades tenderão a subir novamente.

Em resposta à CGU, no Ofício nº 113/2019/DPI/CSV/DIROP, a PRF informou já haver atuado, sem sucesso até o momento, para a alteração do CTB, apresentando proposta de alterações legislativas em análises de Projetos de Lei diversos, como parte do esforço legal, considerado um dos principais pilares nas ações para Segurança Viária.

Consta no Pnatrans a ação de Ampliar o Modelo de Controle de Velocidade, cujo prazo findou em 31.12.2018, sem que tenham sido desenvolvidas ações nesse sentido. Para se ampliar o modelo de controle de velocidade, entende-se ser necessário um estudo prévio, que poderia ser conduzido pelo órgão executivo de trânsito da União que é o Denatran, ou outro órgão do sistema nacional de trânsito, para posterior encaminhamento de alterações na legislação que se fizerem necessárias para o Congresso Nacional.

É necessário, portanto, que esforços adicionais sejam envidados para que se altere a legislação, inserindo no CTB a possibilidade de controle de velocidade por segmento, como importante avanço na redução de acidentes e vítimas de trânsito, sendo recomendável que seja implantado pelo DNIT, ANTT e PRF, sob monitoramento do Denatran, um projeto piloto em pontos altamente críticos, previamente selecionados, com o objetivo de se avaliar o processo em maior profundidade.

d. Ampliação da utilização do SNE

A despeito de o SNE ser **o único meio hábil** de notificação eletrônica, a adesão dos órgãos do SNT, bem como dos proprietários e condutores de veículos, é **facultativa**, o que impede, por exemplo, que todas as notificações do DNIT possam ser efetuadas pelo sistema, valendo apenas para aqueles que, voluntariamente, se cadastrarem. Atualmente, a Autarquia expede, em média, 30.000 a 50.000 notificações mensais pelo SNE, frente às 120.000 notificações diárias que realiza.

Ademais, o SNE não está totalmente desenvolvido conforme a Resolução do CONTRAN, só possibilitando a realização de notificação, visualização do Auto de Infração, geração da GRU para recolhimento e obtenção de formulário, em formato PDF, para indicação de condutor infrator.

Torna-se necessário assim, com a celeridade requerida, que, além do desenvolvimento completo do sistema, seja procedida pelo CONTRAN a alteração na legislação pertinente, **de forma a tornar obrigatório o seu uso**, por todos os órgãos e cidadãos.

Com isso, é possível vislumbrar ganhos extremamente relevantes de produtividade, em face da economia de tempo proporcionada pela desburocratização do processo de notificação, evitando desperdícios pela eliminação de impressões das notificações em papel, seu manuseio e envio, devoluções, etc.

Além da maior eficiência do processo, inerente à comunicação eletrônica ao infrator, seria proporcionada uma queda de custos, uma vez que, em um primeiro momento, cada registro de notificação no SNE, no caso de utilização maciça do sistema por todos os entes, poderia ser reduzido a um valor estimado de R\$ 0,78, ou ainda menor, o que, resultaria numa economia de 60% sobre os gastos atuais, se comparado ao preço de R\$ 1,95/unidade pago aos Correios.

e. Aplicação das verbas decorrentes de multas para ações de trânsito - art. 320 do CTB

É de extrema relevância que se cumpra o artigo 320 do CTB, fazendo aplicar os recursos arrecadados com as multas de trânsito nos fins previstos, qual seja, ações de segurança de trânsito, a saber: *“(...) A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, **exclusivamente**, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.(...)”*(original sem grifo).

Significa dizer que tais verbas não devem ser alocadas nos orçamentos dos órgãos para o custeio dos mesmos, mas devem ser integralmente aplicadas em ações diretas de melhoria das condições de segurança, como prevê o citado artigo.

De forma idêntica, o seu parágrafo primeiro, fazendo aplicar os 5% sobre o valor arrecadado, efetivamente, em ações de educação de trânsito, promovendo campanhas massivas de conscientização para a segurança do trânsito, mediante destinação das verbas das multas, conforme previsto no CTB.

Tais procedimentos, de acordo com os manuais da OMS, dão força institucional à Administração pelo ato de fiscalização e punição dos infratores, gerando a percepção por parte dos administrados do justo retorno, em forma de benefícios coletivos, dos valores arrecadados.

Por todo o exposto, todos os esforços devem ser envidados pelos órgãos responsáveis, tendo à frente o Ministério da Infraestrutura e o Denatran/SNTT, como órgão coordenador, no sentido de implementar as medidas apontadas no Relatório de Auditoria nº 201801334, além de outras que se façam necessárias, para implantação de políticas consistentes e permanentes para alcance das metas previstas no Pnatrans. Ao Denatran foram expedidas as recomendações apresentadas no Quadro 3.

Quadro 3 – Recomendações ao Denatran no Relatório de avaliação do controle de velocidade

Recomendações que necessitam de atuação do Denatran
1. Apresentar novo prazo para a definição de metodologia única de identificação de pontos críticos e a metodologia definida quando finalizado os trabalhos.
2. Avaliar formas para a desburocratização da administração pública, incluindo o estudo e avaliação de notificação de infração e de penalidades exclusivamente por meio eletrônico, incluindo o aperfeiçoamento do SNE (todas as operações do processo: Notificação, Defesa, Indicação de Infrator, Recolhimento da Multa e outras que sejam necessárias), e identificando as alterações necessárias na legislação vigente a serem propostas ao legislativo para viabilizar essa alteração.
3. Atuar como Coordenador e acompanhar a implementação do Pnatrans.
4. Concluir e implantar o RENAEST e estabelecer padronização para o registro das ocorrências, incluindo reavaliar a classificação das causas.
5. Ao DENATRAN/DNIT/ANTT/PRF: Promover estudos técnicos e avaliar implantar projeto piloto em pontos altamente críticos (controle por velocidade média) e alteração na legislação vigente (Ação A415 Pnatrans).

Fonte: Relatório de Auditoria nº 201801334

4. Avaliação da gestão e aplicação dos recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset)

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503, de 23.09.1997, em vigor desde 22.01.1998, estabeleceu em seu artigo 320, parágrafo primeiro, que o percentual de 5% do valor das multas de trânsito deve ser depositado mensalmente, na conta do Funset.

A composição do referido fundo foi estabelecida pela Lei nº 9.602, de 21.01.1998 e regulamentada pelo Decreto nº 2.613, de 03.06.1998, bem como foi estabelecida a gestão pelo Departamento Nacional de Trânsito – Denatran. Ressalta-se que esse Decreto regulamentou o art. 4º da Lei nº 9.602/1998, quanto a aplicação dos recursos do Funset, cuja finalidade é custear as despesas do Denatran, relativas à operacionalização da segurança e educação de trânsito.

Destaca-se, ainda, a aplicação prevista na supervisão, coordenação, correção, controle e fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito; na articulação entre os órgãos dos Sistema Nacional de Trânsito (SNT); na implementação, informatização e manutenção do fluxo permanente de informações com os demais órgãos do SNT; na elaboração e implementação de programas de educação de trânsito; e, na organização e manutenção de modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências e os acidentes de trânsito.

Do exposto, o objetivo da auditoria foi avaliar a gestão do fundo, quanto a alocação, a finalidade e a efetividade da aplicação dos recursos do Fundo, comparativamente ao disposto nos normativos vigentes e de criação do respectivo fundo. Nesse sentido, buscou-se responder as seguintes questões de auditoria:

1. Há planejamento do Denatran quanto à aplicação dos recursos do Funset?
2. A aplicação dos recursos do Funset é feita conforme as finalidades previstas no Decreto nº 2.613/1998?
3. É efetiva a aplicação dos recursos do Funset?

- a. Há mecanismos de avaliação da efetividade quanto a aplicação dos recursos do Funset (indicadores e metas)?

Como resultado, registra-se: a falta de planejamento da aplicação dos recursos; a ineficácia na gestão do repasse de recursos ao fundo; a deficiência na transparência da gestão dos recursos; e a ausência de mecanismos de avaliação da efetividade da aplicação dos recursos.

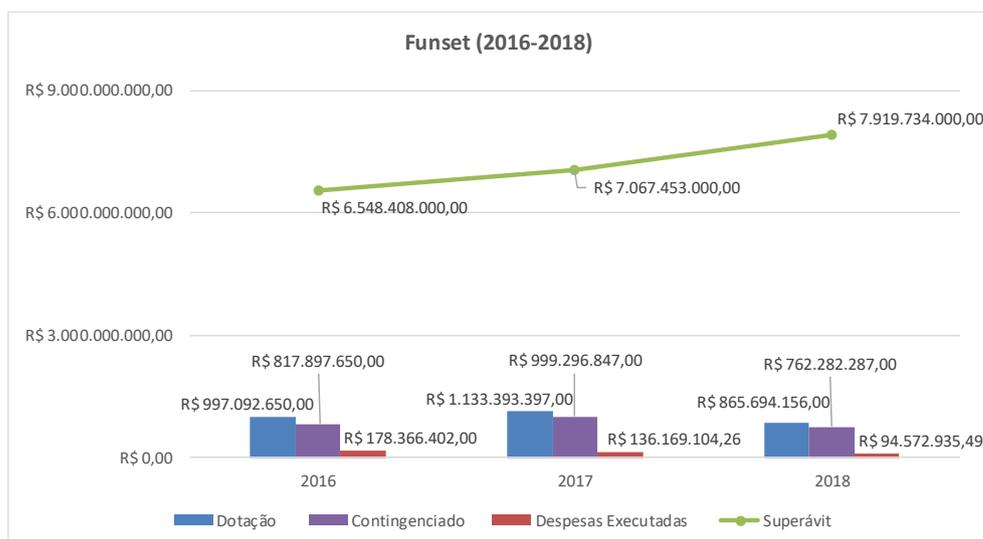
Tais falhas identificadas na gestão do Funset podem gerar deficiências quanto a aplicação de recursos do fundo em ações direcionadas à operacionalização da segurança e educação de trânsito, reduzindo os benefícios que poderiam ser alcançados para a redução da ocorrência de acidentes de trânsito. O detalhamento dos achados é apresentado a seguir.

4.1. Contingenciamento recorrente do fundo e ausência de planejamento para aplicação dos recursos.

A avaliação realizada quanto ao Funset, no período de 2016-2018, permitiu observar o contingenciamento recorrente do fundo e que não há planejamento orientado para resultados, bem como critérios de priorização de projetos pela área gestora do Fundo – Denatran – que visem potencializar a aplicação dos recursos do fundo.

Conforme gráfico da Figura 1, ao final de 2018, o Funset apresentou um superávit de cerca de R\$ 7,9 bilhões e sofreu em média um contingenciamento anual de 86% do orçamento no período analisado de 2016-2018.

Figura 1: Dotação x Despesas x Superávit x Contingenciamento – Funset (2016-2018).



Fonte: <https://www2.camara.leg.br/orcamento-da-uniao/leis-orcamentarias/loa>, consultado em 21/06/2019.

Ainda que haja um superávit financeiro no fundo, o contingenciamento é um dos fatores que interfere na execução do orçamento e no atingimento das finalidades atribuídas ao

Funset. Conforme apontado em Texto para Discussão publicado pelo IPEA¹, “os fundos são expostos a uma série de intervenções fiscais, que redundam, por vezes, em uma baixa execução orçamentária”. Ademais, o estudo identifica a ausência de parâmetro para a composição da reserva de contingência, servindo assim o Funset à construção de uma sistemática de receita primária.

Do montante disponível, cerca de R\$ 409 milhões aplicados, no período de 2016-2018, se concentraram basicamente na informatização, manutenção de sistemas e base de dados do Denatran. Da análise realizada, 99% (aproximadamente R\$ 403 milhões) de recursos oriundos do fundo, foram empregados em contratos com o Serpro, abarcando em seus correspondentes escopos a implementação, informatização e manutenção do fluxo permanente de informações com os demais órgãos do SNT, conforme gráfico da Figura 2 e Anexo I.

Figura 2: Execução do Funset no período de 2016-2018.



Verifica-se, portanto, que o Denatran utiliza o recurso disponível basicamente na operação e manutenção de sistemas. Em adição, não se identificou que o Denatran possua um planejamento estruturado, com indicadores e metas, baseado em estudos e projetos elaborados, que visem ao atingimento dos objetivos do fundo e sirvam como fundamento para pleitear o descontingenciamento dos recursos. Bem como, o Departamento não apresentou um processo para priorização de projetos fundamentado e alinhado aos objetivos do Funset e aos recursos disponíveis, capaz de transformar o planejamento em resultados.

Assim, a falta de um planejamento do Denatran, aliado ao contingenciamento regular do Funset, prejudica o atingimento dos objetivos a que se destina (segurança e educação no trânsito).

Vislumbra-se que com o desenvolvimento de planejamento e ações de priorização adequados, o Denatran possa fomentar e desenvolver projetos relacionados à operacionalização da segurança e educação no trânsito, de modo a viabilizar o alcance dos objetivos e metas a serem definidos.

¹TD 2458 - Fundos Especiais e Políticas Públicas: uma discussão sobre a fragilização do mecanismo de financiamento. IPEA, março/2019.

http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=34645&Itemid=444

4.2. Falha na gestão do repasse dos recursos de multas ao Funset

A análise em questão avaliou a gestão do repasse de recursos de multas ao Funset, em que se constatou a necessidade de aperfeiçoamento do sistema FunsetNet visando atender plenamente às necessidades do órgão. A gestão do repasse dos 5% das multas de trânsito pelos órgãos componentes do SNT é feita pelo Denatran por meio do sistema informatizado FunsetNet, conforme Resolução nº 335/2009 do Contran.

O FunsetNet é uma ferramenta eletrônica que interliga o Denatran e demais órgãos e entidades integrados ao SNT, possibilitando o envio, em tempo real, das prestações de contas relativas ao Fundo. Tal sistema foi desenvolvido para consolidar os arquivos enviados pelo Renainf, pelos órgãos autuadores, pelos bancos arrecadadores e dados do Siafi, e que cujas informações conciliadas são visualizadas e validadas pelo Denatran.

Apesar do acompanhamento do Sistema pelo Departamento, foi informado que os bancos não disponibilizam os arquivos (informações) necessários para alimentação do software e ainda destacou a baixa adesão dos órgãos de trânsito ao referido sistema (29,15% dos municípios estão integrados ao SNT em 2018). Para os órgãos que não aderiram, a prestação de contas é feita por meio físico. Destaca-se que o FunsetNet não é integrado ao Renainf (sistema no qual as multas são cadastradas), o que poderia trazer maior eficiência ao processo, e conforme apontado pelo gestor, apenas os repasses do Renainf são importados de forma integral ao sistema. Tais fatos dificultam o confrontamento e processamento de informações pelo Denatran e limitam a extração de informações gerenciais e completas do fundo.

Nesse sentido, apesar da Lei nº 9.602/1998 estabelecer a gestão do Funset pelo Denatran, o qual deve adotar medidas para gerenciamento do fundo, não foram observadas ações concretas do departamento junto às entidades integrantes do SNT estabelecendo a obrigatoriedade de adesão daquelas junto ao FunsetNet ou a cobrança aos bancos das informações que devem ser repassadas por eles.

A conferência dos dados pelo Denatran no sistema é executada de forma manual e individualizada. Uma solução automatizada, com emissão de alertas, traria mais eficiência ao processo. Dessa forma, constata-se que a gestão do fundo pelo Denatran carece de melhorias, no que concerne ao sistema FunsetNet, sendo necessário a implementação de ferramentas que possibilitem a conferência pelo Denatran da integralidade dos recursos devidos ao fundo.

4.3. Deficiência de transparência na gestão dos recursos do Funset

Na análise realizada da transparência da gestão dos recursos observou-se deficiência na publicação de informações quanto ao Funset, no sítio eletrônico do Denatran, cujo aprimoramento deverá ser buscado visando a prestação de contas à sociedade quanto à arrecadação e as aplicações relacionados ao Fundo.

Conforme o Guia da Política de Governança Pública² (2018), a transparência representa o compromisso da administração pública com a divulgação das suas atividades, prestando informações confiáveis, relevantes e tempestivas à sociedade.

A página disponibilizada pelo Denatran com informações quanto ao Funset, traz apenas "Demonstrativos" das ações contidas no PPA 2016-2019, com a execução do orçamento (Dotação, Empenho, Liquidação e Pagamento), não sendo possível verificar em quais objetos os recursos foram aplicados.

Ainda, em consulta à página de internet do Ministério da Infraestrutura, não há no sítio eletrônico relatório gerencial ou equivalente que traga informações do Funset quanto aos recursos arrecadados e sua aplicação, tal como preconiza o artigo 3º do Decreto nº 9.203/17 de governança da administração pública federal, onde define a transparência na gestão, acesso à informação pública de qualidade e política de comunicação sistemática com a sociedade como princípios da governança.

Ademais, a Lei nº 12.527/11 (Lei de Acesso a Informação - LAI), que regula o acesso a informações, traz como diretriz a divulgação de informações de interesse público, independentemente de solicitações, a utilização de meios de comunicação viabilizados pela tecnologia da informação, e ainda a divulgação relativa à implementação, acompanhamento e resultados dos programas, projetos e ações, bem como metas e indicadores propostos.

Embora dados quanto ao Funset estejam disponíveis em sítio eletrônico, entende-se como necessário que o Denatran publique em sua página informações de forma consolidada e facilmente acessíveis aos cidadãos, especialmente quanto a arrecadação e a aplicação de recursos, de modo a promover a comunicação transparente das atividades e dos resultados da organização, facilitando a participação da sociedade, em cumprimento ao Decreto nº 9.203/17.

4.4. Ausência de mecanismos de avaliação da efetividade da aplicação dos recursos do Funset

A análise realizada não identificou a adoção de indicadores que traduzam os resultados alcançados e a efetividade do Funset, principalmente no que se relaciona aos seus objetivos (segurança e educação no trânsito), impactando na possibilidade da realização de avaliações qualificadas que subsidiem as decisões alocativas de recursos.

O Denatran apresentou dois indicadores, associados ao PPA 2016-2019, para avaliação da aplicação dos recursos do Funset: Índice de vítimas fatais de acidente de trânsito e percentual de municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme Tabela 1 a seguir.

² <https://www.cgu.gov.br/noticias/2018/12/governo-federal-lanca-guia-sobre-a-politica-de-governanca-publica/guia-politica-governanca-publica.pdf>

Tabela 1: Indicadores PPA 2016-2019

Indicador	Referência (2014)	2016	2017	2018
Índice de vítimas fatais de acidentes de trânsito	21,48/100.000 habitantes	18,30/100.000 habitantes	17,98/100.000 habitantes	18,12/100.000 habitantes
Percentual de Municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito	26%	27,25%	28,30%	29,15%

Obs: o índice de vítimas fatais é apurado a partir de dados disponibilizados pelo Datasus.

Fonte: Relatório Anual de Avaliação PPA 2016-2019, Ano Base: 2018.

Apesar da redução do índice de vítimas fatais de acidentes de trânsito, não se pode afirmar que tal fato esteja associado aos investimentos em ações específicas com recursos do Funset, haja vista, que muitas variáveis podem influenciar nesses números, além de que os recursos do Fundo são majoritariamente investidos no desenvolvimento e manutenção de sistemas informatizados.

Quanto ao indicador de Percentual de Municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito, apesar da melhoria, percebe-se que ainda é um percentual baixo de municípios integrados (26% em 2014 para 29,15% em 2018), o que provoca limitação nas informações geridas pelo órgão nacional. Para ambos indicadores não se identificou meta estabelecida.

Portanto, os indicadores utilizados pelo Denatran para avaliação da efetividade da aplicação dos recursos provenientes do Funset e quanto ao atendimento aos seus objetivos, são deficientes. Destarte, como consequência, não há um processo claro e padronizado de avaliação quanto a efetividade do Fundo, capaz de relacionar a aplicação de seus recursos à operacionalização da segurança e educação de trânsito. Assim, melhorias na avaliação da efetividade do fundo pelo Denatran possibilitariam o planejamento com mais segurança das possíveis formas de intervenção para solução de problemas e medição da evolução de mudanças na realidade sob intervenção.

5. Avaliação da gestão e aplicação dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC)

O FNAC foi instituído pela Lei nº 12.462, de 04.08.2011, e regulamentado pelo Decreto nº 8.024, de 04.06.2013, e tem por finalidade destinar recursos para o desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil.

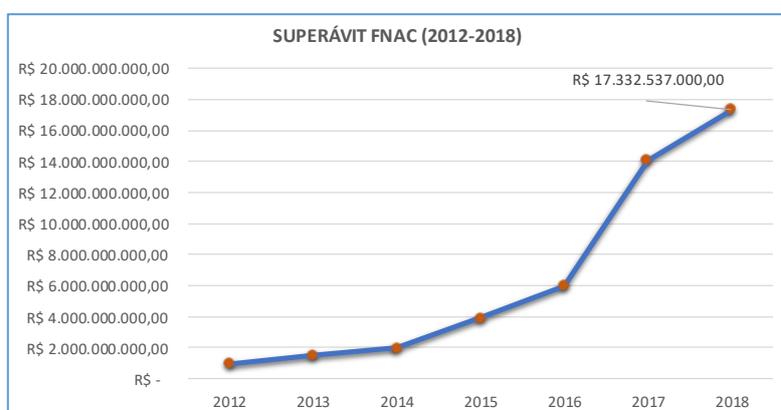
Os recursos devem ser aplicados na elaboração de estudos, planos e projetos para o desenvolvimento do setor de aviação civil; realização de investimentos em infraestrutura aeroportuária; programas de formação e capacitação de recursos humanos, de aperfeiçoamento da gestão aeroportuária e de investimentos em segurança da aviação civil; contraprestação do parceiro público em contratos de concessão; e fomento do setor de aviação civil (subsídios).

A composição do Fundo advém– como fixado nos referidos dispositivos – tanto das fontes de receita advinda das tarifas de embarque internacional, aplicações financeiras, adicional de tarifas

aeroportuárias (Ataero)³, quanto dos valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária. Este último, como revela o Plano Aeroviário Nacional - PAN tem a parcela de maior relevância contributiva para o Fundo, representando cerca de 60% de sua composição. Ou seja, a principal fonte de receitas do FNAC deriva dos pagamentos das contribuições ao sistema por meio de outorga fixa e variável resultantes das concessões de aeroportos à iniciativa privada.

Assim, o FNAC vem acumulando recursos desde 2012, com salto em 2017 devido às concessões dos aeroportos de Salvador, Porto Alegre, Florianópolis e Fortaleza, apresentando em 2018 um superávit de R\$ 17,3 bilhões, conforme gráfico da Figura 3.

Figura 3: Superávit FNAC (2012-2018)



Fonte: Relatório Resumido da Execução Orçamentária (RREO), referente ao mês de fevereiro de 2019, consultado em 17/05/2019.

Do exposto, o objetivo da auditoria foi avaliar a gestão do FNAC, quanto ao planejamento, a alocação e a efetividade da aplicação dos recursos do Fundo, comparativamente ao disposto nos normativos vigentes e de criação do respectivo fundo.

No âmbito da avaliação, buscou-se responder as seguintes questões de auditoria:

1. Há planejamento pela SAC quanto à aplicação dos recursos do FNAC?
2. A aplicação dos recursos do FNAC é feita conforme as finalidades previstas no Decreto nº 8.024/2013?
3. Há mecanismos de avaliação da efetividade quanto a aplicação dos recursos do FNAC (indicadores e metas)?

Como resultado, ressalta-se: deficiência no planejamento para a aplicação dos recursos, ausência de comprovação da avaliação do plano de investimentos proposto pela Infraero e da efetividade quanto à aplicação dos recursos do FNAC e, por fim, deficiências na transparência da gestão dos recursos.

³ Ataero foi extinto em janeiro de 2017, visando manter o equilíbrio econômico e financeiro dos contratos de concessões realizadas até 2016.

Tais falhas identificadas na gestão do fundo podem gerar comprometimento da avaliação dos resultados alcançados com a aplicação dos recursos do FNAC, aplicação em ações não previstas em normativo e deficiências na gestão e publicação de informações.

5.1. Deficiências no planejamento da aplicação dos recursos.

Constatou-se na presente análise a deficiência de planejamento do setor aeroportuário e aeronáutico civil no período de 2012-2018, no que tange a investimentos com recursos do FNAC, impactando na avaliação do alcance dos objetivos do Fundo estabelecidos no Decreto nº 8.024/2013.

Em 2012 foi lançado o Programa de Investimentos em Logística (Aeroportos) - PIL, pela Presidência da República, com foco nas concessões de aeroportos à iniciativa privada, fortalecimento e ampliação da aviação regional e aprimoramento regulatório.

Visando atingir os objetivos do PIL, em dezembro de 2012 foi anunciado pela Presidência da República o investimento em 270 aeródromos/localidades, denominado Programa de Aviação Regional e que cujos recursos para investimento seriam advindos do FNAC.

Assim, em junho de 2013, a SAC celebrou junto ao Banco do Brasil o contrato nº 11/2013, cujo objeto foi a gestão e administração financeira pela instituição dos recursos do FNAC, destinados à modernização, ampliação, reforma e construção de aeródromos, bem como a contratação de obras, serviços e compras, de acordo com os planos de investimentos definidos pela SAC/PR. Assim, no âmbito do referido contrato a SAC foi responsável pela decisão de escopo e diretrizes dos investimentos nos 270 aeroportos regionais contemplados no Programa de Aviação Regional.

Conforme auditoria do TCU (Acórdão TCU nº 3.484/2014 - Plenário), a qual demonstrou que não havia critérios objetivos para a escolha e priorização dos aeroportos, foram feitas propostas de se *“fundamentar, de forma objetiva, rastreável e amparada em estudos técnicos consistentes, a seleção de localidades beneficiadas pelo Programa de Aviação Regional (PIL Aeroportos), fazendo constar os fatores que poderão levar a sua futura exclusão do programa”*⁴.

Em ação paralela à contratação do Banco do Brasil, a SAC celebrou em 27.11.2013 o Termo de Cooperação nº 04/2013-SAC/PR junto à Universidade Federal de Santa Catarina/Laboratório de Transportes e Logística - UFSC/Labtrans, com intuito de aperfeiçoar e aprimorar os critérios de qualificação dos 270 aeródromos regionais.

Assim, com a compilação das avaliações realizadas pelo Banco do Brasil aos estudos realizados pela UFSC, em 2016 a SAC readequou o escopo do Programa de Aviação Regional, tornando 177 aeródromos considerados como aptos para composição da carteira de projetos e 58 classificados como prioritários. Bem como, culminou na publicação em novembro de 2018 do Plano Aeroviário Nacional – PAN o qual traduziu a estruturação/planejamento do setor voltado à aviação civil.

⁴ O TCU e o Desenvolvimento Nacional - Contribuições para a Administração Pública Brasília, 2018, 2ª edição (<https://portal.tcu.gov.br/desenvolvimento-nacional/infraestrutura.htm>).

Soma-se aos fatos, que a priorização dos investimentos no âmbito do Programa de Aviação Regional aconteceu somente em 2016, com a readequação do escopo acima abordada.

No entanto, apenas em novembro de 2018 foi estabelecido o planejamento de investimentos no setor da aviação civil, infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, com a publicação do PAN, inclusive com estabelecimento de critérios de priorização, evidenciando assim uma lacuna de 7 anos desde a criação do FNAC em 2011 e o estabelecimento do Planejamento Estratégico do setor de transporte aéreo (que incluiu o FNAC) em 2018.

Assim, verificou-se a deficiência de planejamento do setor de aviação civil, infraestrutura aeroportuária e aeronáutica no período de 2012 a outubro de 2018, o que compromete uma avaliação específica de aspectos tais como investimentos e sua aderência ao planejamento e consequentemente a avaliação da efetividade do FNAC no período informado.

Finalmente, entende-se que com o Plano Aeroviário Nacional, publicado em novembro de 2018, foi constituído planejamento do setor e consequentemente a priorização de investimentos em aeroportos com recursos do fundo. Com esta recente publicação, resta o estabelecimento de planejamento operacional anual de forma a detalhar os projetos e as iniciativas necessárias a serem implementadas a cada ano (nacional e regionalizado) com recursos do FNAC, ainda que a gestão de projetos/portfólio seja matéria dinâmica, com fins de atingimento dos objetivos e metas do Fundo.

5.2. Ausência de comprovação da avaliação de Plano de Investimentos da Infraero

A análise em questão visou avaliar a aprovação pela SAC dos planos de investimentos propostos pelo Comando da Aeronáutica - COMAER e pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero a serem executados com recursos do FNAC, conforme Art. 2º do Decreto nº 8.024/2013, em que se constatou a ausência de comprovação pela Secretaria de avaliação dos planos de investimentos da Infraero.

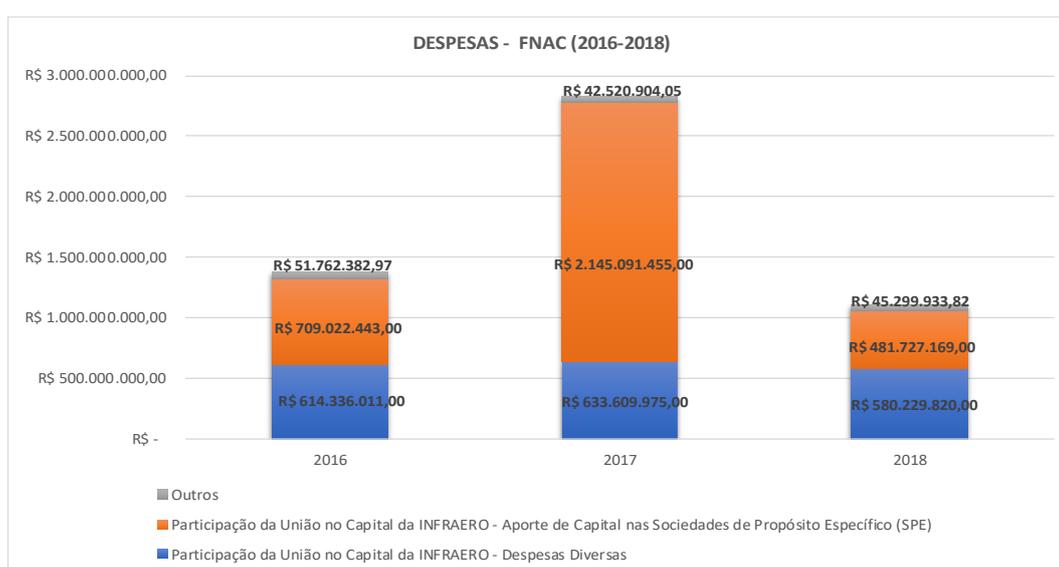
Diante da instrução do Decreto mencionado, solicitou-se à SAC a apresentação da aprovação dos Planos de Investimentos da Infraero e do COMAER, sendo apresentado pela referida Secretaria Termos de Execução Descentralizada e Resoluções do Comitê Gestor do Programa de Aceleração do Crescimento, como elementos de aprovação do Plano de Investimentos, do Comando da Aeronáutica e Infraero, respectivamente. Também foi apresentada a Nota Técnica nº 27/2017/DIAR-SAC/SAC-MTPA, de 28.07.2017, que demonstrou a análise realizada pela Secretaria quanto ao Plano de Investimento do Comaer.

Conforme destacado pela SAC no Despacho nº 90/2019/DPG/SAC, a governança adotada para análise e aprovação dos empreendimentos da Infraero, no que concerne aos recursos do FNAC, foram as estabelecidas pelo Programa de Aceleração do Crescimento –PAC, instituído pela Lei nº 11.578, de 26.11.2007, e Decreto nº 6.025, de 22.01.2007, no qual o Comitê Gestor do Programa de Aceleração do Crescimento – CGPAC que discriminava as ações do PAC. Por conseguinte, a SAC informou que as solicitações de inclusão de empreendimento no PAC eram realizadas e analisadas pelo Grupo Executivo do Programa de Aceleração do Crescimento – GEPAC que recebia as propostas de inclusões pela Infraero ou pela SAC.

No entanto, apesar da explicação do fluxo de governança, não foi apresentado pela Secretaria a atuação da mesma na análise e aprovação de empreendimentos que receberiam os investimentos com recursos do Fundo (Plano de Investimentos), como forma de subsídio à tomada de decisão pelo CGPAC e GEPAC.

Ao se avaliar os investimentos realizados com recursos do Fundo, constatou-se que cerca de 97% dos recursos do FNAC empregados no período de 2016-2018, tratam de investimentos na Infraero (Programa 0909 – Operações Especiais: Outros Encargos Especiais), principalmente no aporte nas Sociedades de Propósito Específico – SPE e ainda para investimentos em obras em aeroportos geridos pela Estatal, como demonstrado no gráfico da Figura 4.

Figura 4: Despesas com recursos do FNAC (2016-2018).



Legenda: Outros: recursos geridos pela SAC aplicados principalmente em aeródromos e aeroportos regionais.

Fonte: Siop, consultado em 17.05.2019.

Em referência aos aportes na Infraero com recursos do FNAC chama atenção o uso pela estatal, em específico, no ano de 2016, no Programa de Desligamento Voluntário, não atendendo ao estabelecido no §2º, da Lei nº 12.462/2011: *"Os recursos do FNAC serão aplicados exclusivamente no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil."*

Portanto, para 97% dos recursos do FNAC, especialmente quanto ao aporte da União no Capital da Infraero, investidos no período de 2016-2018, não houve comprovação da SAC quanto a aprovação dos planos de investimento da Infraero e, conseqüentemente, quanto à aderência ao planejamento e prioridades do setor de aviação civil e de infraestrutura aeroportuária e aeronáutica.

Ainda, quanto a avaliação do Plano de Investimento do COMAER, foi apresentada pela SAC a Nota Técnica nº 27/2017/DIAR-SAC/SAC-MTPA, cujo conteúdo trata da análise de aeroportos regionais, inclusive os inseridos no plano de investimentos em referência, vislumbrando a inclusão daqueles aeroportos no PAC.

Identifica-se que há uma carência de metodologia da Secretaria quanto a avaliação dos planos de investimentos da Infraero e do COMAER, conforme preconiza o Decreto nº 8.024/2013, impactando no planejamento operacional e, portanto, estratégico do setor da aviação civil relacionados aos investimentos com recursos do Fundo. E ainda, associa-se ao fato o risco do emprego dos recursos do FNAC em fins não estabelecidos em Lei, bem como o não retorno dos investimentos, impactando nos objetivos a serem atingidos com recursos do fundo. Portanto, entende-se necessária a adoção pela SAC de rotinas de avaliação dos planos de investimentos da Infraero e Comaer, a serem executados com recursos do fundo.

5.3. Inexistência de avaliação de resultados alcançados especificamente com recursos do Fundo

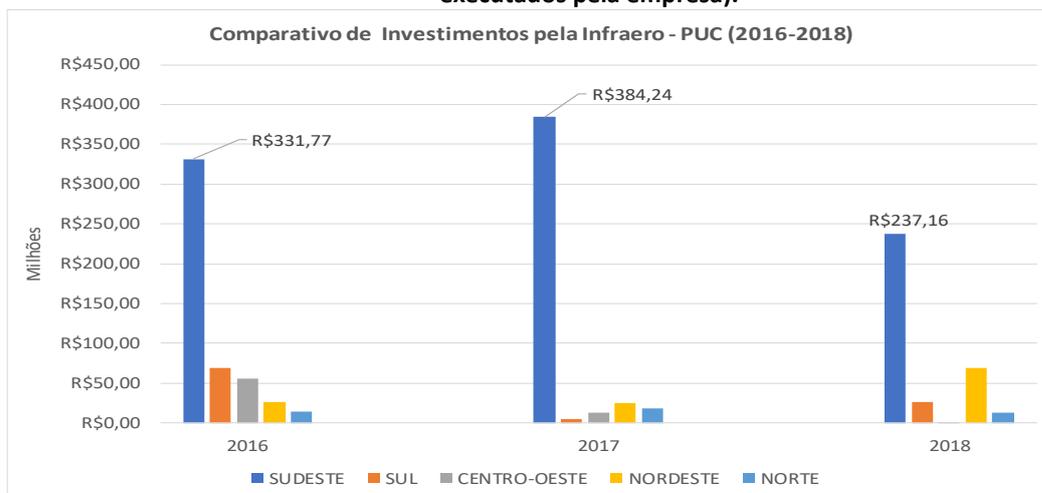
Avaliou-se a existência de indicadores e conseqüentemente os resultados alcançados no setor da aviação, infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil, referentes aos investimentos realizados com recursos oriundos do FNAC. Identificou-se que não há indicadores e avaliação específica de modo a quantificar os resultados atingidos com o fundo.

Solicitou-se à Secretaria de Aviação Civil a apresentação de indicadores e metas previamente estabelecidas referentes a aplicação de recursos procedentes do fundo em análise. Assim, a SAC apresentou indicadores associados ao Plano Plurianual do Governo Federal (PPA), destacando ser responsável por três⁵ vinculados ao Programa Temático: 2017- Aviação Civil. Esses indicadores estão vinculados a contribuições de toda a rede aeroportuária e, portanto, não destaca a contribuição efetiva que o FNAC tem e nem apresenta os resultados alcançados com recursos do fundo.

Aprofundando a análise no que concerne a investimentos e resultados alcançados quanto ao FNAC, com base nas informações fornecidas pela SAC, bem como de dados extraídos do sistema SIOP, apresentados no gráfico da Figura 5, e Anexo III, constatou-se que a concentração dos recursos do FNAC geridos pela Infraero (excluídas as participações em SPE's), no período de 2016 a 2018, esteve em aeroportos de metrópoles e na região Sudeste. Ressalta-se que não há planejamento estabelecido ou critérios que proponham a priorização de investimentos regionalizada de recursos, no entanto, a concentração dos recursos tal como percebida, ocasiona a limitação do acesso aos recursos, especialmente em regiões geograficamente remotas.

⁵ Indicadores sob responsabilidade da SAC: Movimentação de aeronaves na aviação regular e não regular (exceto Aviação Geral); Movimentação de carga aérea na aviação regular e não regular (exceto Aviação Geral); e Movimentação de passageiros na aviação regular e não regular (exceto Aviação Geral)

Figura 5: Investimentos por região no período 2016-2018 (avaliação de recursos transferidos para Infraero e executados pela empresa).



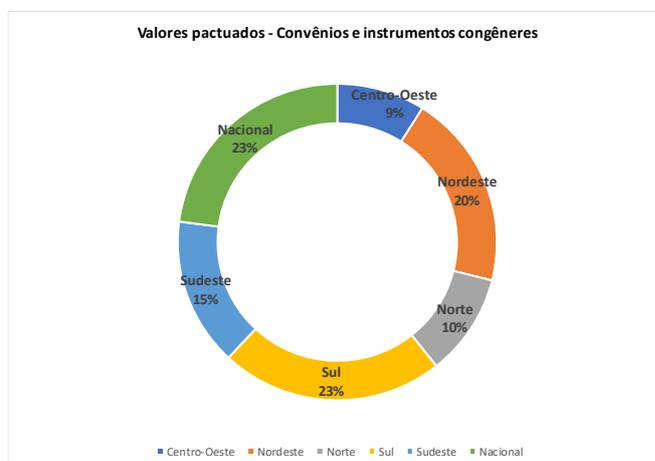
Legenda: PUC – Participação da União no Capital da Infraero.

Fonte: Siop, 17/05/2019

Em continuidade à análise de investimentos com recursos do Fundo, os 3% restantes (denominado “Outros”), no gráfico da Figura 4, foram aplicados nas seguintes ações: formação e capacitação de profissionais da aviação civil; construção, reforma e reaparelhamento de aeroportos e aeródromos de interesse regional e ações de gestão para o desenvolvimento da aviação civil.

Quanto aos aeroportos e aeródromos de interesse regional (valores pactuados em convênios e instrumentos congêneres, exclusivamente nos aeroportos regionais, celebrados diretamente pela secretaria, vigentes no período de 2016-2018), avaliou-se que, dos cerca de R\$ 1,2 bilhões pactuados para investimento, a concentração maior de recursos esteve nas regiões Sul e Nordeste, conforme gráfico da figura 6 e Anexo II. Quanto ao item denominado Nacional, estes se referem aos investimentos realizados na aviação regional, no entanto, sem indicação específica de aeródromo, tais como os Termos de Execução Descentralizada – TED’s celebrados com a Universidade Federal de Santa Catarina.

Figura 6: Valores pactuados para investimentos em aeroportos regionais com recursos do FNAC.



Fonte: Ofício nº 544/2019/GAB-SAC/SAC

Ainda, com base na planilha fornecida pela SAC de investimentos realizados - Anexo II, há aeroportos incluídos na lista que não constam na relação de aeroportos regionais (listagem fornecida pela SAC), tais como Iauaretê/AM, Estirão do Equador/AM, Aeroporto de Alcântara/MA (não é aeroporto comercial, previsão de investimentos de R\$ 70 milhões), Araruna/PB, Cajazeiras/PB e São Carlos/SP.

Além do mais, quanto a priorização estabelecida em 2016 para os aeroportos regionais e os investimentos realizados (no período de 2016-2018, excluídos os investimentos classificados como Nacional), conforme dados fornecidos pela SAC, cerca de 60% dos aeroportos que receberam investimentos possuem prioridade média e consumiram 70% do volume de recursos, conforme gráfico da Figura 7 e Tabela 2.

Tabela 2: Distribuição dos recursos conforme prioridade definida em 2016.

Prioridade	Quantidade de Aeroportos	Percentual em relação aos aeroportos	Volumes de recursos pactuados	Percentual em relação ao montante pactuado
Alta	6	14%	R\$ 113.199.252,62	12%
Média	26	60%	R\$ 685.030.913,32	70%
Baixa	5	12%	R\$ 41.770.008,35	4%
Sem priorização	6	14%	R\$ 139.345.179,15	14%
Total	43	100%	R\$ 979.345.353,44	100%

Fonte: Ofício nº 544/2019/GAB-SAC/SAC

Figura 7: Priorização e investimentos em aeroportos com recursos do FNAC.



Fonte: Ofício nº 544/2019/GAB-SAC/SAC

Comparativamente, o montante total de investimentos efetivamente realizados em grandes aeroportos no período analisado foi de R\$ 1,2 bilhões, já os investimentos com repasse efetivo de recursos nos aeroportos regionais foram da ordem de R\$ 370 milhões, valores repassados por meio de convênios e instrumentos congêneres pela SAC (Anexo II).

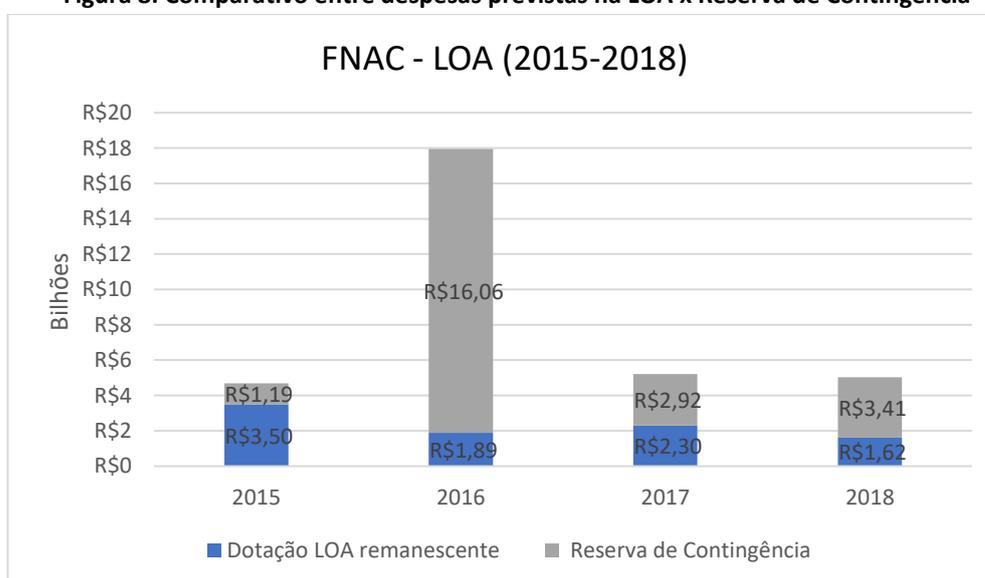
Portanto, um planejamento deficiente e conseqüentemente sem priorização, gerou a concentração na alocação dos recursos do FNAC, baixo investimento no Programa de Aviação Regional, bem como a centralização de investimentos em aeroportos que operam em grandes

metrópoles, especialmente nas regiões Sudeste e Sul (exemplo: Vitória, Rio de Janeiro e Curitiba), conforme Anexo II.

A situação encontrada reflete um planejamento embrionário do FNAC desde sua criação até o ano de 2018 quanto a aplicação dos recursos, impossibilitando inclusive a avaliação de benefícios gerados pelo fundo e a sua contribuição ao sistema de aviação civil, aeroportuário e aeronáutico.

Assim, apesar do FNAC ter sido concebido como uma forma de prover investimentos na aviação e infraestruturas aeroportuária e aeronáutica em território nacional, verificou-se que grande parte dos recursos foram destinados a grandes aeroportos, principalmente aos localizados nas regiões Sul e Sudeste, sendo tal fato resultado de um planejamento de investimentos incipiente, e conseqüentemente do contingenciamento ao qual o FNAC é submetido anualmente, como demonstrado no gráfico da Figura 8.

Figura 8: Comparativo entre despesas previstas na LOA x Reserva de Contingência – FNAC.



Fonte: LOA (2015-2018), consulta em 17/05/2019

Logo, a ausência de planejamento definido com metas e indicadores, comprometeu a avaliação dos investimentos com recursos do FNAC.

Portanto, a situação encontrada apontou a ausência de indicadores e metas especificamente para o FNAC, inviabilizando o monitoramento e a avaliação da efetividade da ação do fundo frente à sua finalidade instituída legalmente. A adoção de indicadores relacionados ao FNAC possibilitará aos gestores a avaliação quanto a efetividade do Fundo, sendo capaz de relacionar a aplicação de seus recursos aos objetivos pretendidos.

5.4. Deficiência de transparência da gestão dos recursos

Na análise realizada da transparência da gestão dos recursos observou-se deficiência na publicação de informações quanto ao FNAC, no sítio eletrônico do Ministério da Infraestrutura, cujo aprimoramento deverá ser buscado visando a prestação de contas à sociedade quanto à arrecadação e as aplicações relacionados ao Fundo.

Conforme o Guia da Política de Governança Pública⁶ (2018), a transparência representa o compromisso da administração pública com a divulgação das suas atividades, prestando informações confiáveis, relevantes e tempestivas à sociedade.

Em consulta à página de internet do Ministério da Infraestrutura, não há no sítio eletrônico relatório gerencial ou equivalente que traga informações do FNAC quanto aos recursos arrecadados e sua aplicação, tal como preconiza o artigo 3º do Decreto nº 9.203/17 de governança da administração pública federal, onde define a transparência na gestão, acesso à informação pública de qualidade e política de comunicação sistemática com a sociedade como princípios da governança.

A página disponibilizada pelo Ministério com informações do FNAC traz a distribuição da dotação nas SPE's, obras da Infraero, aviação regional e ações de capacitação, planejamento e gestão. No entanto, não há descrição dos locais de aplicação dos investimentos e resultados alcançados com os recursos do fundo. Sugere-se que a transparência seja aprimorada, incluindo a relação de contratos, convênios, TED's e outros instrumentos congêneres firmados no período, de modo a ser possível verificar em quais objetos os recursos foram aplicados e as efetivas entregas.

Ademais, a Lei nº 12.527/11 (Lei de Acesso a Informação - LAI), que regula o acesso a informações, traz como diretriz a divulgação de informações de interesse público, independentemente de solicitações, a utilização de meios de comunicação viabilizados pela tecnologia da informação, e ainda a divulgação relativa à implementação, acompanhamento e resultados dos programas, projetos e ações, bem como metas e indicadores propostos.

Conforme disposto no Decreto nº 8.024/13, os órgãos e entidades públicas recebedores de recursos do FNAC deverão apresentar anualmente, à SAC (atualmente à Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias⁷), o resultado da execução física e financeira dos recursos a eles transferidos, e esta, por sua vez, deve prestar contas e dar transparência à sociedade dos recursos administrados, de maneira a fortalecer o acesso público à informação.

Registra-se que foi objeto de sucessivos pedidos de postergação de resposta pela Secretaria a apresentação de informações da aplicação dos recursos do FNAC no período de 2016-2018 após solicitação, em relação aos Convênios e instrumentos congêneres, bem como dos recursos aportados na Infraero, inclusive necessitando de respostas da mencionada estatal acerca da aplicação dos recursos. E foi identificado instrumento, TED nº 01/2016 (celebrado entre SAC e Comando da Aeronáutica, objetivando a liberação de áreas militares para a expansão do Aeroporto Internacional de Fortaleza) não relacionado na planilha disponibilizada pela SAC. Assim, é necessária a melhoria nos controles internos de modo que a unidade possua uma visão gerencial das obras e investimentos com recursos do FNAC e isso se reflita na transparência das informações.

⁶ <https://www.cgu.gov.br/noticias/2018/12/governo-federal-lanca-guia-sobre-a-politica-de-governanca-publica/guia-politica-governanca-publica.pdf>

⁷ Conforme informações do órgão, com a publicação do Decreto nº 9.676, de 02.01.2019, compete à Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias a administração dos recursos do FNAC. Até então, o fundo era administrado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura.

Dessa forma, entende-se que a implantação de rotinas de gestão de informações do FNAC possibilitará aprimorar a capacidade de gestão, promoção do adequado acompanhamento dos investimentos com recursos do Fundo e conseqüentemente seus benefícios e prestação de contas à sociedade, e, embora dados do FNAC estejam disponíveis em sítio eletrônico, identifica-se a necessidade de aperfeiçoamento da informação disponibilizada, especialmente quanto a aplicação de recursos, de modo a promover a comunicação transparente das atividades e dos resultados da organização, facilitando a participação da sociedade, em cumprimento ao Decreto nº 9.203/17.

6. Resultado da avaliação na SNPTA

6.1. Avaliação do Cumprimento das Recomendações da CGU

O objetivo dessa avaliação foi analisar se a SNPTA atende as recomendações da CGU, por meio do Sistema Monitor. Esse é um sistema que permite o acompanhamento *online* das recomendações de forma centralizada e proporciona agilidade na comunicação entre a CGU e os gestores dos órgãos fiscalizados, com vistas a otimizar a gestão pública. Cabe destacar que as recomendações aqui tratadas em sua totalidade são oriundas da Ciset-PR, unidade de controle interno responsável pelo acompanhamento da Secretaria quando ainda vinculada a Presidência da República.

Dessa forma, a avaliação realizada traz a análise quantitativa e qualitativa a respeito das recomendações emitidas pela Ciset-PR à extinta SEP-PR, que se encontravam “Em monitoramento” até dezembro de 2018. De acordo com a Tabela 01, 120 recomendações em monitoramento, decorrentes de ações de auditoria da Ciset-PR, foram repassadas para a supervisão da CGTRAN.

Tabela 3: Quantidade de recomendações emitidas pela Ciset-PR por temas.

Temas - Recomendações	Quantidade	Percentual
Convênios	32	27%
Controles Internos	21	17%
Planejamento/Orçamento	13	11%
Apuração de Responsabilidade/Prejuízo	13	11%
Obras	11	9%
Terceirização	09	8%
Controles com Despesas com Pessoal	08	7%
Elaboração do Relatório de Gestão	05	4%
Termo de Cooperação	04	3%
TED	04	3%
Total Geral	120	100%

Fonte: Sistema Monitor – dados de junho de 2019

Registra-se que após análise, 33 foram consideradas atendidas (28%), 79 foram canceladas (66%), e 8 recomendações não apresentaram pronunciamento do gestor (6%) as quais permanecem em monitoramento, distribuídas por temas conforme Tabela 3. O cancelamento das recomendações ocorreu porque foram adotadas providências alinhadas com o objeto da recomendação, e a CGU

entende não serem mais monitoradas devido, entre outras causas, às sucessivas alterações na estrutura da Secretaria, ao lapso temporal e a perda objeto.

Tabela 4: Quantidade de recomendações em monitoramento por temas.

Temas - Recomendações	Quantidade	ID Recomendação
Apuração de Responsabilidade/Prejuízo	6	174116, 174117, 174118, 174122, 174349 e 174350
Obras	2	174348 e 174351
Total Geral	8	100%

Fonte: Sistema Monitor – dados de junho de 2019

Ao analisar o objeto das auditorias relacionadas às recomendações apresentadas na tabela acima, verifica-se que metade está relacionada a auditoria anual de contas de 2015 e a outra metade relacionada a serviços de dragagem no Porto de Suape/PE, executados por meio do Termo de Compromisso SEP N° 02/2009.

Quando se analisa o tempo de monitoramento dessas recomendações que permanecem em monitoramento, nota-se a ocorrência de pendências de providências por parte dos gestores desde o exercício de 2011.

O posicionamento da Secretaria sobre essas pendências é considerado de extrema importância porque traduz a correção dos problemas identificados, além de induzir melhorias nos controles internos, na governança e na gestão de risco do órgão.

6.2. Avaliação da governança da SNP sobre os recursos repassados

Foi realizado trabalho de auditoria (Relatório nº 201800564) que buscou avaliar se a governança da SNP sobre os recursos repassados para outros entes (via TED, PUC, Termo de Compromisso e Convênio) contribui para o desenvolvimento do setor portuário brasileiro.

O tema foi selecionado devido a existência de grande quantidade de instrumentos de repasse celebrados pela Secretaria e, conseqüentemente, a relevância da utilização desses instrumentos na execução de políticas públicas voltadas para a infraestrutura portuária. Cerca de 60% do total de recursos públicos destinados ao setor portuário nos últimos 5 (cinco) anos, aproximadamente R\$ 1,5 bilhão, forma repassados para outras entidades.

Os exames realizados demonstraram a necessidade de a Secretaria revisar o modo como são adotados os procedimentos decisórios de alocação de recursos. Isso porque, ao invés das definições de projetos e obras partirem dos Planos existentes para o setor, como, por exemplo, o Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP, a demanda surge de pleitos de partes interessadas, e somente depois é verificado se há divergências com o planejamento setorial, demonstrando nítida inversão do processo decisório.

Fragilidades também foram observadas no monitoramento e na avaliação da execução físico-financeira realizados pela SNP sobre os objetos executados, prejudicando a governança da Unidade sobre recursos repassados. É possível afirmar que a atuação da Secretaria no que se refere ao monitoramento e à avaliação das ações executadas com recursos descentralizados, além de não ser bem estruturada, se mostrou muito superficial, não atendendo às exigências

previstas no Decreto nº 9000, substituído pelo Decreto nº 9.676, assim como pela Portaria SEP nº 39.

Há dificuldade da Secretaria em fornecer dados básicos acerca dos objetos executados com recursos repassados para outras entidades, denotando a inexistência de monitoramento a contento desses objetos.

É possível afirmar que a SNP não analisou a conclusão, não dispõe de informações ou não assegurou a execução física-financeira de mais de R\$ 2,5 bilhões dos recursos repassados desde a sua criação em 2007.

No decorrer da auditoria, a Secretaria foi, em diversas ocasiões, instada a comprovar a operação/funcionamento dos produtos advindos dos recursos até então aplicados. Nesses casos a unidade se manteve silente e não apresentou evidências que comprovem a conclusão das ações supostamente executadas, tampouco o pleno funcionamento dessas e/ou os possíveis benefícios auferidos, muito devido a inexistência de acervo de dados dos objetos executados.

Cita-se como caso prático dos exames da CGU a verificação de deficiências alocativas em 28% dos recursos disponibilizados pela Secretaria a 22 portos públicos nos últimos 8 (oito) anos, cerca de R\$ 1,2 bilhão de um total de R\$ 4,3 bilhões. Desses R\$ 1,2 bilhão alocados em 6 portos, aproximadamente R\$ 548 milhões foram destinados à melhoria de performance na movimentação de carga, condição que não se concretizou ao se verificar que em tais portos houve redução de movimentação de carga após a realização dos investimentos, sem que ao menos a SNPTA apresentasse justificativas coerentes. Outros pontos a destacar são: falta de referenciais na elaboração de planos de trabalho, e o elevado quantitativo de instrumentos com pendências de análise de prestações de contas, equivalente a R\$ 1 bilhão em recursos repassados.

No tocante à disponibilidade e monitoramento de indicadores previstos no Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), capazes de mensurar a efetividade dos investimentos realizados nos portos públicos, verificou-se uma utilização intempestiva e incompleta da ferramenta, não contribuindo para o processo decisório e avaliação da efetividade dos investimentos. Tal condição implica em tornar o Plano um instrumento meramente burocrático, que pouco contribui para a efetivação das entregas à sociedade.

Assim a presente análise conclui que as ações executadas com recursos repassados a outros entes não vêm sendo apresentadas à sociedade, devendo a SNPTA, antiga SNP, como formuladora de política pública, certificar-se que o dinheiro público por ela repassado está sendo usado corretamente e, mais do que isso, se está atingindo o objetivo ao qual ele se propôs e de fato contribuindo para o alcance das metas do setor.

Torna-se necessário um novo olhar sobre o tema por parte da SNPTA de modo a mudar situação como a apresentada em relatório do Fórum Econômico Mundial, o qual classifica a qualidade da infraestrutura portuária brasileira na posição 106º de 137 países avaliados.

Como medidas propositivas, a CGU apresentou à SNPTA recomendações, dentre as quais estão: a conclusão e utilização de ferramenta de auxílio à tomada de decisão alinhada a ação prevista

no PNLP “Implantar metodologia de priorização de investimentos em portos públicos”; institucionalizar instrumentos para avaliar os resultados e os impactos das ações executadas, assim como delineamento adequado dos produtos esperados; melhorias na divulgação dos resultados dos objetos oriundos das transferências, assim como melhorias na utilização de indicadores previstos no PNLP, implicando-o como principal fonte para o processo decisório de alocação de recursos.

6.3. Avaliação do Termo de Compromisso celebrado entre a SNP e a COPPE-UFRJ

Como forma de alocação de recursos bastante utilizada pela SNP cita-se o Termo de Execução Descentralizada–TED, antigo Termo de Cooperação–TC. No bojo desta auditoria também foram identificadas diversas falhas na gestão desse instrumento.

O TED, em seu conceito atual, consiste em uma forma de descentralização de crédito entre órgãos e/ou entidades integrantes dos Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social da União, para execução de ações de interesse da unidade orçamentária descentralizadora e consecução do objeto previsto no programa de trabalho, respeitada fielmente a classificação funcional programática.

Visando analisar a operação e a governança do citado instrumento no âmbito da SNP selecionou-se, de forma aleatória, um TC/TED para exame. Nesse caso, o Instrumento escolhido foi o antigo, porém ainda vigente, Termo de Cooperação nº 01/2012, cuja favorecida é a Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ (processo nº 0045.001975/201-81), e cujo objeto pactuado destinou-se ao:

“Apoio e assessoramento técnico-científico à SEP/PR, para o desenvolvimento, elaboração e análise de pesquisas e estudos; monitoramentos; avaliações; apresentação de relatórios; pareceres e/ou notas técnicas sobre projetos básicos de dragagem e derrocamento nos portos públicos brasileiros, incluídos no Programa Nacional de Dragagem (PND) e inseridos no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), bem como: Análises e proposições de ações pertinentes de quantificação do assoreamento, armazenamento de informações estatísticas e composição de custos de dragagem. Projetos de sinalização náutica e balizamento inteligente para acessos e áreas de tráfego e atracação de embarcações aos portos públicos. Revisão das normas de acesso, tráfego e atracação de embarcações nos portos públicos. Simulações de manobras de embarcações nas áreas de atracação nos portos públicos. Definição de calado dos acessos aquaviários aos portos públicos. Reestruturação e Revitalização do INPH.”

A partir da análise desse TED, encontrou-se os achados detalhados nos subitens do quadro 4 a seguir.

Quadro 4: Resumo vulnerabilidades na gestão do TC 1/12

Achado	Breve descrição
Mal delineamento do Plano de Trabalho	A fragilidade teve reflexo durante toda a execução do Termo. Os ajustes do Plano foram reclamados uma semana após a assinatura do Termo.
Ausência de Planejamento	Propositura do projeto advinda da Universidade e não da SNP
Falta de pesquisa junto a outras Universidades	Não se vislumbrou pesquisa de valores junto a outras Universidades para se identificar o melhor custo-benefício para a realização dos objetos dos TED's
Ausência de Detalhamento financeiro	As metas constantes dos Programas de Trabalho com suas respectivas fases/etapas não tiveram o detalhamento financeiro de cada etapa.
Fuga do objeto	Por ser realizada por Fundações de Apoio pressupõe-se que se trata de projeto de ensino, pesquisa, extensão, desenvolvimento institucional ou inovação, o que não faz parte do objeto do TC 1/12
Terceirização de competências	Realização, pelos técnicos oriundos do TC 1/12, de atividades e competências corriqueiras e diretamente afetas à SNP, o que configura fuga do objeto e burla do instituto do concurso público
Não transferência do conhecimento	Dependência da SNP em relação aos técnicos da Universidade
Prazo indeterminado	Com início em 1.11.2012 a vigência se estende, até o momento, a setembro de 2019, quase 7 anos.
Aumento de aproximadamente 240% em relação ao valor inicial	Pactuado, inicialmente, para execução das 11 metas do Plano Trabalho, em R\$35.848.143,62, alcança, atualmente, o montante de R\$ R\$85.889.971,66
Produtos possivelmente não aplicados e/ou aplicáveis	A Meta relativa à revitalização do INPH teve como produto, a proposta da UFRJ de que o Instituto se transformasse em Organização Social – OS. Produto apresentado em 2016, sem ter sido aplicado até o momento, com impacto inclusive, em fases/etapas da respectiva meta que ficaram condicionadas à mudança no modelo de gestão, como por exemplo a capacitação.
Fragilidades no acompanhamento dos valores repassados	Não se demonstrou o sopesamento do cumprimento de cada meta/etapa/fase x os valores repassados. Fato fragilizado pela ausência dos respectivos detalhamentos financeiros.

Fonte: Elaborado pela equipe da CGTRAN/DI/SFC/CGU

Por fim, os problemas ora apontados originaram-se da falta de planejamento da SNP, a partir do qual decorreria, naturalmente, o esboço de um Plano de Trabalho atrelado às suas reais necessidades. Alia-se a isso, a ausência de detalhamento dos custos atinentes a cada meta/etapa/fase, cuja exatidão e pormenorização repercutem em toda a execução do instrumento.

Ainda nessa linha, a falta de um plano de trabalho bem delineado dificultou o acompanhamento e monitoramento da SNP no que tange ao cotejamento do recebimento do produto atrelado à correspondente satisfação financeira, justa e real de cada produto recebido.

Pelo exposto, conclui-se que não houve o devido planejamento e cuidado quando da delegação dos recursos consignados à SNP e transferidos via TC 1/12. Como causa dessas vulnerabilidades aponta-se a inexistência de referência para elaboração e aprovação de planos de trabalho bem detalhados.

A principal consequência é a dificuldade de avaliação, por parte da SNPTA, antiga SNP, da correta execução do TED bem como de uma possível cobrança do ente executor. Implicando a entrega de produtos aquém do acordado e que não contribuem para o alcance dos objetivos pretendidos pela Secretaria, provocando desperdício de tempo e de recursos.

6.4. Avaliação de dragagens realizadas no Porto de Itaguaí

Foi realizado trabalho de auditoria (Nota Técnica nº 2302/2018/NAC6/RJ/REGIONAL/RJ) que buscou avaliar riscos de prejuízos ao erário relacionados aos Termos de Risco de Investimentos firmados pelas arrendatárias CSN Mineração S.A, Companhia Portuária Baía de Sepetiba – CPBS e Sepetiba Tecon S.A., para a execução de serviços de dragagem nas bacias de evolução e canal de acesso do Porto de Itaguaí, administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ. Registra-se o tema, neste relatório, diante da influência da SNPTA em eventual autorização de ressarcimento de despesas as arrendatárias.

Com o objetivo de manutenção da profundidade de 20 metros do canal de acesso ao Porto de Itaguaí, bem como das bacias de evolução dos terminais de carvão e minério da CSN e do terminal de minério da CPBS serviços de dragagem foram executados no período de 12/01/2018 a 01/04/2018 sob a fiscalização da CDRJ. Como resultado, foram dragados 1.499.345,35 m³, conforme apurado pela empresa Microars, contratada pela CPBS e CSN para fiscalização da dragagem, ou 1.589.927,07 m³, de acordo com o calculado pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias – INPH, unidade vinculada atualmente ao DNIT (anteriormente a Secretaria Nacional de Portos).

O Termo de Risco de Investimento – TRI é instrumento jurídico previsto no art. 42 do Decreto n.º 8.033/2013, com redação dada pelo Decreto n.º 9.048/2017, que permite ao interessado assumir o risco da realização de investimentos imediatos e urgentes autorizados pelo Poder Concedente e não previstos nos contratos de arrendamento. O ressarcimento desses investimentos ao arrendatário não é garantido pelo TRI e dependerá da aprovação do plano de investimento e dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental do órgão regulador (Antaq), dentre outros fatores. Os TRIs celebrados para a execução do serviço de dragagem em análise encontram-se detalhados no Quadro 5 a seguir.

Quadro 5: Termos de Risco de Investimentos (Porto de Itaguaí)

N.º Contrato de Arrendamento	Arrendatária	Ato Autorizativo do TRI	Valor do Investimento (R\$)
C-DEPJUR 054/97	CSN Mineração S.A.	Portaria MTPA n.º 908 (de 19/10/2017)	86.172.424,89
C-DEPJUR 155/96	Companhia Portuária Baía de Sepetiba - CPBS	Portaria MTPA n.º 910 (de 19/10/2017)	
C-DEPJUR 069/98	Sepetiba TECON S.A.	Portaria MTPA n.º 909 (*) (de 19/10/2017)	

Fonte: Portarias nºs 908, 909 e 910, de 19/10/2017, do Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Obs.: (*) No caso do objeto deste TRI, a CDRJ expediu a Carta-DIRGEP n.º 10.681/2016, por meio da qual o Diretor de Gestão Portuária comunica que a dragagem pretendida pela arrendatária Sepetiba TECON S.A. visava o estabelecimento de profundidades acima dos parâmetros contratados junto à Companhia e que, portanto, a autorização de realização não importaria em qualquer possibilidade de ressarcimento.

Com base nas análises realizadas foram apresentadas a então SNP, em 24/09/2018, os seguintes alertas:

“i) As Cláusulas Segunda e Quarta do 3º Termo Aditivo ao Contrato C-DEPJUR nº 054/97 previram o custeio pela arrendatária CSN Mineração S.A. dos seguintes serviços de dragagem no Porto de Itaguaí:

- Aprofundamento dos berços 102, 103 e 203 e correspondentes bacias de evolução (destaca-se, contudo, que os berços 103 e 203 ainda não foram construídos pela CSN, apesar de também constituírem compromisso da mesma);
- Manutenção das profundidades dos berços 101, 102, 103, 202 e 203;
- Manutenção da profundidade do canal de acesso ao porto, em rateio com as outras arrendatárias; e
- Alargamento do canal de acesso no trecho caís – bacia de evolução do berço 103.

Frise-se que tais compromissos de dragagem não foram cumpridos pela arrendatária CSN e tampouco revogados pelo 5º Termo Aditivo, que subrogou o Contrato C-DEPJUR n.º 054/97 à União. A realização dessas obrigações contratuais tornaria desnecessário o investimento emergencial objeto do TRI, uma vez que a dragagem de manutenção possui caráter contínuo e visa manter a profundidade pretendida. O ressarcimento de investimentos previstos no TRI objeto da Portaria MTPA n.º 908/2017, portanto, deve ser analisado com cautela e em conjunto com a execução do Contrato C-DEPJUR n.º 054/97, pois poderá implicar na assunção pelo Poder Público de uma obrigação contratual da arrendatária.

ii) O montante total, incluído o índice de Benefícios e Despesas Indiretas – BDI, calculado pelo INPH para os serviços de dragagem realizados no Porto de Itaguaí, foi de R\$ 61.261.370,76 (referência novembro/2017), correspondentes a um volume a ser dragado de 1.841.956,76 m³. O volume efetivamente dragado ao final, contudo, foi inferior, conforme apurações realizadas pela empresa Microars e pelo INPH, indicadas no item 3.2. Assim, qualquer possibilidade de ressarcimento, caso cogitada e considerando-se os aspectos relatados na alínea “i”, deverá ser inferior ao inicialmente calculado pelo INPH e ao previsto nos TRIs (vide Quadro 1).”

Em resposta, a SNP encaminhou manifestação em 08/10/2018 à CGU, informando ter oficiado a CDRJ e arrendatárias sobre a necessidade de apresentar projetos e estudos para continuidade das tratativas de ressarcimento, estando atenta as considerações levantadas pela CGU.

Nesse sentido, o assunto merece acompanhamento tanto pelo MINFRA como pela CGU, uma vez que não foram emitidas novas manifestações da SNPTA sobre os fatos desde então sobre avanços em suas análises.

6.5. Avaliação das dragagens realizadas no Porto do Rio de Janeiro

Foi realizado trabalho de auditoria, Nota Técnica nº 975/2019/CGTRAN/DI/SFC (em substituição a Nota Técnica nº 1906/2018/NAC6/RJ/REGIONAL/RJ), que buscou avaliar riscos de prejuízos ao erário relacionados a execução do Contrato nº 19/2014, celebrado pela então Secretaria Especial de Portos da Presidência da República - SEP/PR, relativo a serviços de dragagem e derrocagem para aumento da profundidade do canal de acesso e bacias de evolução dos dois terminais de contêineres do Porto do Rio de Janeiro

Registra-se o tema, nesta parte do relatório, diante da transferência das atribuições, bem como de mudança física da estrutura da extinta Coordenação-Geral de Obras e Serviços em Dragagem para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

Informações obtidas pela CGU indicam que equipe designada da Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ não atuou na fiscalização, conforme definido na Portaria SEP/PR nº 18/2016, sob a justificativa de não dispor de estrutura de pessoal e equipamentos de aferição necessários aos serviços de dragagem.

Contudo, mesmo tendo a SNP realizado a contratação, em 30/11/2016, de empresa especializada para apoio à referida atividade (Contrato SEP/MT nº 09/2016), tendo como objeto a "prestação de serviços técnicos especializados de apoio à fiscalização das obras de dragagem e derrocagem para ampliação do acesso da infraestrutura aquaviária ao Complexo Portuário do Rio de Janeiro - RJ,[...], compreendendo, ainda, coletas de dados meteorológicos, hidrográficos e oceanográficos, realização de análises laboratoriais e serviços de consultoria" a CDRJ não representou o poder público na tarefa de acompanhamento presencial desses serviços de dragagem e derrocagem, atinentes a contrato de R\$ 210.000.000,00.

Cabe ainda destacar que o Porto do Rio de Janeiro já havia sido contemplado com obras de dragagem no biênio 2010/2011, as quais abrangeram o seu canal de acesso e as mesmas bacias de evolução dos dois terminais de contêineres, objeto dos serviços executados no biênio 2016/2017. O Quadro 6 a seguir consolida os dados dessas duas dragagens.

Quadro 6: Dragagens Realizadas no Porto do Rio de Janeiro na Década de 2010

Biênio	Contrato	Contratada	Período	Valor (R\$)	Volume Dragado (m ³)
2010/2011	SEP/PR nº 020/2009	Van Oord Serviços de Operações Marítimas Ltda.	08/02/2010 a 03/10/2011	138.233.640,88 *1	3.945.523,76
2016/2017	SEP/PR nº 019/2014	Consórcio Van Oord/Boskalis	12/04/2016 a 17/06/2017	209.713.362,00	2.975.095,00 *2

Fonte: Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias – INPH (Ofício nº 063/2018, de 08/05/2018).

Obs.: *1 Inclui aditivos. *2 Inclui tolerâncias.

Frise-se que a profundidade mencionada, de 15,00m, com relação à dragagem de 2010/2011, foi a mesma estabelecida no Contrato nº 19/2014 como cota de projeto para o canal de acesso e bacias de evolução,

Com base nas análises realizadas foram apresentadas a SNPTA, em 27/05/2019, os seguintes alertas:

- O montante de R\$ 9.288.300,00, previsto para mobilização de draga autotransportadora de 9.931m³, e os mesmos R\$ 9.288.300,00, para a sua desmobilização, a preços de 2014, totalizando R\$ 18.576.600,00, ao passo em que o INPH orçou, a preços de novembro/2017, para mobilização e desmobilização de draga autotransportadora maior, de 11.000m³, para os serviços de dragagem no Porto de Itaguaí, montante de R\$ 2.176.394,30, registrando-se, portanto, uma diferença de 88%; e

- O valor de R\$ 107.601.900,00 (metade do valor total do contrato) para dragagem de 2.029.767m3 com draga tipo “backhoe”. Tais serviços ocorreram, preponderantemente, nas bacias de evolução dos terminais de contêineres, áreas que já haviam sido dragadas por ocasião do Contrato SEP/PR nº 020/2009.

Em resposta, a SNPTA encaminhou manifestação em 07/06/2019 à CGU, solicitando prazo de 30 (trinta) dias manifestar-se tendo em vista as movimentações de equipe técnica responsável pelo acompanhamento do tema para a estrutura do DNIT.

Nesse sentido, o assunto merece acompanhamento tanto pelo MINFRA como pela CGU, uma vez que não foram emitidas novas manifestações da SNPTA sobre os fatos desde então sobre avanços em suas análises.

7. Avaliação da gestão do DNIT

O DNIT é autarquia federal vinculada ao Ministério da Infraestrutura, o qual tem por objetivo⁸ “implementar a política de 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”.

Foi avaliada a gestão do DNIT, no âmbito da Auditoria Anual de Contas referente ao exercício de 2018, de acordo com os preceitos contidos na Ordem de Serviço nº 201900566, e em atendimento ao inciso II do Art. 74, da Constituição Federal de 1988, bem como da Instrução Normativa (IN) nº 03, de 09 de junho de 2017 e da IN nº 08, de 06 de dezembro de 2017.

Considerando os macroprocessos do DNIT, bem como a maturidade da própria unidade na execução dos seus processos, definiu-se o escopo da auditoria junto ao TCU. Diante do acordo em Ata de Reunião, a equipe de auditoria direcionou esforços para as seguintes questões de auditoria, conforme disposto no quadro 7 a seguir.

⁸ Conforme Relatório de Gestão da Unidade do exercício de 2018.

Quadro 7: Principais aspectos avaliados da gestão da DNIT no exercício 2018

Tema	Questão de auditoria
Conformidade das peças do processo de contas	Relatórios e pareceres a gestão dos responsáveis pelo DNIT e o rol de responsáveis estão em conformidade com as normas?
Execução Fin/Orçam	Os resultados quantitativos e qualitativos da gestão foram atingidos?
Avaliação do Programa PROFAS	Quais os principais entraves existentes na gestão e execução do Programa?
Avaliação do Processo de desapropriação	Quais os principais problemas existentes no processo de desapropriação?
Avaliação do Programa de Controle de Velocidade	Após as recomendações da CGU em 2015 ⁹ houve melhora da gestão dos contratos (aproveitamento de imagens e processamento das infrações) e da efetividade do programa?
Avaliação do Processo de Cronologia de Pagamento	Os controles internos da Autarquia são adequados para o cumprimento da ordem cronológica de pagamento?
Avaliação das Ações de Controle realizadas em contratos de obras	Quais os principais achados e os benefícios advindos das ações da CGU empreendidas nos estados?
Cumprimento das Recomendações CGU (Monitor)	As recomendações emitidas pela CGU foram atendidas tempestivamente?
Avaliação CGU-PAD	A Corregedoria do DNIT registra as informações referentes aos procedimentos disciplinares instaurados no CGU-PAD?
Execução do Plano Anual de Auditoria Interna - PAINT	Qual a avaliação quantitativa e qualitativa da Audint sobre os processos avaliados e se as recomendações foram atendidas?
Análise dos Controles Internos Administrativos em Nível de Entidade	Os componentes e princípios de Controles Internos Administrativos em nível de entidade funcionam e asseguram o atingimento dos objetivos do órgão?
Avaliação Prévia de Editais	As licitações foram devidamente justificadas, com objetos claramente definidos e consequentes objetivos são adequados e oportunos?

Fonte: elaborado pela CGTRAN/DI/SFC/CGU

7.1. Avaliação da conformidade das peças

Como resultado da avaliação do Relatório de Gestão sob o aspecto de aderência às normas e orientações, verificou-se que todas as peças foram elaboradas contemplando todos os elementos de conteúdo. Entretanto, considera-se que as ações executadas durante o exercício devem ser apresentadas de forma mais detalhada em função de seus efeitos sobre a gestão pública nos aspectos eficácia e efetividade, bem como das medidas que se fizerem necessárias para mitigar eventuais eventos negativos decorrentes de possíveis falhas de planejamento.

7.2. Avaliação da execução orçamentária e financeira

Em relação à execução orçamentária e financeira, ressalta-se a necessidade de que sejam adotadas medidas de aprimoramento do planejamento financeiro para execução de obras de manutenção e construção. É preciso que a adoção de estabelecimento claro de critérios de priorização de gastos, tendo em vista tanto a restrição orçamentária (face a necessidade verificada) quanto à ocorrência sistemática da “pulverização dos investimentos” do DNIT - na qual os recursos são divididos entre as diversas obras em quantidades insuficientes para o andamento adequado dos empreendimentos.

⁹ Relatório de Auditoria nº 201504227: <https://auditoria.cgu.gov.br/download/8510.pdf>

7.3. Avaliação do programa PROFAS

Na avaliação da execução do PROFAS, verificou-se que seus principais objetivos não foram alcançados – regularização ambiental de toda malha rodoviária federal sob jurisdição do DNIT e consequente aumento da segurança ao usuário. Ressalta-se que o modelo idealizado para o Programa (Portarias nº 288/2013 e 289/2013) foi demasiadamente extenso, complexo e oneroso. Em razão da atuação da CGU, os diversos atores intervenientes (MInfra, MMA, DNIT, IBAMA e Casa Civil) encontram-se em discussão sobre um novo modelo para o PROFAS – mais célere, objetivo e racional. As recomendações expedidas pela CGU, com o objetivo de sanar as ocorrências verificadas, estão consignadas no relatório de auditoria nº 201802036.

7.4. Avaliação do processo de Desapropriação

Em relação ao processo de desapropriação, as análises permitiram a identificação de evidências de registros insuficientes de informações sobre as negociações realizadas com os expropriados, fragilidades nas informações utilizadas para realizar a governança dos processos de desapropriação, fragilidades na composição das comissões de desapropriação e fragilidade no fluxo de informações sobre a execução das desapropriações. Como pontos positivos, foram observados a existência e execução dos seguintes controles: a) o RGV, documento que estabelece a formulação que será utilizada para a definição dos valores que serão pagos a título de desapropriação de cada terreno, é avaliado por profissionais da própria CGDR; b) as informações registradas nos processos de desapropriação seguem a padronização estabelecida normativamente pela CGDR, apesar de serem realizadas por diferentes atores em todo o território nacional, c) a avaliação de cada processo de desapropriação é aprovada por comissão composta por 3 servidores do DNIT, alocados na própria SR. As recomendações expedidas pela CGU, com o objetivo de sanar as fragilidades identificadas, encontram-se consignadas no relatório de auditoria nº 201701366.

7.5. Avaliação do Programa Nacional de Controle de Velocidade

Em análise ao Programa Nacional de Controle de Velocidade, identificou-se que, no período 2015 a 2017, não houve aperfeiçoamento no aproveitamento de imagens na fase de pré-processamento, a Autarquia não adotou providências para a segurança e integridade das informações produzidas no âmbito do Programa e das informações da própria Autarquia - de forma a evitar risco de perda das mesmas – e não foi estabelecida metodologia específica para a mensuração da eficácia, eficiência e efetividade do Programa. Como pontos positivos, verificou-se evolução no aproveitamento de emissão de Notificações a partir das imagens válidas e o aperfeiçoamento dos processos de gestão das infrações - com a adoção da modalidade de carta comercial simples para o processo de notificações, que gerou uma economia para os cofres públicos da ordem de R\$ 235 milhões. As recomendações expedidas pela CGU, com o objetivo de sanar as ocorrências verificadas, estão indicadas no relatório de auditoria nº 201801334.

7.6. Avaliação do processo de cronologia de pagamento

Na avaliação do processo de cronologia de pagamentos, verificou-se melhoria no ambiente de controle do DNIT com a publicação da Instrução de Serviço nº 15/2017, o desenvolvimento do

módulo cronologia e a divulgação no site da Autarquia da lista com a ordem cronológica dos pagamentos. Como principais conclusões do trabalho, merecem destaque: a) falta de transparência nos procedimentos de pagamentos de despesas de custeio (por IPG), decorrentes da inexistência de sistema de acompanhamento específico; b) os processos de pagamento não estão mapeados com a identificação e avaliação dos riscos; c) inexistência de indicadores de desempenho que permitam visualizar o quantitativo de pagamentos efetivados, os pagamentos prejudicados por atrasos em função de restrições orçamentárias e outros ; d) a conexão entre os sistemas SEI e SGF não é automatizada; e) a incapacidade da Autarquia de discriminar a causa dos atrasos de pagamentos por fragilidade no SIAC; f) o passivo de demandas de correção monetária por atrasos de pagamento, totalizando 358 processos administrativos relativos a 7.644 medições, implica em dispêndios da ordem de R\$ 166 milhões. As recomendações expedidas pela CGU, com o objetivo de sanar as ocorrências verificadas, encontram-se registradas no relatório de auditoria nº 201900002.

7.7. Avaliação das ações de controle nos contratos de execução de obras do DNIT nos Estados

Em relação às ações de controle realizadas em contratos de obras do DNIT em diversos estados, verificou-se que os principais achados dizem respeito à atraso de cronograma e de pagamento, demora em processos de desapropriações, projetos licitados inadequados e insuficiência orçamentária. Dentre as principais causas para tais constatações, ressalta-se o contingenciamento de recursos financeiros, projetos desatualizados utilizados em certames licitatórios e inadequação quanto ao registro de informações sobre as negociações realizadas (relativas à desapropriação e reassentamento). Como consequência de tais trabalhos, foi verificada a ocorrência de potenciais benefícios financeiros em três das quinze ações empreendidas (BR-163/PA, BR-493/RJ e BR-230/CE) e 17 potenciais benefícios não-financeiros, os quais se relacionam principalmente tanto à medidas de aperfeiçoamento da capacidade de gerir riscos e de implementação de controles internos quanto à medidas estruturantes de aperfeiçoamento de Programas/Processos.

7.8. Avaliação do cumprimento das recomendações da CGU

Pode-se afirmar que DNIT vem adotando medidas para atender as recomendações da CGU por meio do Sistema Monitor. Apesar disso, há necessidade de a Autarquia aprimorar seus mecanismos de gestão, com apresentação de plano de trabalho dotado de metas para as Diretorias e SR bem como de prazos para eliminar/mitigar os atrasos existentes no atendimento das recomendações, principalmente aquelas emitidas no período de 2012 a 2017. Essa recomendação foi emitida no relatório de Auditoria nº 201800657 e ainda não implementada pela Autarquia.

7.9. Avaliação dos resultados das ações de controle da Auditoria Interna

A Auditoria Interna é umas das principais instâncias que pode auxiliar a alta administração na detecção e proposição de medidas mitigadoras dos riscos da unidade. Dessa forma, considerando os trabalhos realizados em 2018, constatou-se que a eficácia da Auditoria Interna foi prejudicada, dado que no RAINIT não foi apresentado a avaliação gerencial contemplando: a consolidação dos

resultados das ações (achados, recomendações, áreas mais sensíveis etc.); a opinião quanto às boas práticas identificadas, à exposição a riscos significativos, à deficiência nos controles internos; e manifestação em relação aos principais achados que impactam o atingimento dos objetivos (institucionais) da Unidade.

7.10. Avaliação da utilização dos sistemas correicionais

Com relação ao CGU-PAD, nota-se que a Corregedoria do DNIT vem observando as determinações no sentido de manter atualizados os procedimentos de instauração e análise de processos disciplinares de sua responsabilidade. Contudo, em função da transparência, verificou-se a necessidade de aprimorar os futuros relatórios de gestão com informações completas acerca dos processos em trâmite na Autarquia, seja aguardando análise de juízo de admissibilidade ou a instaurar.

7.11. Avaliação dos controles internos administrativos

Quanto ao grau de maturidade dos controles internos administrativos em nível de entidade, verificou-se que o DNIT apresenta um grau intermediário, haja vista que algumas iniciativas já se encontram em processo de aprovação e/ou implementação, mas a maturidade dos controles internos em geral ainda carece de melhorias básicas. No entanto, cabe ressaltar a tendência de melhora apresentada pelo DNIT ao longo dos últimos exercícios, tendo em vista que em 2015 a nota geral da Autarquia foi de 48, enquanto que no ano de 2018 essa nota se elevou para 65.

7.12. Controle preventivo de editais

A CGU realizou análise prévia das premissas de dois certames licitatórios: Pregão nº 438/2018 – implantação de usina fotovoltaica; e Pregão nº 461/2018 – serviços de tecnologia e segurança da informação.

O **Pregão eletrônico nº 438/2018-00** teve como objeto a implantação de Usina Minigeradora Fotovoltaica de 3,5 MWP em área situada na Unidade Local do DNIT em Santa Maria/DF (UL 12/4), contemplando a elaboração e execução de projetos executivos e de serviços complementares. O valor inicial estimado foi de R\$ 17.732.399,06. Da análise do edital, identificou-se a necessidade de esclarecimentos em relação a: pesquisa de preços realizada para definição do orçamento referencial; atualização da situação de irregularidade de ocupação da área a ser utilizada na implantação da usina fotovoltaica; e análise dos custos adicionais de implantação do empreendimento (cercamento da área, guaritas de segurança, admissão de vigilantes, dentre outros). Em decorrência dos questionamentos da CGU, o DNIT suspendeu a licitação referente ao Pregão nº 438/2018, sob a justificativa de que a decisão foi tomada para garantir a plena operação, por meio de elaboração e execução de todos os projetos executivos e serviços complementares, bem como os serviços de manutenção assistida, corretiva e preventiva com fornecimento de todos os bens, materiais, serviços e documentação”.

O **Pregão eletrônico nº 461/2018** teve como objeto a “Contratação de Solução Tecnológica Unificada com provimento de computação em nuvem dedicada e privada, de plataforma de desenvolvimento rápido aderente a softwares de gerenciamento de processos e distribuição de Software com Serviço”. O valor total estimado foi de R\$ 26.954.493,34. Foram identificadas

inconsistências relativas a insuficiência da justificativa para determinação da solução a ser encontrada; a ausência de demonstração da impossibilidade de atendimento da demanda do usuário mediante utilização das soluções já existentes no DNIT; a ausência de análise e comparação entre os custos totais de propriedade das soluções identificadas; e a ausência de indicadores dos objetivos/benefícios a serem alcançados com a solução escolhida em termos de eficácia, eficiência, efetividade e economicidade. Em razão dos questionamentos exarados pela CGU, o DNIT suspendeu o Edital nº 461/2018, sob a seguinte justificativa: “Considerando as mudanças previstas na gestão desta Autarquia, que poderão ensejar em revisão do objeto desta licitação, no todo ou em parte, e ainda as novas diretrizes definidas pela nova gestão governamental; Considerando ainda a evolução dos trabalhos de desenvolvimento de ferramentas junto ao SERPRO que também poderão inferir em alteração do escopo do objeto deste pregão; Sugiro, para a melhor aplicação do recurso público, que seja solicitada a suspensão temporária deste processo licitatório”.

Destaca-se que, em ambos os certames licitatórios ora analisados, os objetos não foram adequadamente definidos, assim como seus objetivos não se mostraram adequados e oportunos. Neste sentido, verifica-se que as justificativas apresentadas pelo DNIT, após os questionamentos feitos pela CGU, seguiram a linha argumentativa de que ajustes foram necessários e que o momento para a realização das licitações não foi o mais oportuno.

Diante do exposto, ressalta-se a importância do controle e atuação prévia nos editais de contratação de bens e serviços, por meio da avaliação das premissas dos certames licitatórios, com o objetivo de evitar contratações inadequadas e inoportunas – evitando-se prejuízo ou danos ao Erário. O montante total de recursos envolvidos nos editais totaliza aproximadamente R\$ 44 milhões.

7.13. Avaliação do cumprimento de determinações do TCU e da conformidade das peças do Relatório de gestão

Por fim, para o período de 2018, identificou-se que não há Acórdãos do TCU com determinação/recomendação ao DNIT, que contenha determinação específica à CGU. E quanto ao Rol de Responsáveis, a Unidade informou os titulares e substitutos com natureza de responsabilidade estabelecida nos normativos, excetuando a omissão referente ao cargo de Diretor Aquaviário Substituto, exercida pelo Diretor de Infraestrutura Ferroviária.

7.14. Avaliação da eficiência alocativa dos investimentos em infraestrutura pelo DNIT

O relatório de auditoria 201801352¹⁰ consigna os resultados da avaliação da “Eficiência alocativa dos investimentos em infraestrutura” por meio de análise da gestão orçamentária e accountability da carteira de obras, com ênfase no processo de definição de prioridades para Investimentos em Infraestrutura. Os trabalhos foram desenvolvidos em quatro ministérios, entre eles o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MPDG, MI e MCid).

¹⁰ Disponível no endereço eletrônico <http://www.cgu.gov.br/noticias/2019/05/cgu-avalia-eficiencia-alocativa-dos-investimentos-em-obras-de-infraestrutura-no-pais> e <https://auditoria.cgu.gov.br/download/12692.pdf>.

Diante de especial período de restrição fiscal, que impõe uma forte limitação dos recursos disponíveis para investimento via OGU buscou-se identificar os riscos relevantes à eficiência alocativa dos investimentos realizados pelo Governo Federal com recursos do OGU em infraestrutura e avaliar as medidas para mitigação desses riscos, em especial o processo utilizado para definição das prioridades de investimento.

Nesse sentido estabeleceu-se como alocação eficiente de recursos aquela na qual: primeiro, os investimentos são realizados em objetos com potencial para atingir as metas previamente acordadas; segundo as alocações são realizadas nos montantes necessários; por fim, os aportes são efetuados sem solução de continuidade e de maneira tempestiva.

Atualmente, a carteira de obras incluídas no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) é da ordem de 29,5 mil obras, as quais receberam significativa parcela dos recursos federais investidos em infraestrutura. Nesse sentido vale destacar que, segundo informações disponíveis no sítio do PAC, apenas nesse programa o Brasil possuía 4.738 obras paralisadas em junho de 2018, um conjunto de empreendimentos estimados em R\$ 135 bilhões. Dentre os motivos alegados para as paralisações se destaca a carência de recursos orçamentários e financeiros. Isoladamente, esse seria o fator impeditivo para conclusão de obras que somadas compõe um montante de R\$ 52,4 bilhões, ou seja, 39% do total.¹¹

Assim, em junho/2018, a escassez orçamentária seria o maior impeditivo ao bom andamento das obras públicas inseridas no programa. Valendo observar que além de determinar a paralisação de empreendimentos, a restrição de recursos implica também o alongamento de cronogramas das obras em andamento.

Diante das imensas carências em infraestrutura do país, a restrição de recursos impõe que a alocação dos recursos disponíveis respeite a uma adequada priorização de investimentos. O documento Estratégia Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (versão em consulta pública), quando dispõe sobre “O Caminho até 2031”, no que tange à infraestrutura registra dentre as “Orientações para ampliar os investimentos em infraestrutura”, a que segue:

*(...)melhorar a gestão da infraestrutura pública, com **a definição de carteira de projetos de médio e longo prazo prioritários**, e foco nos projetos vetores de desenvolvimento econômico, social e regional. (Grifo nosso)*

Os achados do relatório foram:

- necessidade de melhor comunicação entre os instrumentos nacionais de planejamento e os investimentos em infraestrutura;
- adoção de metas incompatíveis com os prazos estabelecidos, capacidade financeira e fiscal da união;
- insuficiência dos instrumentos de transparência e *accountability*;
- incompatibilidade da carteira de obras com a reduzida disponibilidade orçamentária para investimentos em infraestrutura; e
- necessidade de reforço dos instrumentos de governança e controle da carteira de obras prioritárias.

¹¹ Lista de Empreendimentos do PAC paralisados – Junho/2018, disponível em: http://www.pac.gov.br/pub/EmpreendimentosdoPACparalisados-Junho_2018_VF.pdf

a) Sobre a “Incompatibilidade da carteira de obras com a reduzida disponibilidade orçamentária para investimentos em infraestrutura”

Levantamentos realizados nos MTPA, MCid e MI indicaram a existência de uma imensa carteira de compromissos assumidos para investimento em empreendimentos de infraestrutura. Tais compromissos demandarão uma capacidade de investimento federal muito maior do que o espaço fiscal existente na União.

Diante da baixa disponibilidade orçamentária a médio e curto prazo, essa carteira excessivamente extensa favorece a denominada “**pulverização dos investimentos**”, na qual os recursos são divididos entre diversas obras em quantidades insuficiente para o andamento adequado desses empreendimentos e, por consequência, dificultando ainda mais as entregas a população em prazos razoáveis.

Ademais, obras tocadas em ritmo excessivamente lento e obras paralisadas provocam, em seu conjunto, a imobilização de recursos em empreendimentos que demorarão a trazer algum benefício à população. Por vezes, tais obras trazem transtornos, são depredadas e necessitam de gastos adicionais, como com vigilância. Cita-se, ainda, maiores custos de administração local e supervisão de obras.

Em suma, no âmbito do MTPA, foram identificados problemas como:

- a existência de uma imensa carteira de compromissos assumidos para investimento em empreendimentos de infraestrutura que demandam uma capacidade de investimento muito maior do que o espaço fiscal existente;
- obras com excesso de créditos orçamentários – obras que enfrentam restrição orçamentária e contratos que possuem créditos orçamentários muito superiores aos previstos em seus cronogramas para o exercício de 2018;
- alocação de recursos em empreendimentos com pouca maturidade de projeto;
- elevado estoque de restos a pagar que põe em risco o cumprimento da meta fiscal, e eleva as necessidades de contingenciamentos agravando a restrição financeiro/orçamentária atualmente observada; e
- realização de empenhos em montante superior ao planejamento anual elevando o estoque de restos a pagar inscritos à longa data.

Resultante da avaliação, pode-se concluir que: a alocação de recursos não é a mais eficiente, com pouca vinculação entre planejamento inicial de PPAs e LOAs; a disponibilidade orçamentária e financeira é insuficiente para cumprir compromissos já assumidos, ou seja, os tamanhos das carteiras dos três ministérios (MTAPA, MI e MCid) é incompatível com as atuais disponibilidades; há um grande estoque de restos a pagar; a governança da gestão de investimentos tem aspectos positivos como criação da SEPAC, atual SDI, mas esse órgão precisaria de maior poder na supervisão sobre a carteira de obras prioritárias.

Nesse sentido, foram expedidas recomendações para: revisão da metodologia de definição de metas do PPA e LOA; identificação de obras prioritárias entre as listadas no PPA; extensão de dispositivos de governança do PAC para carteiras de obras não PAC; edição de normativos; priorização de ações para criação do Cadastro Geral de Obras Federais; cancelamento de saldos inscritos em restos a pagar desnecessários e cancelamento de saldos de empenhos excedentes de instrumentos de repasse cancelados ou concluídos.

b) Avaliação do contrato nº 537/2015 para execução de obras de duplicação, restauração com melhoramentos e obras-de-arte especiais na BR-222/CE

A avaliação consistiu em verificar a sistemática de alocação de recursos orçamentários do OGU no setor de infraestrutura no caso específico do Contrato nº 537/2015 em função da materialidade da obra rodoviária. Essa avaliação é um caso específico da avaliação tratada no item anterior desse relatório, sobre a “Eficiência alocativa dos recursos em infraestrutura”.

Os objetos analisados foram as obras de duplicação da BR-222/CE, acesso ao porto de Pecém. Trata-se do edital RDC eletrônico nº 146/2015-03, publicado em 13/04/2015 (1ª publicação), com valor estimado de R\$ 149.202.598,30, data base: maio/2014, relativo à contratação integrada de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras de duplicação, restauração com melhoramentos e obras-de-arte especiais na rodovia BR-222/CE entre os km 11,40 e km 35,70, conforme figura 1. Desse certame, restou vencedor o Consórcio VIA – TORC – MAIA MELO pelo valor global de R\$ 149.174.995,82, contrato nº 537/2015, assinado em 27/08/2015. O valor do contrato, em 11/01/2019, incluso o reajustamento, é de R\$ 182.295.886,93.

A obra conta com empresa supervisora contratada para auxiliar a fiscalização do DNIT, qual seja: RNR – Consultoria de Engenharia LTDA, CNPJ nº 00.581.406/0001-05, Contrato nº 909/2009, assinado em 29/12/2009 e decorrente do edital nº 537/2006, no valor atual de R\$ 2.988.608,74, incluídos os aditivos e reajustes.

Entre os serviços previstos, estão inclusos, no escopo do contrato, a construção de 5 novas pontes, a restauração de 3 pontes existentes além de 3 passarelas, 2 passagens inferiores e 1 viaduto para linha férrea. O prazo inicial de execução do objeto era de 990 dias consecutivos, mas esse prazo foi aditado em mais 532 dias consecutivos. A data prevista para o término atual é 31/01/2020, e a ordem de início de serviços foi expedida em 02/12/2015.

Da análise, observou-se que o DNIT iniciou a obra com disponibilidade orçamentária insuficiente para a entrega de qualquer etapa útil e a incompatibilidade entre plano de ataque e cronograma acordado com o orçamento disponível. Buscando promover o aperfeiçoamento da Gestão Pública e contribuir para a melhor aplicação dos recursos públicos, e reconhecendo o esforço da Autarquia no encaminhamento das questões identificadas, foram expedidas recomendações para:

- Expedir normativo que regulamente a emissão de ordens de início de obras determinando, especificamente, para que seja avaliada, previamente ao início efetivo das obras, a compatibilidade entre o orçamento disponível e o planejado;
- Não iniciar obras em segmento ainda não atacado enquanto não houver garantia de recursos suficientes para a conclusão de segmento em obras; e
- Adequar o cronograma da obra às disponibilidades atuais de recursos.

Pelo exposto, pode-se concluir que em virtude do atual cenário fiscal, é razoável a expectativa de que muitos dos empreendimentos de infraestrutura não performem adequadamente devido à escassez de recursos. Nesse contexto, a priorização dos investimentos em infraestrutura é condição que se impõe.

Assim, resta claro que a eficiência na alocação de recursos da União em investimentos de infraestrutura, atitude exigida constitucionalmente do gestor público, passa pela adoção de atos que evitem o início de obras sem a dotação orçamentária compatível com o porte do

empreendimento e, especialmente, com programação orçamentária adequada e suficiente para entregas efetivas à população. Também, se faz necessário que os cronogramas estejam em compasso com as disponibilidades existentes.

Especificamente para o Contrato nº 537/2015, não foi essa a situação observada por essa Equipe de Auditoria, tendo os gestores do DNIT iniciado a obra sem recursos orçamentários, empenhados e programados, em valor suficiente a viabilizar entrega do segmento atacado à população. Ademais, o cronograma vigente ainda foi comprimido, aumentando ainda mais a necessidade de recursos no curto prazo, situação que não se coaduna com o ambiente de restrição orçamentária.

Além disso, outro comportamento a ser mitigado seria o início de obras sem a devida aprovação de todos os projetos do segmento atacado, visto que a dotação orçamentária reservada para um empreendimento que performa mal em função de atrasos na aprovação de projetos ou na liberação de áreas ambientalmente litigiosas poderia estar sendo utilizada em outros empreendimentos.

Por fim, espera-se, como benefício da avaliação a instituição de controles que melhorem a gestão orçamentária e, conseqüentemente, reduza o número de obras paralisadas ou em ritmo lento por falta de recursos.

8. Avaliação da gestão da ANTT

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) é autarquia federal de regime especial e está vinculada ao Ministério da Infraestrutura. Conforme a Decreto nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002 (Aprova o Regulamento da ANTT), compete à União, por intermédio da ANTT, regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de exploração da infraestrutura ferroviária e rodoviária federal e da prestação de serviços de transporte terrestre.

Foi avaliada a gestão da ANTT, no âmbito da Auditoria Anual de Contas referente ao exercício de 2018, de acordo com os preceitos contidos na Ordem de Serviço nº 201900567, e em atendimento ao inciso II do Art. 74, da Constituição Federal de 1988, bem como da Instrução Normativa (IN) nº 03, de 09 de junho de 2017 e da IN nº 08, de 06 de dezembro de 2017.

Considerando os macroprocessos da agência, bem como a maturidade da própria unidade na execução dos seus processos, definiu-se o escopo da auditoria junto ao TCU. Diante do acordo em Ata de Reunião, a equipe de auditoria direcionou esforços para as seguintes questões de auditoria, dispostas no Quadro 8 a seguir.

Quadro 8: Principais aspectos avaliados da gestão da ANTT no exercício 2018

Tema	Questão de auditoria
Controle de velocidade	A gestão da ANTT no que tange ao sistema de controle de velocidade nas rodovias concedidas é satisfatória?
Gestão da fiscalização nas rodovias	Como ocorre a gestão da ANTT na fiscalização das rodovias no que tange à alocação de pessoas e atribuições dos servidores?
Execução do Plano Anual de Auditoria Interna - PAINT	As recomendações emitidas pela Auditoria Interna (Audin) da ANTT estão sendo atendidas tempestivamente? Quais os resultados dos trabalhos da Audin?
Avaliação do cumprimento das Recomendações da CGU	As recomendações emitidas pela CGU foram atendidas tempestivamente?

Tema	Questão de auditoria
Cumprimento de deliberações do TCU	As determinações do TCU à UPC, contendo determinação específica à CGU para acompanhamento, foram atendidas?
Conformidade das peças do processo de contas	O rol de responsáveis está em conformidade com os normativos e com as orientações do Sistema E-Contas ¹² ? (DN TCU nº 170/2018, Portaria TCU nº 369/2018 e DN TCU nº 172/2018).

Fonte: elaborado pela CGTRAN/DI/SFC/CGU

8.1. Avaliação da gestão da operação do controle de velocidade nas rodovias federais concedidas

Como resultado da avaliação do controle de velocidade, constatou-se que a ANTT não faz gestão quanto ao acompanhamento dos segmentos críticos ao longo da rodovia, quanto à eficiência e eficácia do sistema de controle de velocidade, e quanto ao acompanhamento da redução de acidentes nas rodovias federais. A gestão da ANTT quanto a esses fatores permitiria que a agência pudesse adotar ações visando a melhoria da segurança viária nas rodovias federais, conforme objetivo definido na Lei nº 10.233/2001 e no seu Planejamento Estratégico.

Verifica-se a necessidade de atuação dos entes governamentais envolvidos com a segurança viária de modo a promover a melhoria dos índices de acidentes nas rodovias federais concedidas. Com o trabalho realizado, identificou-se necessidade de melhorias e avanços na segurança viária, especialmente nos seguintes aspectos: controle de velocidade por segmento, implantação do Cadastro Único de Acidentes, metodologia única de definição e tratamento de Pontos Críticos; aplicação do art. 320 do CTB; e, aprofundamento de estudos e pesquisas. As recomendações expedidas pela CGU, com o objetivo de sanar as ocorrências verificadas, estão indicadas no relatório de auditoria nº 201801334.

8.2. Avaliação da gestão da fiscalização das rodovias federais concedidas

No que tange à gestão da fiscalização, buscou-se verificar como ocorre a alocação de servidores com atribuição para fiscalizar as rodovias concedidas. Como resultado, identifica-se a necessidade de elaboração de estudos aprofundados pela agência para determinar a forma mais eficiente de alocação de servidores, visto que se detectou variação em relação à extensão do trecho a ser fiscalizado para cada agente.

De maneira adicional, notou-se deficiências de transparência na publicação dos relatórios de acompanhamento da execução das concessões, e necessidade de aperfeiçoamento na transparência ativa dos dados sob responsabilidade da ANTT.

8.3. Avaliação dos resultados das ações de controle da Auditoria Interna

Em relação à atuação da Auditoria Interna da ANTT, todas as ações ordinárias e extraordinária foram previstas no PAINT 2018 e concluídas. Quanto aos benefícios oriundos da auditoria, a

¹² O Sistema e-Contas do TCU é o sistema utilizado pelo órgãos e entidades da Administração Pública Federal para fazer a prestação de contas anuais ao Tribunal de Contas da União, em cumprimento ao artigo 70 da Constituição Federal.

Audin informou que está desenvolvendo metodologia para a contabilização de benefícios financeiros e não financeiros, convergente com os dispositivos da IN nº 04/2018

Quanto ao texto do RAINT, observa-se a ausência de opinião da Audin no tocante às informações acerca dos riscos significativos em relação às recomendações não atendidas. Também faltou apresentar informações em relação aos principais achados que impactam o atingimento dos objetivos (institucionais) da Unidade.

Ressalta-se a importância do relato à alta gestão, não somente do atendimento (ou não) das recomendações, mas destacar aquelas mais relevantes cujos processos são críticos ou que impactam diretamente no atingimento dos objetivos estratégicos da instituição.

No que tange ao monitoramento das recomendações pela Audin, conforme posição em 25.03.2019, 32,8% das recomendações que já deveriam estar atendidas, não estavam. Dessa forma, ressalta-se a importância do apoio à Audin por parte da alta administração, de forma a potencializar os resultados dos trabalhos realizados, mitigar os riscos identificados e subsidiar ações relativas à governança institucional.

8.4. Avaliação do cumprimento das recomendações da CGU e determinações do TCU e da conformidade das peças

Quanto ao cumprimento das recomendações da CGU, das 39 recomendações pendentes ao final de 2018, após análise, 59% foram consideradas atendidas. As demais, após consolidação de algumas, se tornaram 10 recomendações pendentes de atendimento pela ANTT. Destaca-se que a maioria das recomendações versam sobre gestão de risco, mapeamento de processos e alocação de recursos, temas relevantes para a agência conforme seu Planejamento Estratégico.

Relativo aos controles internos, constata-se a necessidade de melhorias nos processos da SUINF, diante da identificação de falta de normatização e procedimentos para fiscalização das rodovias quanto ao controle de velocidade; ausência de gestão da segurança das rodovias; inconsistências nos relatórios publicados pela agência quanto às concessões; e falhas identificadas pela Audin quanto à processo de reajuste e revisão da tarifa básica de pedágio.

Para o período de 2018, identificou-se que não há Acórdãos do TCU com determinação/recomendação à ANTT, que contenha determinação específica à CGU. E quanto ao Rol de Responsáveis, a Unidade informou todos os titulares e substitutos com natureza de responsabilidade estabelecida nos normativos. Os ajustes necessários nas informações prestadas (endereço eletrônico e correção de períodos de gestão) serão efetuados por este órgão de controle interno.

9. Avaliação da gestão da ANTAQ

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) é autarquia federal de regime especial e está vinculada ao Ministério da Infraestrutura. Conforme a Decreto nº 4.122, de 13 de fevereiro de 2002 (Aprova o Regulamento da ANTAQ), compete à União, por intermédio da ANTAQ,

regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, exercidas por terceiros.

Foi avaliada a gestão da ANTAQ, no âmbito da Auditoria Anual de Contas referente ao exercício de 2018, de acordo com os preceitos contidos na Ordem de Serviço nº 201900568, e em atendimento ao inciso II do Art. 74, da Constituição Federal de 1988, bem como da Instrução Normativa (IN) nº 03, de 09 de junho de 2017 e da IN nº 08, de 06 de dezembro de 2017.

Considerando os macroprocessos da agência, bem como a maturidade da própria unidade na execução dos seus processos, definiu-se o escopo da auditoria junto ao TCU. Diante do acordo em Ata de Reunião, a equipe de auditoria direcionou esforços para as seguintes questões de auditoria, descritas no Quadro 9 a seguir.

Quadro 9: Principais aspectos avaliados da gestão da ANTAQ no exercício 2018

Tema	Questão de auditoria
Contrato de Arrendamento TECON Salvador	Razoabilidade no pedido de reequilíbrio econ-finan? Os investimentos contemplados no EVTEA que embasou o 2º TA são adequados?
Autorizações de TUPs	Como ocorre a gestão da ANTAQ sobre os Terminais de Uso Privativo?
Sistema de Controles Internos	Há aderência dos CI a IN MP/CGU nº 01/2016 e modelo COSO-ICIF?
Atuação da Auditoria Interna	A Auditoria interna da ANTAQ tem cumprido com as orientações emanadas pelas instruções normativas emitidas pela CGU?
CGU-PAD e CGU-PJ	A ANTAQ tem alimentado os sistemas correccionais com informações referentes a procedimentos disciplinares instaurados?
Avaliação do Cumprimento das Recomendações da CGU (Monitor)	As recomendações emitidas pela CGU foram atendidas tempestivamente?
Cumprimento de deliberações do TCU	As determinações/recomendações do TCU à UPC, contendo determinação específica à CGU para acompanhamento, foram atendidas?
Conformidade das peças do processo de contas	O RG e as peças complementares estão em conformidade com os normativos e com as orientações do Sistema E-Contas ¹³ ?

Fonte: elaborado pela CGTRAN/DI/SFC/CGU

9.1. Contrato de Arrendamento da TECON no Porto de Salvador

Sobre o Contrato de Arrendamento com a TECON Salvador, avaliou-se a atuação da ANTAQ quanto as análises do pedido de reequilíbrio econômico-financeiro e do EVTEA que embasou o 2º Termo Aditivo do Contrato. Os aspectos questionados referem-se ao embasamento legal utilizado para sustentar o pedido de reequilíbrio econômico-financeiro e a presença de investimentos contemplados no 1º Termo Aditivo do Contrato no cálculo do Valor Presente Líquido do EVTEA que embasou o 2º Termo Aditivo do Contrato

Optou-se por não incluir seus resultados, ainda que parciais, no relatório de contas da Agência diante da necessidade de maior aprofundamento nas discussões. Registra-se que os trabalhos estão sendo desenvolvidos por meio da Ordem de Serviço 201801599.

¹³ DN's TCU nº 170 e 172/2018 e Portaria TCU nº 369/2018. O Sistema e-Contas do TCU é o sistema utilizado pelo órgãos e entidades da Administração Pública Federal para fazer a prestação de contas anuais ao Tribunal de Contas da União, em cumprimento ao artigo 70 da Constituição Federal.

9.2. Avaliação do fluxo do processo de autorização de TUP

Em relação as Autorizações de TUPs, verifica-se a necessidade de maior comprometimento da Agência em assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nas autorizações, por meio de fiscalizações tempestivas, e a relevância em quantificar os investimentos privados e apropriá-los como ganhos para infraestrutura portuária nacional. Há limitações impostas por agentes no que se refere ao mapeamento ou detalhamento das atividades relacionadas aos processos decisórios no fluxo de autorizações de TUPs. Com isso foi recomendada a regularização base de dados de investimentos executados em TUPs e a divulgação anual dos relatórios de seu acompanhamento, bem como análise e aprovação de redesenho do processo relacionado ao tema a partir de produto entregue por consultoria especializada.

9.3. Avaliação da estrutura de governança e dos controles internos administrativos

Relativo aos controles internos, constata-se a necessidade de melhorias na estrutura organizacional da 2ª linha de defesa da Agência, bem como a necessidade de ajustes aos normativos vigentes, diante da identificação de fragilidades de definição dos papéis desempenhados pelos atores responsáveis pelas 3 (três) linhas de defesa de controles utilizadas como referência na administração federal. Cita-se: (i) necessidade de restringir poder de voto do Comitê de Governança, Gestão de Riscos e Controle Interno aos diretores; (ii) retirada da função de monitoramento de riscos estabelecida pela Portaria nº 071/2018 – DG/ANTAQ de gestores executores; (iii) atualizar regimento interno e instituir Estatuto de Auditoria formalizando atribuições da Auditoria Interna advindas da IN CGU nº 03/2017; (iv) revisar normativo sobre processos decisórios tornando-o aderente ao art. 50 da Lei nº 9.784/1999 . Ademais, verifica-se a necessidade de avanços na implementação das políticas de riscos e integridade estabelecidas pela Agência em 2018.

9.4. Avaliação dos resultados das ações de controle da Auditoria Interna

No que tange a atuação da Auditoria Interna da ANTT, somente uma das oito ações ordinárias não foi concluída (Gestão das Concessões e Autorizações), tendo sido o tema incorporado ao PAINT 2019. Não foram realizadas ações extraordinárias.

Quanto aos benefícios oriundos da auditoria, a Auditoria Interna informou que tem revisado os instrumentos de *accountability* adotados em todas as instâncias da Agência, como forma de aprimorar seus controles, reduzir custos, tornando mais viável a prestação de serviço à sociedade de forma transparente e efetiva.

Quanto ao texto do Relatório, observa-se a ausência de informações relacionadas às recomendações não atendidas, sob a justificativa que seriam apresentados os resultados a

Diretoria ao final do primeiro trimestre de 2019. Ao buscar informações junto a unidade, verifica-se que das 32 recomendações emitidas em 2018. No que diz respeito à implantação destas recomendações, 43% delas foram efetivamente finalizadas, inclusive com considerável economia aos cofres públicos, a exemplo do que se vê com as projeções realizadas pela área financeira em virtude da contratação do Sistema Integrado de Gestão Patrimonial - SIADS, em fase final de implantação na ANTAQ.

9.5. Avaliação dos sistemas correcionais, dos resultados da gestão, do cumprimento das recomendações CGU e determinações TCU

Em relação aos sistemas correcionais, verifica-se a intempestividade no cadastro de documentos relativo a processos julgados em 2018; bem como o não cadastramento de penalidades aplicadas a agentes relativas a dois processos disciplinares.

Já em relação aos Resultados Quantitativos e Qualitativos da Gestão, verifica-se que a Agência não participa diretamente de programas temáticos do PPA, situação que inviabilizou a análise na forma proposta.

Quanto ao cumprimento das recomendações da CGU, não foram identificadas recomendações em monitoramento na Agência.

Para o período de 2018, não se identificou Acórdãos do TCU com determinação/recomendação à ANTAQ, que contenha determinação específica à CGU. E quanto a conformidade das peças, somente o Rol de Responsáveis apresentou a necessidade de ajustes. Nesse aspecto, a Unidade apresentou a este órgão de controle interno todos os ajustes necessários nas informações prestadas sobre os titulares e substitutos com natureza de responsabilidade estabelecida nos normativos (endereço eletrônico e correção de períodos de gestão).

10. Avaliação da gestão da VALEC

O Relatório de auditoria 201900149 consigna os exames da CGU sobre a **avaliação da gestão 2018 da VALEC**, ainda em andamento, e tem como objetivo, avaliar os principais resultados alcançados pelo Gestor público, enfatizando-se a eficácia, eficiência e economicidade da gestão dos programas de governo pela unidade auditada, ressaltando-se eventuais falhas que impactaram o atingimento de resultados, além de destacar as boas práticas administrativas e seus impactos no desempenho da unidade, informando também as providências corretivas necessárias e as que estão em andamento e/ou previstas.

O prazo para encerrar os trabalhos é 31/09/19. Os temas avaliados foram: a conformidade das peças, a atuação da corregedoria e da ouvidoria, o atendimento das recomendações da CGU, a gestão de pessoas (servidores e terceirizados), a gestão das contratações, e os aspectos contábeis da empresa.

Ainda de forma preliminar, os problemas identificados foram:

- a) Encerramento da instrução de sindicâncias ou PAD, via de regra, com pouca ou nenhuma efetividade;

- b) Expressivo número de manifestações da Ouvidoria referentes aos impactos das obras de construção de ferrovias na desapropriação e danos causados às propriedades indicando a necessidade de providências urgentes;
- c) Falta de efetividade no atendimento das recomendações da CGU;
- d) Provimento de Cargos em Comissão de Livre Provimento acima do limite estabelecido pela SEST;
- e) Fragilidades relacionadas às informações contábeis e financeiras;
- f) Fragilidades nos controles de processos e depósitos judiciais da VALEC impactando nos saldos dos demonstrativos contábeis;
- g) Divergência no encontro de contas entre os saldos da VALEC e da FNS S/A;
- h) Potencial superfaturamento em contratos de apoio técnico;
- i) Utilização de pessoal terceirizado em atividades críticas e finalísticas;
- j) Prorrogação de contratos sem a comprovação da vantajosidade para a VALEC; e
- k) Liquidação irregular de despesas nos contratos de apoio técnico ao gerenciamento ambiental da FIOL e FNS.

Especificamente com relação às recomendações da CGU, o quadro 10 a seguir demonstra a situação do atendimento das recomendações da CGU.

Quadro 10: Situação do atendimento das recomendações da CGU no exercício 2018

Recomendações				Recomendações em monitoramento		Recomendações Providências do Gestor	
Atendidas	Canceladas	Em Monitoramento	Outras Situações	Em análise pela CGU	Para providências do Gestor	No prazo	Prazo Expirado
16	1	48	0	17	31	30	1

Fonte: Sistema Monitor, posição em 31.12.2018.

Em relação a estas demandas da CGU, especificamente, o que se observa é que a efetividade das respostas encaminhadas pela VALEC via Sistema Monitor ainda está aquém do que seria o razoável como reporte das ações implementadas. Via de regra, estas respostas, ou reproduzem manifestações de agentes externos (geralmente empresas prestadoras de serviço de gerenciamento de obra e/ou fiscalização) sem um mínimo de evidências ou de intervenção por parte do gestor responsável pela área demandada; ou inclinam pela postergação da implementação da ação acordada. Em ambos os casos, condições que dificultam o entendimento de que as recomendações tenham sido atendidas ou estejam a caminho de ser implementadas.

Dessas recomendações, cabe destacar as decorrentes do relatório de avaliação da execução de programa de governo nº 82 sobre “Construção de Ferrovias”¹⁴ que avaliou a execução das obras e serviços concernentes à Extensão Sul da Ferrovia Norte-Sul (FNS) e à Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL), ambas sob responsabilidade da Valec.

O relatório trouxe como conclusão um planejamento precário por parte da VALEC que culminou na elaboração de projetos básicos e executivos deficientes, com significativas falhas nas fases de desapropriação, de licenciamentos ambientais, de arqueologia e dos estudos geológicos e

¹⁴ Disponível em <https://www.cgu.gov.br/noticias/2018/07/cgu-avalia-construcao-de-ferrovias-e-constata-prejuizo-potencial-de-r-146-milhoes> e <https://auditoria.cgu.gov.br/download/10873.pdf>

geotécnicos e terraplenagem, incluindo a não liberação em tempo hábil das respectivas licenças. Cite-se, por exemplo: o custo adicional de terraplenagem, no valor de R\$ 727.161.324,05, decorrente das deficiências de sondagens; e os custos das obras avaliadas não correspondem aos custos de mercado e os superfaturamentos identificados no valor de R\$ 146.208.729,88.

Os principais achados foram: a aplicação de índice impróprio para o reajuste do contrato, implicando superfaturamento/prejuízo no valor de R\$29.153.245,06 em serviços de transporte de materiais; o reajuste de preços em interstício inferior a um ano, implicando em prejuízo de R\$ 9.722.256,49; o superfaturamento na quantidade de serviços contratados relativos ao lastro em brita, no valor de R\$ 8.500.560,76; a apropriação de despesa no BDI de itens já integrantes nos custos diretos; superfaturamento de quantidade dos bueiros medidos de R\$315.160,06; inconsistências de serviços de escavação e DMTs, com prejuízo apurado de R\$ 1.215.338,87.

Ante o exposto, expediu-se as seguintes recomendações, ainda em monitoramento:

Quanto aos **projetos básico e executivo**: somente licitar lote de ferrovia quando houver EVTEA completo, incluindo os estudos topográficos, estudos hidrológicos, estudos geológicos e geotécnicos e os Projetos Básicos e Executivos de Engenharia que atendam aos requisitos previstos na Lei nº 8.666/93; instituir ou revisar os documentos componentes dos projetos básicos e executivos de construção de ferrovias e o procedimento de avaliação técnica prévio ao aceite dos respectivos projetos elaborados; instituir padrão de Quadro de Orientação de Terraplenagem (QOT) e rotina de preenchimento; inserir as informações de origem dos valores de referência utilizados (Sicro, Sinapi ou pesquisa de mercado) nas composições de custos unitários; refazer os cálculos dos volumes de corte e aterro e as distâncias de transporte; e instituir procedimento para concessão de reajuste de preços sobre serviços conforme a data-base prevista contratualmente.

Quanto às **irregularidades/superfaturamentos** evidenciados, acordou-se: corrigir as irregularidades apontadas, inclusive glosas/compensações, quanto: i) à aplicação de índices impróprios de reajuste dos contratos e em interstício inferior a 1 ano; ii) aos serviços de transporte de materiais extraídos da pedreira de Quirinópolis; iii) ao cálculo do consumo efetivo de brita para lastro e volumes de escavação e DMT; e iv) à apropriação de despesa no BDI de itens já integrantes nos custos diretos.

Em relação à **aplicação de penalidades**, acordou-se: apurar, mediante a instalação de processo administrativo apropriado, a responsabilização dos agentes à época da licitação que deram causa aos inúmeros prejuízos apurados.

Os benefícios esperados decorrentes das recomendações são: i) R\$ 29.456.588,38, em função das repactuações dos índices econômicos dos contratos (de IGP-DI); ii) R\$ 60.174,26, referente à ocorrência de aplicação de reajuste de preços em interstício inferior a um ano; iii) R\$ 219.965,46, referente ao superfaturamento de quantidade da medição do bueiro; iv) R\$ 69.055,61, referente à repactuação dos preços dos concretos usinados, referente ao Lote 5FA Fiol; e v) R\$ 10.942,89, referente ao estorno do volume de 4.676,45 m³ dos serviços de “bota-espera” e “bota-fora” medido como aterro.

A partir da implementação das recomendações da CGU, o benefício financeiro potencial estimado é de R\$ 146.208.729,88, entendendo a VALEC como incontroverso, o valor de R\$ 76.943.155,09. Pelo exposto, entende-se a importância do acompanhamento desses e das demais recomendações sob responsabilidade da VALEC em função dos benefícios financeiros e não financeiros esperados.

11. Avaliação da sustentabilidade financeira e da integridade da INFRAERO

Nesse relatório, vale destacar o resultado de três avaliações realizadas pela CGU junto à INFRAERO, a saber: a análise da sustentabilidade financeira e operacional da Infraero, a avaliação da evolução econômico-financeira da Infraero no período de 2013 a 2017 e as medidas de integridade existentes na Infraero para diminuir o risco de corrupção e fraudes.

O Relatório de auditoria nº 201700930 consubstancia a **análise da sustentabilidade financeira e operacional da Infraero** com foco na gestão das participações acionárias nas Sociedades de Propósito Específico, concessionárias dos aeroportos de Brasília, Viracopos, Guarulhos, Confins e Galeão.

A Infraero é acionista minoritária relevante, com participação de 49% do capital votante, de cinco dos maiores aeroportos do País. Nessa condição, deve zelar para que os investimentos nessas sociedades retornem na forma de recebimento regular de dividendos entre outras expectativas de rentabilidade. Assim, o intuito do trabalho foi avaliar como a estatal vem se estruturando, e atuando, para responder a esse novo desafio.

Em face dos exames realizados, verificou-se que a Infraero não vem fazendo uso satisfatório dos instrumentos legais e dos acordos firmados com os sócios privados para defender os aportes de recursos públicos nessas concessionárias. Há forte sinalização de que a Infraero enxerga esses investimentos como sendo, apenas, estratégicos – sob a ótica do Poder Público, supridor -, esquecendo-se de seus interesses sob a perspectiva de uma empresa investidora, que busca remuneração sobre o capital aplicado.

Em outra parte, verificou-se que a Estatal não adota metodologia suficientemente hábil para gerir essas participações e para monitorar o desempenho econômico-financeiro dessas sociedades privadas, de modo a melhor subsidiar as decisões de novos aportes de capital nesses negócios. As recomendações inclinam nesse sentido, e no sentido de se estabelecer procedimentos mais efetivos para o uso do poder de veto, monitoramento e fiscalização sobre as contratações firmadas por essas sociedades com as suas “partes relacionadas”, os sócios privados.

O relatório de auditoria nº 201800910¹⁵ consubstancia a avaliação da **evolução econômico-financeira da Infraero**, relativa ao período 2013-2017, mediante a análise horizontal e vertical dos balanços patrimoniais da empresa, e a análise os indicadores de rentabilidade, de lucratividade, de endividamento e de liquidez sugeridos pela literatura.

Após um período de ajustamento da Infraero em relação a decisão de concessão à iniciativa privada de seus aeroportos mais rentáveis, verificou-se, em 2017, uma melhora nos resultados do core business da unidade, com alavancagem de receitas e enxugamento de sua estrutura de custos, a ser otimizada em 2018 com a reestruturação do Plano de Saúde da empresa (PAMI). Contudo, o resultado consolidado continua impactado (i) pelos prejuízos absorvidos da participação (49%) que a Infraero detém nos aeroportos de Brasília, Confins, Guarulhos, Viracopos e Galeão; e (ii) pelos resultados negativos da atividade de navegação aérea do segmento sob tutela da Infraero.

¹⁵ Disponível em <https://auditoria.cgu.gov.br/download/12455.pdf>

Verificou-se que a unidade dispõe de estrutura para monitorar os resultados por meio de indicadores de desempenho, o que permitirá aos gestores avaliar a efetividade das medidas para reversão da situação econômico-financeira a partir do segundo semestre de 2018, ocasião em que, espera-se, medidas relevantes para a sustentabilidade da empresa, como a implementação do novo Plano de Saúde apresentem resultados.

Para os próximos anos, deve-se atentar para a definição do papel que o acionista controlador espera para a Infraero no setor aeroportuário frente a um cenário de novas concessões à iniciativa privada de aeroportos relevantes da rede Infraero. Nesse sentido, a estatal entende que sua sustentabilidade e situação de não dependente estarão comprometidas com a privatização de novos aeroportos, caso mantido o modelo anterior.

Relatório de auditoria nº 201801606¹⁶ teve como objetivo avaliar as **medidas de integridade existentes na Infraero** de forma a promover o seu aprimoramento, com a finalidade de diminuir o risco de corrupção e fraudes, bem como aumentar a capacidade de detecção e remediação das irregularidades que venham a ocorrer. Os resultados estão consignados no relatório de auditoria 201801606.

O art. 41 do Decreto nº 8.420/2015 definiu que “Programa de Integridade consiste, no âmbito de uma pessoa jurídica, no conjunto de mecanismos e procedimentos internos de integridade, auditoria e incentivo à denúncia de irregularidades e na aplicação efetiva de códigos de ética e de conduta, políticas e diretrizes com objetivo de detectar e sanar desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública, nacional ou estrangeira”.

Tomando como referência os parâmetros elencados no artigo 42 do Decreto nº 8.420/2015, no presente trabalho foram analisados quinze temas, agrupados em cinco dimensões. Os quinze, descritos no quadro 11 a seguir, temas foram avaliados em relação a três aspectos: existência (referente à presença, na empresa estatal, de cada elemento que compõe as cinco dimensões); qualidade (referente à sua adequabilidade, de acordo com as melhores práticas) e efetividade (referente ao seu efetivo funcionamento).

Quadro 11: Aspectos avaliados para cada dimensão

Dimensão	O que avaliar
Desenvolvimento do Ambiente de Gestão do Programa de Integridade	I - Comprometimento da Alta Direção da pessoa jurídica, incluídos os conselhos, evidenciado pelo apoio visível e inequívoco ao programa; e II - Independência, estrutura e autoridade da instância interna responsável pela aplicação do Programa de Integridade e fiscalização de seu cumprimento.
Análise Periódica de Riscos	Análise do perfil de risco da empresa estatal necessária à estruturação do Programa de Integridade.
Estruturação e Implantação das Políticas e Procedimentos	I - Padrões de conduta e código de ética aplicáveis a todos os empregados e administradores, independentemente de cargo ou função exercidos; II - Políticas e procedimentos de integridade aplicáveis a todos os empregados e administradores, independentemente de cargo ou função exercidos; III - registros e controles contábeis que assegurem a pronta elaboração e confiabilidade de relatórios e demonstrações financeiras da pessoa jurídica; IV - Diligências apropriadas para contratação e, conforme o caso, supervisão, de terceiros, tais como fornecedores, prestadores de serviço, agentes intermediários e associados; V – Verificações, durante os processos de fusões, aquisições e outras operações societárias, do cometimento de irregularidades ou ilícitos ou da existência de vulnerabilidades nas pessoas jurídicas envolvidas; VI - Canais de denúncia de irregularidades, abertos e amplamente divulgados a colaboradores; e VII - processo de tomada de decisões.

¹⁶ Disponível no endereço eletrônico <https://auditoria.cgu.gov.br/download/13032.pdf>.

Comunicação e Treinamento	I - Treinamentos periódicos e comunicação sobre o Programa de Integridade; e II - Transparência da pessoa jurídica.
Monitoramento do Programa, medidas de remediação e aplicação de penalidades	I - Monitoramento contínuo do Programa de Integridade, visando seu aperfeiçoamento na prevenção, detecção e combate à ocorrência de atos lesivos. II - Procedimentos que assegurem a pronta interrupção de irregularidades ou infrações detectadas e a tempestiva remediação dos danos gerados; e III - Aplicação de medidas disciplinares em caso de violação do Programa de Integridade;

Fonte: Decreto nº 8.420/2015

Com base nas análises realizadas, opina-se o seguinte acerca dos itens que deveriam constar no Programa de Integridade da Infraero:

1) Quanto à **existência**, foi possível observar que a Infraero dispõe de uma base normativa e de medidas de integridade que abrangem boa parte dos elementos que compõem as cinco dimensões avaliadas, havendo sido constatadas, em especial, as seguintes ausências: i) de ações especificamente destinadas ao comprometimento dos ocupantes de cargos gerenciais com o Programa de Integridade; ii) de definição de procedimentos específicos de verificação de conformidade das áreas da empresa ao Código de Conduta e Integridade; iii) de mapeamento e avaliação dos riscos de integridade da empresa; e iv) de definição de um plano de monitoramento contínuo do Programa de Integridade da Infraero.

2) Quanto à **qualidade**, foi possível verificar, de modo geral, a adequação dos normativos e medidas de integridade às diretrizes mínimas especificadas na legislação e a correta estruturação do Programa de Integridade na empresa, exceto pelas seguintes constatações: i) ausência de previsão de um programa de educação continuada para os colaboradores das áreas contábil e financeira; ii) área de conformidade e gestão de riscos com baixo quantitativo de pessoal e não liderada diretamente por diretor estatutário; iii) ausência de garantia de proteção dos integrantes da área responsável pelo Programa de Integridade contra constrangimentos e punições arbitrárias em consequência do exercício normal de suas atribuições; iv) ausência de definição de medidas concretas para garantir a proteção dos denunciadores de boa-fé contra possíveis retaliações de superiores; e v) ausência de previsão que a Alta Direção apresente justificativa no caso de tomada de decisão contrária às conclusões emanadas por estudo técnico realizado pelas áreas competentes em cada matéria.

3) Quanto à **efetividade**, não foi possível atestá-la plenamente com relação ao funcionamento de todos os aspectos analisados, uma vez que foram encontradas as seguintes lacunas: i) falta de exemplo do ex-presidente com relação à utilização de recursos públicos para realização de viagens de cunho pessoal; ii) baixo alcance das ações de conscientização sobre o conteúdo do Código de Conduta e Integridade; iii) insegurança dos colaboradores da Infraero com relação à utilização do canal de denúncias da empresa; iv) somente 35,17% dos colaboradores da Infraero informou já haver visto manifestações da empresa incentivando a realização de denúncias e acreditar que a Direção espera e deseja que estes casos sejam denunciados por aqueles que deles tomem conhecimento; e v) apenas 41,35% dos colaboradores acredita que há bons resultados na apuração dos fatos denunciados.

Assim, a partir dos achados de auditoria apontados neste relatório, bem como considerando as sugestões de melhoria aqui propostas e as providências já adotadas pelos gestores, recomenda-se à Infraero que:

- *Elabore plano de ação contendo as providências que serão adotadas pela empresa com vistas a promover o aprimoramento de seu Programa de Integridade. Além das atividades previstas, o*

plano deve apresentar um cronograma e os responsáveis por cada atividade. Ressalta-se que os desdobramentos deste plano serão acompanhados posteriormente pela CGU.

Após a realização da Reunião de Busca Conjunta de Soluções em duas sessões, nas datas de 16 e 20 de maio de 2019, ficou acordado que o plano de ação deverá ser encaminhado à CGU até a data de 12/07/2019.

12. Avaliação da gestão e da sustentabilidade financeira das Cias DOCAS

Sobre as Companhias DOCAS, cabe destacar nove avaliações realizadas pela CGU sobre a gestão e a sustentabilidade financeiras das companhias, bem como uma avaliação que está em andamento, que atualiza a análise dos índices financeiros e econômicos das estatais, além de levantar demais aspectos de avaliação como: entraves à desestatização e instituo de previdência dos trabalhadores portuários (PORTUS).

O relatório nº 201900812, ainda em elaboração, atualiza até o ano de 2018 as **avaliações da situação econômico-financeira das sete Companhias DOCAS**, de 2013 a 2016, realizadas por meio das ações de 201702491, 201702492, 201702493, 201702494, 201702495, 201702496 e 201702497¹⁷. A avaliação consiste na consolidação dos demonstrativos contábeis objetivando a análise do conjunto das estatais, a representatividade de cada Companhia e a comparação dos seus desempenhos econômico-financeiro. Além disso, identificar problemas comuns às Companhias, boas práticas que podem ser replicadas no setor, necessidades de regulação, identificação de possibilidades de desestatização ou desinvestimento.

As sete Companhias Docas a serem avaliadas em seu conjunto são responsáveis por 18 portos organizados no Brasil de um total de 37, movimentando um total de 223,69 milhões de toneladas de cargas no ano de 2018. Têm, portanto, representatividade no Sistema Portuário Nacional, que é responsável por mais de 90% das exportações brasileiras.

Os relatórios de 2017 concluíram sobre a evolução dos indicadores econômico-financeiros das Cias. Docas no período e as principais variações que impactaram os indicadores de liquidez e atividade, considerando indicadores como: de endividamento e estrutura, de lucratividade, de rentabilidade e da evolução da Demonstração do Fluxo de Caixa no Período.

As conclusões para a CODESP, CDRJ, CODERN, CDC e CDP foram: houve piora dos indicadores econômico-financeiros (liquidez e atividade, endividamento e estrutura, lucratividade e rentabilidade); redução na demanda dos serviços e de receita; aumento dos custos e despesas operacionais (pessoal e encargos); investimentos crescentes consumindo o caixa; financiamento externo, tais como créditos da União por meio de Adiantamentos para Futuros Aumentos de Capital (AFAC). Para a CODESA e CODEBA houve pequena redução, manutenção e/ou melhora dos indicadores de liquidez lucratividade e rentabilidade, com piora no desempenho operacional, sem aumento proporcional da receita. Piora na dependência dos recursos do AFAC.

¹⁷ Disponível em <https://auditoria.cgu.gov.br/download/12453.pdf>, <https://auditoria.cgu.gov.br/download/12626.pdf>, <https://auditoria.cgu.gov.br/download/11938.pdf>, <https://auditoria.cgu.gov.br/download/11941.pdf>, <https://auditoria.cgu.gov.br/download/11942.pdf>, <https://auditoria.cgu.gov.br/download/11939.pdf>, <https://auditoria.cgu.gov.br/download/11940.pdf>

Além destes trabalhos, a CGU realizou outras duas avaliações¹⁸, sendo um junto à CDRJ para avaliar o macroprocesso denominado “**Gestão da Fiscalização dos Contratos de Arrendamento, bem como dos Contratos de Obras e Serviços de Dragagem**”, e o segundo, junto a CDC, para avaliar a **qualidade e suficiência dos controles internos administrativos** instituídos e afetos à gestão e fiscalização dos contratos geradores de receitas (operacionais e não operacionais), quanto ao acompanhamento e controle, avaliação de risco, transparência das informações e monitoramento, bem como a sua aderência aos normativos pertinentes e às cláusulas contratuais.

Em relação à **CDRJ**, as principais conclusões e recomendações foram:

Conclusões	Recomendações
<p>a) descumprimento de rotinas previstas no Manual de Fiscalização de Contratos de Arrendamento;</p> <p>b) interação deficiente entre áreas da CDRJ;</p> <p>c) celebração de aditivos sem que as arrendatárias cumprissem suas obrigações;</p> <p>d) ausência de padronização e de meios independentes de validação nos procedimentos de faturamento e arrecadação;</p> <p>e) deficiência de procedimentos, ausência de informações consolidadas e de normativos internos para o acompanhamento e controle da inadimplência;</p> <p>f) celebração de contratos transitórios em desacordo com a legislação aplicável; e</p> <p>g) falhas de fiscalização da CDRJ pertinente à execução de serviços recentes de dragagem realizados no Porto de Itaguaí.</p>	<p>a) Promova revisão de seus normativos internos que tratam da fiscalização portuária e dos contratos de arrendamento;</p> <p>b) Institua controles adequados para o planejamento, execução e acompanhamento dessa atividade;</p> <p>c) Institua controles internos adequados na área financeira de padronização dos procedimentos de arrecadação;</p> <p>d) Elabore, normatize e implemente procedimentos e testes independentes e periódicos para verificação e validação dos dados de movimentação de carga;</p> <p>e) Elabore normativo interno sobre o controle da inadimplência dos contratos de arrendamento;</p> <p>f) Desconstitua o Contrato CDRJ n.º 51/2017 e submeta o Contrato CDRJ n.º 78/2017 à aprovação da Antaq; e</p> <p>g) Finalize normativo interno relativo à fiscalização de serviços de dragagem e derrocagem.</p>

Quanto à **CDC** as principais conclusões e recomendações foram:

Conclusões	Recomendações
<p>a) a Companhia preteriu a exigência de cláusula de cobertura a dano ao patrimônio público portuário e ao meio ambiente nos contratos de seguro apresentados pelos operadores portuários, instituída pela Portaria SEP nº 111/2013, desconsiderando o risco grave de ocorrência de sinistro, que pode impactar nas atividades do Porto de Fortaleza/CE, e por consequente, nas receitas da Companhia; e</p> <p>b) foi evidenciada a baixa aderência da atuação das coordenadorias envolvidas no processo de arrecadação das receitas às normas editadas pela União, pela Antaq e pela própria CDC</p>	<p>a) exigisse dos operadores portuários a inserção de cláusula de seguro que estabeleça a cobertura a danos ao patrimônio público portuário e ao meio ambiente;</p> <p>b) efetuassem os registros dos créditos inadimplentes nos órgãos de restrição de crédito e no Cadin, conforme os prazos estabelecidos na Norma de Faturamento e Cobrança de Serviços Portuários da CDC, sem prejuízo de encaminhamento dos mesmos para a coordenação responsável pela sua cobrança legal;</p> <p>c) estabelecesse mecanismos de controle interno visando avaliar o cumprimento dos requisitos e prazos previstos na Norma de Utilização do Terminal Marítimo de Passageiros pelas áreas que atuam no processo; e</p> <p>d) não descumprisse a tabela de tarifas para utilização do referido terminal.</p>

Pelo exposto, entende-se a importância de consubstanciar neste relatório do Ministério os resultados das avaliações da CGU sobre as Cias Docas para o devido acompanhamento das

¹⁸ Disponível em <https://auditoria.cgu.gov.br/download/12555.pdf> e <https://auditoria.cgu.gov.br/download/11912.pdf>.

providências a serem adotadas, de modo a fomentar a melhoria da gestão dessas unidades, promovendo maior segurança jurídica para os investimentos, maior competitividade e produtividade para o setor, e subsidiando o Ministério à tomada de decisões.

RECOMENDAÇÕES

1. Implementar processo de planejamento e de priorização de aplicação de recursos do Funset, contendo a indicação de ações previstas para o atingimento dos objetivos do fundo e metodologia para aferição dos resultados;

Achado nº 4.1

2. Apresentar ações, com metas e indicadores, visando a integração dos órgãos ao FunsetNet, a disponibilização das informações pelas entidades competentes e o controle do repasse da integralidade dos recursos devidos ao fundo.

Achado nº 4.2

3. Realizar estudos quanto à integração entre os sistemas FunsetNet e Renainf, avaliando os benefícios gerados e impactos, e com solução automatizada para a conferência de valores e cruzamento de dados.

Achado nº 4.2

4. Divulgar no endereço eletrônico do Ministério da Infraestrutura as informações relativas à arrecadação e aplicação dos recursos do Fundo (receita, destinação, contratos) em atendimento à Lei nº 12.527/2011, Decreto nº 9.203/2017 (Governança na Administração Pública), bem como atender a Lei nº 13.821/2016, art. 320, §2º, definindo a periodicidade de atualização da informação.

Achado nº 4.3

5. Estabelecer e adotar indicadores de desempenho e metas, definindo periodicidade de aferição, e realizar avaliação quanto à aplicação de recursos do Funset;

Achado nº 4.4

6. Estabelecer planejamento operacional anual de investimentos a serem realizados com recursos do FNAC;

Achado nº 5.1

7. Estabelecer e adotar metodologia de análise de planos de investimentos do COMAER e da Infraero em atendimento aos comandos do Decreto nº 8.024/2013, especificamente Art. 2º, de modo que não haja transferências de recursos para fins que não estejam estabelecidos no referido Decreto.

Achado nº 5.2

8. Estabelecer e adotar indicadores de desempenho e metas, definindo periodicidade de aferição, e realizar avaliação quanto à aplicação de recursos do FNAC;

Achado nº 5.3

9. Estabelecer e implantar rotinas de gestão de informações do FNAC, de modo a promover o acompanhamento e aperfeiçoar a transparência dos investimentos com recursos do Fundo em atendimento à Lei nº 12.527/2011 e ao Decreto nº 9.203/2017, definindo a periodicidade de atualização da informação.

Achado nº 5.4

10. Editar Portaria Ministerial, estabelecendo procedimentos internos para a elaboração Termos de Execução Descentralizada – TED com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, a exemplo da Portaria AEB nº 254/2018.

Achado nº 6.2 e 6.3

Observação: As recomendações referentes ao sistema de controle de velocidade, de responsabilidade da SNTT e do DENATRAN estão consubstanciadas no relatório de auditoria nº 201801334

CONCLUSÃO

Com a avaliação dos Fundos vinculados ao Ministério da Infraestrutura, Funset e FNAC, entende-se que medidas devem ser adotadas visando aperfeiçoar os processos planejamento, de gestão e avaliação de efetividade da aplicação de recursos dos fundos.

Quanto ao Funset não foi observada a adoção de gerenciamento/planejamento da aplicação dos seus recursos pelo Denatran, incluindo plano de priorização e consequentemente de indicadores que retratem a efetividade do Fundo, em relação à finalidade para o qual foi criado. Ainda, identificou-se a necessidade do aprimoramento da transparência quanto ao ingresso de recurso ao fundo e sua aplicação. Constatou-se que a gestão do fundo pelo Denatran carece de melhorias, no que concerne ao sistema FunsetNet, sendo necessário a implementação de ferramentas que possibilitem a conferência pelo Denatran da integralidade dos recursos devidos ao fundo.

Quanto ao FNAC, apesar do avanço da SAC quanto ao planejamento estratégico do setor de transporte aéreo com a publicação do PAN em 2018, a avaliação realizada apontou a deficiência no planejamento para a aplicação dos recursos, ausência de comprovação da avaliação dos planos de investimentos propostos pela Infraero e da efetividade quanto à aplicação dos recursos do FNAC. Destaca-se a necessidade de um planejamento de forma a detalhar os projetos e as iniciativas necessárias a serem implementadas a cada ano (nacional e regionalizado) com recursos do FNAC, com indicadores e metas definidos.

Tanto para o Funset quanto o FNAC, identificam-se a oportunidade de melhorias na transparência das informações de recebimento, aplicação e benefícios gerados com os recursos do fundo, de modo promover a comunicação transparente das atividades e dos resultados da organização, facilitando a participação da sociedade, em cumprimento ao Decreto nº 9.203/17.

No que se refere à governança da SNPTA sobre os recursos repassados a outros entes por meio de convênios, termos de compromisso, TED e PUC, entende-se a necessidade da Secretaria adotar critérios de priorização para aplicação dos recursos, bem como aprimorar instrumentos de monitoramento e avaliação da efetividade da aplicação desses recursos, possibilitando uma divulgação assertiva de informações e dos resultados alcançados dos objetos executados por meio dos repasses de recursos. Como providências para o aprimoramento da governança, sugeriu-se a necessidade de implementação dos critérios de alocação dos recursos previstos no PNLP, a necessidade de monitoramento, avaliação da efetividade e divulgação da execução dos objetos, e por fim, a utilização das metas de desempenho para os gestores das autoridades portuárias, receptoras dos recursos e responsáveis pela melhoria da infraestrutura aquaviária.

Em relação ao controle de velocidade identificou-se a necessidade de coordenação entre os órgãos do SNT, a implementação das ações previstas no Pnatrans incluindo uma metodologia única de pontos críticos, a implantação do RENAEST visando a utilização de um cadastro único de acidentes e padronização das suas causas para uma adequada avaliação a política pública, a implementação de testes do controle de velocidade por trecho e a obrigatoriedade da utilização do sistema SNE para processamento das infrações.

Com relação às unidades vinculadas, destaca-se a avaliação da gestão do DNIT. Nessa unidade, verificou-se a necessidade de elaborar estudo dos impactos das alterações no orçamento da unidade (emendas, contingenciamento, etc.) e adoção de critérios de priorização de gastos, de modo a evitar a pulverização dos investimentos sem a consecução das obras contratadas. Também se constatou a necessidade de reformulação do programa PROFAS, que se mostrou oneroso e sem efetividade, visando a simplificação e celeridade do processo de regularização ambiental.

Particularmente, em relação aos controladores de velocidade, identificou-se a falta de estudos e avaliação da eficácia e da efetividade dos controladores, de modo a se acompanhar os pontos críticos nas rodovias, e baixo aproveitamento de imagens das infrações, o que demanda melhoria da gestão e execução dos contratos de controladores de velocidade. Por fim, constatou-se a necessidade de melhoria da governança dos processos da unidade, incluindo o processo de pagamento e o risco de demandas de correção monetária por atraso de pagamento.

Da gestão da ANTT destaca-se também a necessidade de melhoria da gestão e fiscalização da operação do controle de velocidade, avaliando a eficiência e eficácia dos controladores e os resultados obtidos com o programa, visando a redução de acidentes. Também se identificou a necessidade de melhorias na alocação de servidores para o acompanhamento da execução dos contratos de rodovias federais concedidas.

Em relação à ANTAQ, verifica-se a necessidade de melhoria da estrutura de governança e dos controles internos administrativos. Para tanto, foi recomendado a Agência ajustar sua estrutura organizacional, instituir o estatuto de atividades de auditoria, bem como revisar portarias e regimento interno de modo a possibilitar um funcionamento adequado dos seu Comitê de Governança, Gestão de Risco e Controle e Auditoria Interna. Outro tema a ser ressaltado refere-se aos Terminais de Uso Privativo – TUPs. Há a necessidade de regulamentação do processo de autorização de TUP, visando a delimitação das atribuições e competências de cada unidade no processo, bem como a regularização base de dados de investimentos executados em TUPs e a divulgação anual dos relatórios de seu acompanhamento.

ANEXOS

Anexo I – Contratos Denatran- (Recursos do Funset) 2016 -2018.

Fonte: Denatran

Exercício	Fonte	SOF	Instrumento	Beneficiário	Valores Pactuados	Valores Repassados	Vigência	Status
2016	150	Diárias no exterior				R\$ 25.843,99		
	150	Premiações Culturais	Portaria			R\$ 133.000,00		
	150	Passagens para o exterior	Contrato			R\$ 3.518,43		
	150	Diárias a colaboradores eventuais no país				R\$ 2.185,40		
	150	Apoio administrativo, técnico e operacional	Contrato	Gestor e Intelit	R\$5.121.687,60/ R\$13.382.806,60	R\$ 2.022.221,32	13/07/2019	Vigente
	150	Comissões e corretagens				R\$ 16,30		
	150	Exposições, congressos e conferências				R\$ 4.160,00		
	150	Serviços de comunicação em geral				R\$ 128.117,91		
	150	Serviços técnicos profissionais de TI	Contrato	Serpro	R\$ 115.350.694,28	R\$ 1.758.141,65	24/10/2017	Encerrado
	150	Ressarcimento de prestação de serviços				R\$ 441,00		
	150	Diárias no país				R\$ 74.863,66		
	150	Diárias no exterior				R\$ 1.823,88		
	150	Passagens para o país				R\$ 129.336,02		
	150	Passagens para o exterior				R\$ 21.920,18		
	150	Diárias a colaboradores eventuais no país				R\$ 3.758,95		
	150	Comissões e corretagens				R\$ 130,40		
	150	Serviços técnicos profissionais de TI	Contrato	Serpro	R\$ 115.350.694,28	R\$ 61.382.822,78	24/10/2017	Encerrado
	174	Serviços técnicos profissionais de TI	Contrato	Serpro	R\$ 115.350.694,28	R\$ 9.809.423,16	24/10/2017	Encerrado
	174	Outros serviços de terceiros - PJ	Contrato	Serpro	R\$ 79.828.685,94	R\$ 78.985.576,84	25/11/2011	Encerrado
	180	Serviços técnicos profissionais de TI	Contrato	Serpro	R\$ 115.350.694,28	R\$ 23.829.697,00	24/10/2017	Encerrado
TOTAL						R\$	178.316.998,87	

Exercício	Fonte	SOF	Instrumento	Beneficiário	Valores Pactuados	Valores Repassados	Vigência	Status
2017	150	Diárias no país				R\$ 14.084,96		
	150	Diárias no exterior				R\$ 5.819,28		
	150	Passagens para o país				R\$ 83.893,78		
	150	Serviços de comunicação em geral				R\$ 170.789,97		
	150	Ressarcimento de passagens e desp. c/ locomoção				R\$ 410,00		
	150	Serviços de publicidade legal				R\$ 29.408,89		
	100	Serviços técnicos profissionais de TI	Contrato	Serpro	R\$ 109.494.214,01	R\$ 58.036.341,00	25/10/2019	Vigente
	150	Diárias no país				R\$ 48.000,00		
	150	Diárias no exterior				R\$ 30.000,00		
	150	Passagens para o país				R\$ 50.000,00		
	150	Passagens para o exterior				R\$ 31.779,54		
	150	Diárias a colaboradores eventuais no país				R\$ 4.977,90		
	150	Comissões e corretagens				R\$ 97,80		
	150	Serviços técnicos profissionais de TI	Contrato	Serpro	R\$ 109.494.214,01	R\$ 38.978.599,00	25/10/2019	Vigente
	180	Serviços técnicos profissionais de TI	Contrato	Serpro	R\$ 109.494.214,01	R\$ 38.589.902,14	25/10/2019	Vigente
150	Premiações Culturais	Portaria			R\$ 95.000,00			
TOTAL						R\$ 136.169.104,26		
Exercício	Fonte	SOF	Instrumento	Beneficiário	Valores Pactuados	Valores Repassados	Vigência	Status
2018	150	Passagens para o país				R\$ 34.255,62		
	150	Apoio administrativo, técnico e operacional	Contrato	Gestor e Intelit	R\$5.121.687,60/R\$13.382,8	R\$ 1.950.000,00		
	150	Serviços de comunicação em geral				R\$ 147.678,71		
	150	Serviços técnicos de profissionais de TIC	Contrato	Serpro	R\$ 109.494.214,01	R\$ 1.477.220,60		
	150	Ressarcimento de passagens e desp. c/ locomoção				R\$ 100,00		
	150	Serviços de publicidade legal				R\$ 30.363,76		
	150	Diárias no país				R\$ 56.464,07		
	150	Diárias no exterior				R\$ 24.191,04		
	150	Passagens para o país				R\$ 140.655,93		
	150	Passagens para o exterior				R\$ 23.665,26		
	150	Diárias para colaboradores eventuais no país				R\$ 997,70		
	150	Seguros em geral				R\$ 150,04		
	150	Outros serviços de TIC	Contrato	Serpro	R\$ 109.494.214,01	R\$ 28.871.869,00		
	150	Ressarcimento de passagens e desp. c/ locomoção				R\$ 1.400,53		
	350	Serviços técnicos de profissionais de TIC	Contrato	Serpro	R\$ 109.494.214,01	R\$ 61.813.923,23		
TOTAL						R\$ 94.572.935,49		

Anexo II – Convênios ou instrumentos congêneres, pagos com recursos do FNAC.

DADOS FORNECIDOS PELA SAC									Prioridade conforme informação SAC (Nota Informativa nº 21/2019/DIAR-SAC/SAC)	Região	Prazo inicial para finalizar	Prazo para finalizar	Aeroporto com aviação comercial?
Instrumento	Nº do instrumento	Objeto	Cidade	Data de celebração do instrumento	Valores Pactuados	Valores Repassados	Aplicação em Aviação Regional?						
Convênio	761964/2011	Construção de nova pista de pouso e decolagem e de nova pista de táxi; melhoramento da pista de táxi existente B; ampliação do pátio de aeronaves; sinalização horizontal; sinalização luminosa na nova pista de pouso e decolagem e na pista de táxi.	LINHARES/ES	30/12/2011	R\$ 29.881.936,23	R\$ 7.830.555,21	Sim	Média	Sudeste	628	2723	Em obras	
Convênio	761586/2011	Restauração e reforço da pista de pouso/decolagem, taxiway e pátio de aeronaves; sinalização horizontal e execução de cerca de proteção, do aeroporto de Santo Ângelo.	SANTO ÂNGELO/RS	18/01/2012	R\$ 5.135.838,26	R\$ 3.595.086,78	Sim	Alta	Sul	274	1924	SIM	
Convênio	775634/2012	Reforma do sistema de pistas e pátios de aeronaves, balizamento noturno, acesso à Seção Contraincêndio (SCI), sinalização horizontal e cerca.	FERNANDO DE NORONHA/PE	28/12/2012	R\$ 14.829.718,49	R\$ 13.340.385,91	Sim	Baixa	Nordeste	200	1523	SIM	
Convênio	777179/2012	CONSTRUÇÃO DO BALIZAMENTO NOTURNO NO AERÓDROMO PEDRO VIEIRA MOREIRA EM CAJAZEIRAS/PB.	CAJAZEIRAS/PB	28/12/2012	R\$ 1.678.512,48	R\$ 1.510.661,23	Sim	Não selecionado na 1ª Fase dos Aeroportos Regionais. Sem priorização	Nordeste	20	1829	NÃO	
Convênio	763213/2011	Implantação de balizamento noturno, farol rotativo e biruta iluminada.	CORREIA PINTO/SC	30/12/2011	R\$ 1.875.142,46	R\$ 1.312.599,72	Sim	Média	Sul	396	2220	SIM	
Convênio	769301/2012	Construção do Novo Aeroporto de Vitória da Conquista	VITÓRIA DA CONQUISTA/BA	26/12/2012	R\$ 53.070.407,02	R\$ 47.763.366,32	Sim	Média	Sul	754	1453	SIM	
Convênio	762960/2011	Construção do novo terminal de passageiros do aeroporto de Cascavel	CASCADEL/PR	30/12/2011	R\$ 19.651.469,35	R\$ 3.537.915,98	Sim	Média	Sul	384	2893	SIM	

DADOS FORNECIDOS PELA SAC								Prioridade conforme informação SAC (Nota Informativa nº 21/2019/DIAR-SAC/SAC)	Região	Prazo inicial para finalizar	Prazo para finalizar	Aeroporto com aviação comercial?
Instrumento	Objeto	Cidade	Data de celebração do instrumento	Valores Pactuados	Valores Repassados	Aplicação em Aviação Regional?						
Convênio	Construção do Terminal de Passageiros (TPS), aquisição e instalação dos equipamentos de auxílio à navegação, complemento da cerca operacional, reservatórios de água, iluminação de via de contorno, mobiliários e equipamentos do SESCINC, iluminação do pátio de aeronaves e implantação de redes de telecomunicações do Novo Aeroporto de Vitória da Conquista.	VITÓRIA DA CONQUISTA/BA	31/12/2015	R\$ 45.000.000,00	R\$ 28.671.300,00	Sim	Média	Nordeste	574	1148	SIM	
Convênio	Serviços de Modernização e Melhorias no Aeródromo de Araruna.	ARARUNA/PB	30/12/2015	R\$ 1.666.666,67	R\$ 91.960,07	Sim	Não consta como aeroporto regional. Sem priorização	Nordeste	732	732	NÃO	
Convênio	Execução de serviços de recapeamento na pista de pouso e decolagem, pista de taxi e pátio de aeronaves, e Implantação da Cerca Operacional no Aeroporto de Coxim/MS.	COXIM/MS	22/12/2016	R\$ 4.111.690,54	R\$ -	Sim	Média	Centro-oeste	365	1460	NÃO	
Convênio	Execução de serviços de recapeamento na pista de pouso e decolagem, pista de taxi e patio de aeronaves, reforma e ampliação da SCI, aquisição e implantação do PAPI no Aeroporto de	BONITO/MS	27/12/2016	R\$ 5.538.653,06	R\$ -	Sim	Baixa	Centro-oeste	365	1460	SIM	
Convênio	IMPLANTACAO DE EPTA CAT. ESPECIAL.	SOROCABA/SP	27/12/2016	R\$ 7.229.483,00	R\$ -	Sim	Alta	Sudeste	354	1133	SIM	
Convênio	Implantação de auxílios a navegação PAPI, EPTA e Estação Meteorológica do Aeroporto de Cacoal-SSK/W para operação em IFR.	CACOAL/RO	28/12/2016	R\$ 2.336.732,89	R\$ -	Sim	Média	Norte	398	1028	SIM	
Convênio	Implantação de Estação Prestadora de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo - EPTA, Categoria A no Aeroporto de Aracati/CE.	ARACATI/CE	30/12/2016	R\$ 2.137.860,00	R\$ 2.000.000,00	Sim	Média	Nordeste	266	631	SIM	
Convênio	Implantação de Estação Prestadora de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo - EPTA e construção de vias operacionais, construção de cerca operacional e aquisição de mobiliário para Terminal de Passageiros para o Aeroporto de Jijoca de Jericoacoara/CE.	JJJOCA DE JERICOACOARA/CE	30/12/2016	R\$ 9.301.636,80	R\$ 8.845.094,45	Sim	Baixa	Nordeste	728	728	SIM	

DADOS FORNECIDOS PELA SAC							Prioridade conforme informação SAC (Nota Informativa nº 21/2019/DIAR-SAC/SAC)	Região	Prazo inicial para finalizar	Prazo para finalizar	Aeroporto com aviação comercial?
Instrumento	Objeto	Cidade	Data de celebração do instrumento	Valor Pactuado	Valor Reparcado	Aplicação em Aviação Regional?					
Termo de Compromisso	PROJETO BÁSICO E EXECUTIVO E CONSTRUÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS, SECONTRAINCÊNDIO E PÁTIO DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES; ADEQUAÇÃO DA FADE PISTA E PISTA DE TAXI DO AERÓDROMO DE SANTA MAGALHÃES, EM SERRA TALHADA/PE*.	SERRA TALHADA/PE	29/06/2017	R\$ 20.000.000,00	R\$ 2.000.000,00	Sim	Média	Nordeste		1085	NÃO
Termo de Compromisso	AMPLIAÇÃO DE PISTA, NOVA TAXIWAY, REFORÇO E AMPLIAÇÃO DO PÁTIO DE AERONAVES, REFORMA E AMPLIAÇÃO DA SEÇÃO CONTRAINCÊNDIO - SCI IMPLANTAÇÃO DE AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO AÉREA E OBRAS COMPLEMENTARES*, PROCESSO SEI 00055.001641/2016-11	MARINGÁ/PR	18/09/2017	R\$ 119.354.248,85	R\$ 969.058,64	Sim	Média	Sul		1270	SIM
Termo de Compromisso	DESENVOLVIMENTO DE PROJETOS E EXECUÇÃO DE OBRAS DE AMPLIAÇÃO E REFORMADO TERMINAL DE PASSAGEIROS: TPS E DA SEÇÃO CONTRAINCÊNDIO - SCIRECAPEAMENTO DA PISTA DE POUSO E DECOLAGEM, IMPLANTAÇÃO DE TURNAROUND NAS CABECEIRAS E AMPLIAÇÃO DO PÁTIO DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES	RIBEIRÃO PRETO/SP	19/10/2017	R\$ 84.585.000,00	R\$ -	Sim	Alta	Sudeste		1460	SIM
Termo de Compromisso	REFORMA E AMPLIAÇÃO DA PISTA DE POUSO E DECOLAGEM; CONSTRUÇÃO DO NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS; IMPLANTAÇÃO DE BALIZAMENTO NOTURNO, CUT E EQUIPAMENTOS DE AUXÍLIO A NAVEGAÇÃO AÉREA PARA O AERÓDROMO DE BOM JESUS DO GURGUEIA - PIAUI	BOM JESUS DE GURGUEIA/PI	05/10/2017	R\$ 28.040.614,36	R\$ 234.311,00	Sim	Média	Nordeste		1213	NÃO
Termo de Compromisso	ELABORAÇÃO DE PROJETOS, REFORMA E AMPLIAÇÃO DE PAVIMENTOS AEROPORTUÁRIOS, AJUSTES DE FAIXAS E ÁREAS DE SEGURANÇA, IMPLANTAÇÃO DE TPS E SCI, AUXÍLIOS A NAVEGAÇÃO AÉREA E SERVIÇOS COMPLEMENTARES OBJETIVO A AMPLIAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DO AEROPORTO DE PASSO FUNDO/RS (SBPF)	PASSO FUNDO/RS	07/12/2017	R\$ 45.051.546,39	R\$ 517.645,22	Sim	Média	Sul		660	SIM
Termo de Compromisso	AMPLIAÇÃO DA PISTA DE POUSO E DECOLAGEM; SINALIZAÇÃO HORIZONTAL (PPD, TWY E PÁTIO DE AERONAVES); REFORMA DO SISTEMA DE BALIZAMENTO LUMINOSO REGULARIZAÇÃO DAS FAIXAS DE PISTA; IMPLANTAÇÃO DAS RESAS E SERVIÇOS COMPLEMENTARES DO AEROPORTO DE ARIQUEMES/RO (SJOG).	ARIQUEMES/RO	11/12/2017	R\$ 4.286.458,62	R\$ -	Sim	Alta	Norte		1096	NÃO

DADOS FORNECIDOS PELA SAC							Prioridade conforme informação SAC (Nota Informativa nº 21/2019/DIAR-SAC/SAC)	Região	Prazo inicial para finalizar	Prazo para finalizar	Aeroporto com aviação comercial?
Instrumento	Objeto	Cidade	Data de celebração do instrumento	Valores Pactuados	Valores Repassados	Aplicação em Aviação Regional?					
Termo de Compromisso	REFORMA E AMPLIAÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS (TPS); MOBILIÁRIO E EQUIPAMENTOS DO TPS; AJUSTES DO SISTEMA VIÁRIO DE ACESSO AO TPS; ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS; AJUSTES NAS VIAS DE SERVIÇOS INTERNAS E NO PÁTIO DE AERONAVES; REFORMA DO SISTEMA DE BALIZAMENTO LUMINOSO; SINALIZAÇÃO HORIZONTAL (PPD, TWY E PÁTIO DE AERONAVES); E SERVIÇOS COMPLEMENTARES DO AEROPORTO DE CACDAL/RO (SSKW).	CACDAL/RO	11/12/2017	R\$ 8.400.000,00	R\$ -	Sim	Média	Norte		699	SIM
Termo de Compromisso	CONSTRUÇÃO DE NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS (TPS); MOBILIÁRIO E EQUIPAMENTOS DO TPS; AJUSTES DO SISTEMA VIÁRIO DE ACESSO AO TPS E SERVIÇOS COMPLEMENTARES DO AEROPORTO DE JI-PARANÁ/RO (SBJI)	JI-PARANÁ/RO	11/12/2017	R\$ 11.177.169,37	R\$ -	Sim	Média	Norte		1461	SIM
Termo de Compromisso	EXECUÇÃO DE OBRAS DE REPAROS E ALARGAMENTO DA PISTA DE TAXI; SINALIZAÇÃO VERTICAL E HORIZONTAL DO AEROPORTO DE SÃO CARLOS/SP	SÃO CARLOS/SP	19/12/2017	R\$ 2.000.000,00	R\$ -	Sim	Não selecionado na 1ª Fase dos Aeroportos Regionais. Sem priorização	Sudeste		728	NÃO
Termo de Compromisso	ELABORAÇÃO DE PROJETOS E EXECUÇÃO DE OBRAS DE ENGENHARIA PARA ADEQUAÇÃO E MELHORIAS DO AEROPORTO REGIONAL DE CÁCERES/MT	CÁCERES/MT	19/12/2017	R\$ 4.921.245,00	R\$ -	Sim	Alta	Centro-oeste		507	NÃO
Termo de Compromisso	ELABORAÇÃO DE PROJETOS E EXECUÇÃO DE OBRAS DE ENGENHARIA PARA ADEQUAÇÃO E MELHORIAS DO AEROPORTO REGIONAL DE TANGARÁ DA SERRA/MT	TANGARÁ DA SERRA/MT	19/12/2017	R\$ 4.947.583,00	R\$ -	Sim	Alta	Centro-oeste		615	SIM

DADOS FORNECIDOS PELA SAC							Prioridade conforme informação SAC (Nota Informativa nº 21/2019/DIAR-SAC/SAC)	Região	Prazo inicial para finalizar	Prazo para finalizar	Aeroporto com aviação comercial?
Instrumento	Objeto	Cidade	Data de celebração do instrumento	Valores Pactuados	Valores Repassados	Aplicação em Aviação Regional?					
Termo de Compromisso	ELABORAÇÃO DE PROJETOS; RECUPERAÇÃO DE PAVIMENTAÇÃO DO SISTEMA DE PISTAS, CONSTRUÇÃO DE NOVA TAXIWAY E NOVO PÁTIO DE AERONAVES, CONSTRUÇÃO DE NOVO TPS, EDIFICAÇÕES DE APOIO, SEÇÃO CONTRA INCÊNDIO E AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS; AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO AÉREA E ADEQUAÇÃO DA EPTA; FECHAMENTOS COMPLEMENTARES	GOVERNADOR VALADARES/MG	14/12/2017	R\$ 32.000.000,00	R\$ 1.798.288,84	Sim	Média	Sudeste	608	SIM	
Termo de Compromisso	ELABORAÇÃO DE PROJETOS, AJUSTES DE FAIXAS E ÁREAS DE SEGURANÇA, RECUPERAÇÃO DE PAVIMENTOS, AMPLIAÇÃO DO TPS, REFORMA DO SESCINC, CONSTRUÇÃO DE, CONSTRUÇÃO DA CUT, CONSTRUÇÃO DA SUBESTAÇÃO, AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO AÉREA, FECHAMENTOS E SERVIÇOS COMPLEMENTARES.	ARAGUAÍNA/TO	19/12/2017	R\$ 49.140.146,61	R\$ -	Sim	Média	Norte	900	SIM	
Termo de Compromisso	ELABORAÇÃO DE PROJETOS; CONCLUSÃO E ADEQUAÇÃO DA TERRAPLANAGEM, PAVIMENTAÇÃO; CONSTRUÇÃO DE TPS E EDIFICAÇÕES DE APOIO; AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO AÉREA; FECHAMENTOS E SERVIÇOS COMPLEMENTARES DO AEROPORTO DE JATAÍGO	JATAÍGO	19/12/2017	R\$ 45.000.000,00	R\$ -	Sim	Média	Centro-oeste	630	NÃO	
Termo de Compromisso	REFORMA E AMPLIAÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS (TPS); ADEQUAÇÃO DO ACESSO VIÁRIO; SERVIÇOS COMPLEMENTARES E SUPERVISÃO DAS OBRAS NO AEROPORTO SERAFIM ENOSS BERTASO (SBCH), NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ NO ESTADO DE SANTA CATARINA	CHAPECÓ/SC	21/12/2017	R\$ 10.627.772,64	R\$ -	Sim	Média	Sul	605	SIM	
Termo de Compromisso	REALIZAÇÃO DE OBRAS DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA NO AEROPORTO DE ANGRA DOS REIS/RJ	ANGRA DOS REIS/RJ	19/12/2017	R\$ 29.000.000,00	R\$ -	Sim	Média	Sudeste	690	NÃO	

DADOS FORNECIDOS PELA SAC							Prioridade conforme informação SAC (Nota Informativa nº 21/2019/DIAR-SAC/SAC)	Região	Prazo inicial para finalizar	Prazo para finalizar	Aeroporto com aviação comercial?
Instrumento	Objeto	Cidade	Data de celebração do instrumento	Valores Pactuados	Valores Repassados	Aplicação em Aviação Regional?					
Termo de Compromisso	PROJETOS; CONSTRUÇÃO DE MUROS E CERCA OPERACIONAL; RECUPERAÇÃO DO PAVIMENTO E SINALIZAÇÃO HORIZONTAL; IMPLANTAÇÃO DE BALIZAMENTO NOTURNO; ILUMINAÇÃO DE PÁTIO; SINALIZAÇÃO VERTICAL; PAPEL OPERAÇÃO POR GNSS NO AERÓDROMO DE RESENDE/RJ.	RESENDE/RJ	19/12/2017	R\$ 7.000.000,00	R\$ -	Sim	Fazia parte da lista de 270 Aeroportos. Sem priorização.	Sudeste		546	NÃO
Termo de Compromisso	ELABORAÇÃO DO PROJETO BÁSICO PARA A CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO REGIONAL DE MARAGOGI, NO ESTADO DE ALAGOAS	MARAGOGI/AL	21/06/2018	R\$ 3.211.919,84	R\$ -	Sim	Média	Nordeste		360	EM PROJETO
Termo de Compromisso	ELABORAÇÃO DO PROJETO BÁSICO E DESENVOLVIMENTO DE ESTUDOS COMPLEMENTARES RELACIONADOS À AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO LUIS ALBERTO LEHR (SSZR), NO MUNICÍPIO DE SANTA ROSA, NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL.	SANTA ROSA/RS	11/09/2018	R\$ 2.480.000,00	R\$ -	Sim	Média	Sul		365	NÃO
Termo de Compromisso	EXECUÇÃO DE PÁTIO DE AERONAVES, REFORMA DA SCI, CONSTRUÇÃO DA GUARITA P1 E EXECUÇÃO DE CERCA OPERACIONAL NO AEROPORTO MUNICIPAL DE CASCAVEL-PR CORONEL ADALBERTO MENDES DA SILVA" (SECA)	CASCAVEL/PR	07/08/2018	R\$ 8.000.000,00	R\$ -	Sim	Média	Sul		730	SIM
Termo de Compromisso	ELABORAÇÃO DE PROJETOS; RECUPERAÇÃO DE PAVIMENTAÇÃO DO SISTEMA DE PISTAS CERCA OPERACIONAL E OBRAS COMPLEMENTARES NO AEROPORTO DE SÃO BORJA (SSSB), NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	SÃO BORJA/RS	21/08/2018	R\$ 5.150.000,00	R\$ -	Sim	Média	Sul		670	NÃO

DADOS FORNECIDOS PELA SAC								Prioridade conforme informação SAC (Nota Informativa nº 21/2019/DIAR-SAC/SAC)	Região	Prazo inicial para finalizar	Prazo para finalizar	Aeroporto com aviação comercial?
Instrumento	Nº do instrumento	Objeto	Cidade	Data de celebração do instrumento	Valores Pactuados	Valores Repassados	Aplicação em Aviação Regional?					
Termo de Compromisso	TC nº 05/2018	REFORMA E AMPLIAÇÃO DA PISTA DE POUSO E DECOLAGEM, DA TAXIWAY E DO PÁTIO; REGULARIZAÇÃO DAS FAIXAS DE PISTA E RESA IMPLANTAÇÃO DE DRENAGEM, DDE DRENAGEM, DA CERCA OPERACIONAL, DA SINALIZAÇÃO VERTICAL E HORIZONTAL DO BALIZAMENTO NOTURNO E DE EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO NO AEROPORTO SANTA TEREZINHA, NO ESTADO DE SANTA CATARINA.	JOAÇABA/SC	04/12/2018	R\$ 16.332.256,77	R\$ -	Sim	Média	Sul		820	NÃO
Termo de Compromisso	TC nº 06/2018	REFORMA E AMPLIAÇÃO DA PISTA DE POUSO E DECOLAGEM - PPD, DO PÁTIO DE AERONAVES E DA TAXIWAY - TWY, CONSTRUÇÃO DO NOVO TERMINAL DE PASSAGEIRO-TPS, TPS, AQUISIÇÃO E INSTALAÇÃO DE EQUIPAMENTOS E EXECUÇÃO DE SERVIÇOS COMPLEMENTARES NO AEROPORTO DE BARREIRAS (SNBR) - MUNICÍPIO DE BARRIRAS - ESTADO DA BAHIA.	BARREIRAS/BA	21/12/2018	R\$ 45.000.000,00	R\$ -	Sim	Média	Nordeste		900	SIM
Termo de Compromisso	TC nº 07/2018	ELABORAÇÃO DE PROJETOS, CERCA OPERACIONAL, AJUSTE DE FAIXAS DE PISTA E ÁREAS DE SEGURANÇA, MOBILIÁRIO E EQUIPAMENTOS PARA AS EDIFICAÇÕES E SERVIÇOS COMPLEMENTARES NO AEROPORTO DE BAREIRINHAS/MA.	BARREIRINHAS/MA	24/12/2018	R\$ 7.000.000,00	R\$ -	Sim	Baixa	Nordeste		920	NÃO
Termo de Compromisso	TC nº 08/2018	IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA DE LUZES DE APROXIMAÇÃO SIMPLES E SISTEMA DE LUZES DE OBSTÁCULO AUTÔNOMOS, SOLARES E LED, NO AEROPORTO GOVERNADOR CARWILSON EM FERNANDO DE NORONHA/PE	FERNANDO DE NORONHA/PE (Sin. dos Morros)	19/12/2018	R\$ 5.100.000,00	R\$ -	Sim	Baixa	Nordeste		460	SIM

DADOS FORNECIDOS PELA SAC							Prioridade conforme informação SAC (Nota Informativa nº 21/2019/DIAR-SAC/SAC)	Região	Prazo inicial para finalizar	Prazo para finalizar	Aeroporto com aviação comercial?
Instrumento	Objeto	Cidade	Data de celebração do instrumento	Valores Pactuados	Valores Repassados	Aplicação em Aviação Regional?					
Termo de Execução Descentralizada	EXECUÇÃO DE INVESTIMENTOS EM AEROPORTOS REGIONAIS: CONSTRUÇÕES, REFORMAS, AMPLIAÇÕES E APARELHAMENTO DE AERÓDROMOS (Moura-AM; Santa Maria-RS; Coari-AM; Lábrea-AM; Boca do Acre-AM; Breves-PA; Marã-AM; Marechal Thaumaturgo-AM; lauretê-AM; Estirão do Equador-AM; Oiapoque-AP.	Comando da Aeronáutica	05/09/2017	R\$ 57.000.000,00	R\$ 20.478.229,82	sim	lauretê, Estirão do Equador não estão na lista dos aeroportos regionais	Norte		1.152	Aeroporto de Santa Maria - Sim/ Aeroporto de Coari: Sim; Boca do Acre: Não/ Oiapoque: Não/ Estirão do Equador: Não
Termo de Execução Descentralizada	AQUISIÇÃO, INSTALAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO DE ESTAÇÕES METEOROLÓGICAS DE SUPERFÍCIE E DE SISTEMAS DE POUSO POR INSTRUMENTO PELO COMAER, POR INTERMÉDIO DA COMISSÃO DE IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO - CISCEA, EM AERÓDROMOS DO PROGRAMA DE AVIAÇÃO REGIONAL.	Comando da Aeronáutica	05/10/2018	R\$ 80.000.000,00	R\$ 51.000.000,00	sim		Nacional		1.274	
Termo de Execução Descentralizada	EXECUÇÃO DE PROJETOS E OBRAS DE AMPLIAÇÃO E RESTAURAÇÃO DA PISTA DE POUSO E DECOLAGEM, EXECUÇÃO DE NOVA PISTA DE TAXIWAY, PÁTIO DE AERONAVE RESAS; FAIXAS PREPARADA E DE PISTA, IMPLANTAÇÃO DO ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS, VIAS DE ACESSO, TERRAPLENAGEM NECESSÁRIA À FUTURA IMPLANTAÇÃO DE EDIFICAÇÕES E SERVIÇOS COMPLEMENTARES PARA A ADEQUAÇÃO DE INFRAESTRUTURA DE DOURADOS/MS	Comando do Exército	19/12/2017	R\$ 49.000.000,00	R\$ 4.200.000,00	Sim	Média	Centro-oeste		985	SIM
Termo de Execução Descentralizada	INVESTIMENTOS NA INFRAESTRUTURA DO AEROPORTO DE ALCANTARA	Comando da Aeronáutica	27/12/2018	R\$ 70.000.000,00	R\$ -	Sim	Aeródromo não comercial, não está na lista de aeroportos regionais. Sem priorização.	Nordeste		1465	NÃO

DADOS FORNECIDOS PELA SAC							Prioridade conforme informação SAC (Nota Informativa nº 21/2019/DIAR-SAC/SAC)	Região	Prazo inicial para finalizar	Prazo para finalizar	Aeroporto com aviação comercial?
Instrumento	Objeto	Cidade	Data de celebração do instrumento	Valores Pactuados	Valores Repassados	Aplicação em Aviação Regional?					
Aquisição Direta - CCI	53 Veículos		15/06/2014	R\$ 126.412.139,50	R\$ 126.412.139,50	Sim		Nacional		1295	-
Contrato	81 equipamentos tipo Pórtico		27/05/2018	R\$ 1.871.100,00	R\$ 392.700,00			Nacional			
Contrato	36 equipamentos tipo Raio-x		11/09/2018	R\$ 1.800.000,00	R\$ 750.000,00			Nacional			
Contrato de Repasse	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS ESPECIALIZADOS DE DESENVOLVIMENTO E APLICAÇÃO DE CURSOS DE CAPACITAÇÃO PARA PROFISSIONAIS QUE ATUAM EM AEROPORTOS REGIONAIS BRASILEIROS, QUE COMPORÃO TURMAS DESIGNADAS PELA SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA - SAC/PR.	Nacional	20/11/2015	R\$ 7.323.149,05	R\$ 1.668.170,99	Sim		Nacional		1460	
Contrato de Repasse	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS ESPECIALIZADOS DE DESENVOLVIMENTO E APLICAÇÃO DE CURSOS ON-LINE DE CAPACITAÇÃO PARA PROFISSIONAIS QUE ATUAM EM AEROPORTOS REGIONAIS, QUE COMPORÃO TURMAS DESIGNADAS PELA SECRETARIA	Nacional	28/05/2018	R\$ 897.068,40	R\$ 143.750,00	Sim		Nacional		730	
Contrato de Repasse	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA FORNECIMENTO DE CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM NAVEGAÇÃO AÉREA CIVIL PARA PROFISSIONAIS QUE ATUAM NO SETOR DE	Nacional	11/06/2018	R\$ 1.200.000,00	R\$ 60.000,00	Não		Nacional		1095	

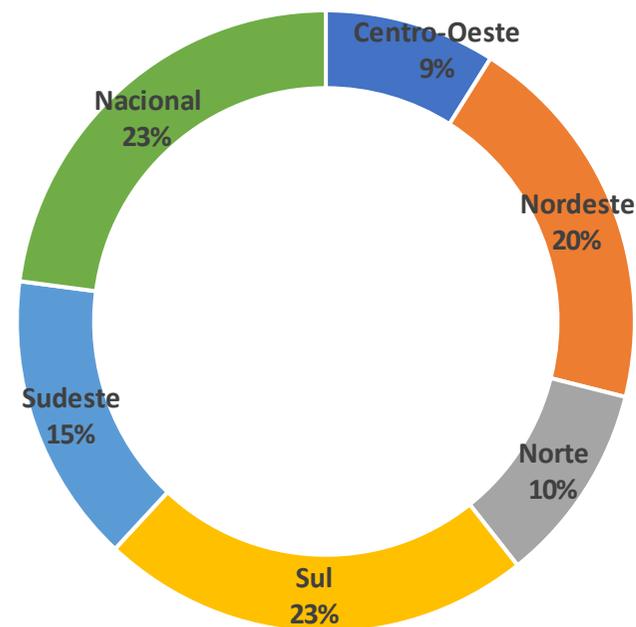
DADOS FORNECIDOS PELA SAC								Prioridade conforme informação SAC (Nota Informativa nº 21/2019/DIAR-SAC/SAC)	Região	Prazo inicial para finalizar	Prazo para finalizar	Aeroporto com aviação comercial?
Instrumento	Nº do instrumento	Objeto	Cidade	Data de celebração do instrumento	Valores Pactuados	Valores Repassados	Aplicação em Aviação Regional?					
TED (Termo de Execução Descentralizada)	TED Nº 04/2018/SAC-MTPA/ANAC	DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO BRASILEIRA, MEDIANTE A REVISÃO E ATUALIZAÇÃO DAS MATRIZES CURRICULARES EXISTENTES, MANUAIS DE CURSO, BANCO DE QUESTÕES, BEM COMO A REFORMULAÇÃO E MELHORIA DO SISTEMA INFORMATIZADO DE APLICAÇÃO DE PROVAS TEÓRICAS DOS PROFISSIONAIS DA AVIÇÃO BRASILEIRA.		19/12/2018	R\$ 1.530.000,00	R\$ 1.180.297,96	Não		Nacional		730	
TED (Termo de Execução Descentralizada)	TED Nº 04/2017/SAC-MTPA/ANAC	DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO BRASILEIRA, MEDIANTE A REVISÃO E ATUALIZAÇÃO DAS MATRIZES CURRICULARES JÁ EXISTENTES, MANUAIS DE CURSOS E BANCO DE QUESTÕES, SISTEMÁTICA DE APLICAÇÃO DE PROVA.		19/12/2017	R\$ 1.000.000,00	R\$ 1.000.000,00	Não		Nacional		729	
TED (Termo de Execução Descentralizada)	TED Nº 06/2016	criação do PROGRAMA INSTITUTO NACIONAL DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA (INCT) INTITULADO "TECNOLOGIA GNSS NO SUPORTE à NAVEGAÇÃO AÉREA",		02/12/2016	R\$ 4.999.474,18	R\$ 3.326.432,30	Não		Nacional		2190	
TED (Termo de Execução Descentralizada)	TED Nº 04/2015			28/09/2016	R\$ 192.796,00	R\$ 132.010,75	Não		Nacional			-
TED (Termo de Execução Descentralizada)	TED Nº 02/2016			09/11/2016	R\$ 274.188,60	R\$ 262.144,40	Não		Nacional			-
TED (Termo de Execução Descentralizada)	TED Nº 01/2019 TED Nº 01/2018 SAC/SENASP	CURSO DE CAPACITAÇÃO, NA MODALIDADE DE ENSINO A DISTÂNCIA - EAD, DIRECIONADO PARA SERVIDORES DAS FORÇAS DE SEGURANÇA PÚBLICA, PARA ATUAREM E OCORRÊNCIAS RELACIONADAS À AVIAÇÃO CIVIL.		31/10/2018	R\$ 69.220,53	R\$ -	Não		Nacional		731	

DADOS FORNECIDOS PELA SAC								Prioridade conforme informação SAC (Nota Informativa nº 21/2019/DIAR-SAC/SAC)	Região	Prazo inicial para finalizar	Prazo para finalizar	Aeroporto com aviação comercial?
Instrumento	Nº do instrumento	Objeto	Cidade	Data de celebração do instrumento	Valores Pactuados	Valores Repassados	Aplicação em Aviação Regional?					
Contrato de Repasse	Contrato nº 6/2015/SAC-PR	CURSO PRÁTICO PARA PILOTO PRIVADO CATEGORIA AVIÃO COM HABILITAÇÃO DE CLASSE MONOMOTOR TERRESTRE. (Dispensa de Licitação)	Nacional	10/12/2015	R\$ 51.871,84	R\$ 50.017,11	Não		Nacional		365	-
TED (Termo de Execução Descentralizada)	Termo de Cooperação nº 04/2013 - SAC/PR	REALIZAÇÃO DE ESTUDOS E PESQUISAS VISANDO AO APOIO NO DIAGNÓSTICO E PLANEJAMENTO DO SISTEMA AEROPORTUÁRIO DO PAÍS		27/11/2013	R\$ 35.792.800,00	R\$ 35.792.800,00	Sim		Nacional		1560	-
TED (Termo de Execução Descentralizada)	Termo de Execução Descentralizada nº 01/2018 - MTPA	REALIZAÇÃO DE DIAGNÓSTICOS, ESTUDOS E PESQUISAS VISANDO SUBSIDIAR A SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL NA ELABORAÇÃO DO PLANO AEROMARÍTIMO NACIONAL - PAM		25/04/2018	R\$ 40.315.440,00	R\$ 7.244.142,00	Sim		Nacional		1760	
TOTAL					R\$ 1.280.980.956,80	R\$ 378.111.064,20						

	Quantidade	Valores Pactuados	Valores Repassados	Em execução	Finalizados	Em prestação de contas	Prazo para finalização (média) - dias	Maior prazo - dias	Menor prazo - dias
Convênios	15	R\$ 203.445.747,25	R\$ 118.498.925,67	6	7	2	1525	2893	631
TED	12	R\$ 340.173.919,31	R\$ 124.616.057,23	9	3	—	1258	1760	729
Contrato	2	R\$ 3.671.100,00	R\$ 1.142.700,00	2	1	—	1295	1295	1295
Contrato de Repasse	4	R\$ 9.472.089,29	R\$ 1.921.938,00	3	1	—	913	1460	365
Termo de Compromisso	25	R\$ 597.805.961,45	R\$ 5.519.303,70	25	0	—	800	1460	360
Aquisição Direta	1	R\$ 126.412.139,50	R\$ 126.412.139,50	0	1	—			
TOTAL		R\$ 1.280.980.956,80	R\$ 378.111.064,10	45	13	2			

Valores pactuados - Convênios e instrumentos congêneres

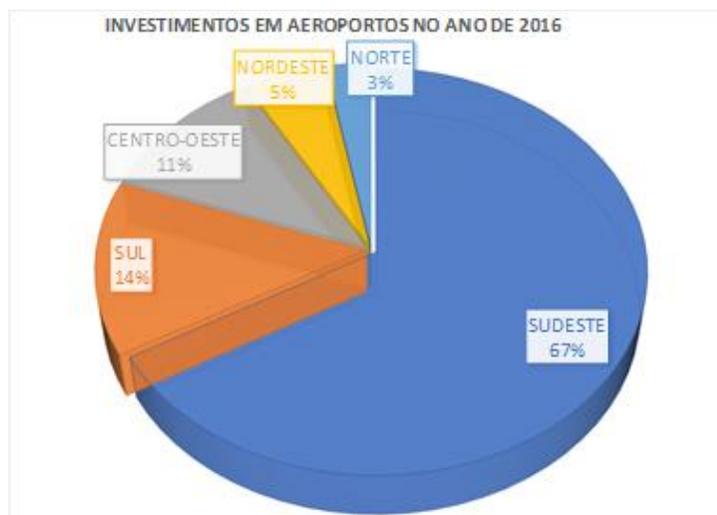
Região	Repassado	Valor Pactuado
Centro-Oeste	R\$ 4.200.000,00	R\$ 113.519.171,60
Nordeste	R\$ 56.693.712,66	R\$ 252.966.928,64
Norte	R\$ 20.478.229,82	R\$ 132.340.507,49
Sul	R\$ 57.695.672,66	R\$ 286.728.681,74
Sudeste	R\$ 9.628.844,05	R\$ 191.696.419,23
Nacional	R\$ 222.261.002,49	R\$ 290.740.596,95
Total	R\$ 370.957.461,68	R\$ 1.267.992.305,65



Anexo III – Investimentos em aeroportos da Infraero com recursos do FNAC (2016-2018) – Valor pago.

Fonte: SIOP, Consulta em: 17/05/2019

AEROPORTO	REGIÃO	VALOR
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO/GALEÃO - ANTÔNIO CARLOS JOBIM (RJ)	SUDESTE	R\$ 29.184.765,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO DE MACAÉ (RJ)	SUDESTE	R\$ -
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO DO RIO DE JANEIRO - SANTOS DUMONT (RJ)	SUDESTE	R\$ 5.069.294,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE VITÓRIA - EURICO DE AGUIAR SALLES (ES)	SUDESTE	R\$ 226.448.026,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CAMPINAS - VIRACOPOS (SP)	SUDESTE	R\$ 28.813.746,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONFINS - TANCREDO NEVES (MG)	SUDESTE	R\$ 42.251.035,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE PORTO ALEGRE - SALGADO FILHO (RS)	SUL	R\$ 21.178.909,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CURITIBA - AFONSO PENA (PR)	SUL	R\$ 47.489.931,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CUIABÁ (MT)	CENTRO-OESTE	R\$ 7.362.532,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO DE GOIÂNIA (GO)	CENTRO-OESTE	R\$ 48.241.278,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL MARECHAL CUNHA MACHADO - SÃO LUÍS (MA)	NORDESTE	R\$ 6.360.235,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL PINTO MARTINS - FORTALEZA (CE)	NORDESTE	R\$ 1.441.023,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR - DEP. LUÍS EDUARDO MAGALHÃES (BA)	NORDESTE	R\$ 22.752.250,00
AMPLIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DO AEROPORTO DE ARACAJU (SE)	NORDESTE	R\$ 2.232.547,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL EDUARDO GOMES - MANAUS (AM)	NORTE	R\$ 220.534,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE MACAPÁ - ALBERTO ALCOLUMBRE (AP)	NORTE	R\$ 14.385.560,00



AEROPORTO	REGIÃO	VALOR
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONFINS - TANCREDO NEVES (MG)	SUDESTE	R\$ 1.000.000,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE VITÓRIA - EURICO DE AGUIAR SALLES (ES)	SUDESTE	R\$ 362.771.806,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO DE MACAÉ (RJ)	SUDESTE	R\$ 20.467.331,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FLORIANÓPOLIS (SC)	SUL	R\$ 4.154.924,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CURITIBA - AFONSO PENA (PR)	SUL	R\$ 1.000.000,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE PORTO ALEGRE - SALGADO FILHO (RS)	SUL	R\$ 318.112,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CUIABÁ (MT)	CENTRO-OESTE	R\$ 12.282.652,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO DE GOIÂNIA (GO)	CENTRO-OESTE	R\$ 200.000,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL EDUARDO GOMES - MANAUS (AM)	NORTE	R\$ 20.890.859,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR - DEP. LUÍS EDUARDO MAGALHÃES (BA)	NORTE	R\$ 3.590.000,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL PINTO MARTINS - FORTALEZA (CE)	NORDESTE	R\$ 8.891.052,00
AMPLIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DO AEROPORTO DE ARACAJU (SE)	NORDESTE	R\$ 9.374.390,00



AEROPORTO	REGIÃO	VALOR
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO/GALEÃO - ANTÔNIO CARLOS JOBIM (RJ)	SUDESTE	R\$ 41.179.948,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONFINES - TANCREDO NEVES (MG)	SUDESTE	R\$ 139.975.165,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE VITÓRIA - EURICO DE AGUIAR SALLES (ES)	SUDESTE	R\$ 26.000.000,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CAMPINAS - VIRACOPOS (SP)	SUDESTE	R\$ 30.000.000,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FLORIANÓPOLIS (SC)	SUL	R\$ 24.500.000,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE PORTO ALEGRE - SALGADO FILHO (RS)	SUL	R\$ 1.971.222,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CUIABÁ (MT)	CENTRO-OESTE	R\$ 178.072,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE MACAPÁ - ALBERTO ALCOLUMBRE (AP)	NORTE	R\$ 68.950.526,00
ADEQUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR - DEP. LUÍS EDUARDO MAGALHÃES (BA)	NORDESTE	R\$ 6.278.311,00
AMPLIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DO AEROPORTO DE ARACAJU (SE)	NORDESTE	R\$ 6.105.417,00



Anexo IV – Manifestação da unidade e análise do controle interno.

Em resposta ao Relatório Preliminar de Auditoria Anual de Contas, encaminhado por meio do Ofício nº 14558/2019/CGTRAN/DI/SFC/CGU, de 16.07.2019, a UPC encaminhou manifestação para os itens deste Relatório, conforme descrito a seguir.

Item 2:

Manifestação da Unidade Examinada:

Por meio do Ofício nº 96/2019/CORREG/GM, de 19.07.2019, a unidade de correição setorial assim se manifestou:

“1. [...] informo que houve um equívoco na apresentação do quadro referente aos Juízos de Admissibilidade, a qual se referia a todas as Notas Técnicas realizadas nesta área correcional.

2. Sendo assim, segue quadro demonstrativo dos Juízos de Admissibilidade referente ao exercício de 2018, todos cadastrados no Sistema CGU-PAD, conforme entendimento apresentado pela CGU.”

Análise do Controle Interno:

Em resposta ao Relatório Preliminar de Auditoria Anual de Contas, a Corregedoria Setorial informou que a relação de 55 processos indicadas no quadro 2, na verdade referem-se a 55 notas técnicas, incluindo as de diligências e as de avaliação de juízo de admissibilidade propriamente dita. A partir da análise da nova relação encaminhada por meio do Ofício nº 96/2019/CORREG/GM, verifica-se que o número efetivo de processos são 24 (vinte e quatro).

Em consonância com entendimento apresentado pela equipe de auditoria, a setorial indica ter registrado no sistema CGU-PAD esses 24 processos.

Em relação aos registros de processos pendentes de juízo de admissibilidade, também foram indicadas providências pela unidade. Os 3 (três) processos indicados no quadro 2 foram cadastrados no sistema em 11/07/2019. Assim, conclui-se que a Corregedoria Setorial adotou a contento as medidas necessárias para mitigar as fragilidades apontadas.

Itens 4.1; 4.2; 4.3 e 4.4:

Manifestação da Unidade Examinada:

Por meio do Despacho nº 2478/2019/CGPLAN-DENATRAN/SNTT, de 24.07.2019, o Denatran assim se manifestou:

O Relatório Preliminar de Auditoria Anual de Contas nº 201900569, conforme achados apresentados a este Ministério na Reunião de Busca Conjunta de Soluções realizada no dia 10/07/2019, encontra-se de acordo com as expectativas deste Departamento e não temos nenhuma sugestão de alteração de texto ou das recomendações apresentadas.

Análise do Controle Interno:

Em virtude da manifestação do Denatran em concordância com as recomendações emitidas no Relatório Preliminar de Auditoria Anual de Contas, elas serão monitoradas até definitiva implementação.

Item 5.1

Manifestação da Unidade Examinada:

Em resposta ao Relatório Preliminar de Auditoria Anual de Contas, por meio do Ofício nº 920/2019/GAB-SAC/SAC, de 24.07.2019, a Secretaria Nacional de Aviação Civil, informou que quanto ao estabelecimento do planejamento operacional anual de investimentos com recursos do FNAC, o PAN traz as necessidades e o planejamento para o setor aeroportuário em um horizonte de 20 anos e que a avaliação anual deste plano ocorre por meio da avaliação dos Termos de Compromisso assinados junto aos Municípios e Estados, do andamento dos projetos e das obras, das tratativas de aceitabilidade dos governos locais para a concretização das ações e, principalmente, das disponibilidades orçamentárias e financeiras vinculadas às ações específicas para investimentos nos aeroportos regionais.

Ainda, é importante destacar que a Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias - SFPP, por intermédio da Diretoria do Departamento de Fomento e Desenvolvimento da Infraestrutura, também se manifestou quanto ao Relatório Preliminar de Auditoria Anual de Contas, por meio da Nota Informativa nº 5/2019/DEFOM/SFPP, de 24.07.2019, tendo em vista, que conforme Decreto nº 9.676, de 02.01.2019, foi atribuído ao referido Departamento a competência de administrar os recursos do FNAC, e que cuja iniciativa aos apontamentos feitos pela equipe de auditoria, será a proposição de uma portaria que contemplará as diretrizes e procedimentos para elaboração e aprovação do plano de investimento no âmbito da SFPP e para a liberação e aplicação dos respectivos recursos.

Análise do Controle Interno:

Embora o PAN seja a ferramenta de planejamento do setor, entende-se como necessário a adoção do planejamento operacional anual como forma de dar cumprimento aos objetivos do referido plano, bem como ao FNAC. Destaca-se que o planejamento operacional anual serve para orientar e dispor sobre o que se pretende executar naquele exercício para se alcançar o que está disposto no PAN. Nesse sentido, o planejamento anual orientará as medidas a serem adotadas e buscadas, e como consequência, serem celebrados Termos de Compromissos juntos aos Estados e Municípios, por exemplo.

Agrega ao entendimento a manifestação da SFPP da proposição de portaria com diretrizes e procedimento para elaboração do plano de investimento visando a liberação e aplicação de recursos do Fundo. Diante do exposto, mantém-se a recomendação, enfatizando a busca do alinhamento entre a SAC e a SFPP quanto ao planejamento operacional.

Item 5.2

Manifestação da Unidade Examinada:

A SAC manifestou por meio do Ofício nº 920/2019/GAB-SAC/SAC, de 24.07.2019, que o PAN é o instrumento de referência para a aplicação dos recursos conforme as necessidades do setor independentemente do órgão gestor do aeroporto ou do tipo de investimento, e assim, a partir do ano de 2019, mesmo as solicitações de investimentos da Infraero devem seguir as prioridades apontados pelo Plano Aeroviário Nacional. Nesse sentido, as atuais solicitações de investimentos da Infraero passam por avaliação da SAC e da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, tendo como balizador o PAN 2018-2038. Ainda, a SAC demonstrou conforme Nota Técnica nº 27/2017/DIAR-SAC/SAC-MTPA, de 28.07.2017 a avaliação do plano de investimento do Comaer.

A SAC também se manifestou quanto aos aportes ocorridos em 2016 na Infraero, especificamente quanto ao uso dos recursos do FNAC no Programa de Desligamento Voluntário da Estatal informando que:

Informa-se que, em resposta ao Acórdão nº 2915/2016 – TCU – Plenário, esta SAC demonstrou, conforme Nota Técnica nº 100/2017/SE-SAC/SAC-MT, de 17 de fevereiro de 2017 (SEI nº 1772082), que foram necessárias medidas voltadas ao saneamento financeiro daquela Empresa Pública, tendo em vista os impactos decorrentes do modelo de gestão dos recursos do FNAC e das concessões aeroportuárias anunciadas na segunda etapa do PIL. Registra-se também que, com o advento da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, a qual prevê, em seu art. 23, que “na hipótese de concessão à iniciativa privada de aeroportos atribuídos à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), o edital e o respectivo contrato de concessão poderão prever o pagamento, pela concessionária, diretamente à Infraero, de indenização pelos custos de adequação de efetivo de pessoal”, a partir da 4ª rodada de concessão de aeroportos federais a indenização à Infraero passou a ser uma obrigação pré-contratual paga diretamente pela concessionária vencedora do leilão.

Análise do Controle Interno:

Apesar da SAC dispor que o PAN é o instrumento orientativo quanto aos investimentos com recursos do FNAC, a análise do plano de investimentos da Infraero e Comaer é preconizada pelo Decreto nº 8.024/2013, e devem ser aprovados pela SAC.

Ainda, destaca-se que a Nota Técnica nº 27/2017/DIAR-SAC/SAC-MTPA, de 28.07.2017, demonstrou a análise realizada pela Secretaria quanto ao Plano de Investimento do Comaer, no entanto, não foi apresentada análise quanto a Infraero e nem metodologia de análise dos planos de investimento em referência.

Quanto ao aporte ocorrido na Infraero em 2016, com recursos do FNAC, especificamente quanto a utilização no Programa de Desligamento Voluntário da Estatal, cumpre destacar que os contratos da 4ª rodada de concessão de aeroportos foram assinados apenas em 28.07.2017, posterior ao fato apontado (uso de recursos do FNAC no Programa de Desligamento Voluntário no ano de 2016), e ainda, conforme o art. 23 da Lei nº 13.448/2017, o pagamento de indenização pelos custos de adequação de efetivo de pessoal, pela concessionária, deve ser feito diretamente à Infraero, constituindo assim obrigação da concessionária.

Em vista do informado, mantém-se a recomendação no sentido de atender o disposto no Decreto nº 8.024/2013 no tocante a aprovação os planos de investimentos propostos pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero a serem executados com recursos do FNAC.

Item 5.3

Manifestação da Unidade Examinada:

A SAC manifestou por meio do Ofício nº 920/2019/GAB-SAC/SAC, que alguns indicadores foram apresentados no PAN 2018-2038, sendo que outros estão sendo desenvolvidos para monitoramento dos demais objetivos a partir do PAN 2020-2040. Informou ainda que o tema é objeto do TED nº 01/2018 junto à Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, e que será possível segregar os impactos provenientes da aplicação dos recursos do FNAC dos demais.

Ainda quanto ao item em questão, a SFPP, conforme Nota Informativa nº 5/2019/DEFOM/SFPP, esclareceu que as competências quanto às ações de planejamento, administração, gestão, monitoramento e execução dos recursos do FNAC estão distribuídas em diversas áreas do Ministério da Infraestrutura, no entanto, articulará com a SAC uma proposta de portaria que contemplará as diretrizes e procedimento para elaboração e aprovação do plano de investimento no âmbito da SFPP e para a liberação e aplicação dos respectivos recursos, bem como destacou que a competência do Departamento de Fomento e Desenvolvimento da Infraestrutura da SFPP ficará limitada à avaliação de indicadores e metas de desempenho no que tange à gestão orçamentária e financeira do FNAC.

Análise do Controle Interno:

Dessa forma, em vista da concordância da SAC e SFPP com relação à recomendação exarada no Relatório Preliminar de Auditoria Anual de Contas e considerando que as providências necessárias ainda estão em curso, mantém-se a recomendação. Ressalta-se a necessidade de alinhamento entre SAC e SFPP quanto ao estabelecimento e adoção de indicadores referentes ao FNAC.

Item 5.4

Manifestação da Unidade Examinada

Em resposta ao Relatório de Preliminar de Auditoria Anual de Contas, a SAC, por meio do Ofício nº 920/2019/GAB-SAC/SAC, esclareceu que está sendo desenvolvido um módulo no sistema Hórus para expor os investimentos em andamento a partir do que está planejado no PAN. Tal módulo trará informações gerenciais e de transparência sobre a aplicação dos recursos do FNAC.

Ainda, a SFPP, conforme Nota Informativa nº 5/2019/DEFOM/SFPP, informou que estão iniciando tratativas internas, para aprimorar a divulgação das informações relevantes, no que concerne aos recursos do FNAC, visando garantir a observância dos princípios da publicidade e da transparência.

Análise do Controle Interno:

Dessa forma, em vista da concordância da SAC e SFPP com relação à recomendação exarada no Relatório Preliminar de Auditoria Anual de Contas e considerando que as providências necessárias ainda estão em curso, mantém-se a recomendação. Enfatiza-se a necessidade de alinhamento entre SAC e SFPP quanto a transparência na gestão dos recursos. Ademais, destaca-se que as informações devem ser disponibilizadas no endereço eletrônico do órgão.

Item 6.1:

Manifestação da Unidade Examinada:

Por meio do Ofício nº 166/2019/AECI, de 25.07.2019, foram encaminhadas as seguintes manifestações da SNPTA:

“6.1) Quanto a Avaliação do Cumprimento das Recomendações da CGU.

Entende-se que houve um avanço no tratamento das questões que encontram-se pendentes, em monitoramento e aguardando informações sobre providências assertivas a serem desencadeadas, em relação às 120 (cento e vinte) recomendações. Estando as mesmas reduzidas para 08 (oito), das quais 6 (seis), que tratam da Apuração de Responsabilidade por eventuais prejuízos encontram-se em andamento junto a Corregedoria do Minfra, outras 2 (duas) alusivas ao Porto de Suape.”

Análise do Controle Interno:

Embora a CGU tenha reduzido o número de recomendações em monitoramento, as 8 (oito) recomendações citadas no presente relatório permanecem sem quaisquer tipos de pronunciamento por parte da secretaria no sistema monitor. Embora indique avanços nas tratativas de 6 (seis), cujas providências estão a cargo da corregedoria setorial, faz-se necessário apresentar maiores detalhes sobre o modo como foram pleiteados o auxílio da unidade correicional. Da mesma maneira, reitera-se a necessidade de posicionamento quanto as 2 (duas) recomendações relativas ao Porto de Suape.

Tais ações serão objeto de monitoramento por esta Coordenação de Auditoria via sistema monitor.

Item 6.2:

Manifestação da Unidade Examinada:

Por meio do Ofício nº 166/2019/AECI, de 25.07.2019, foram encaminhadas as seguintes manifestações da SNPTA:

“6.2) Avaliação da governança da SNP sobre os recursos repassados.

As medidas propositivas ofertadas pela CGU à SNPTA, em forma de recomendações, estão sendo avaliadas em conjunto no âmbito da própria Secretaria e de demais áreas do Ministério, relevando destacar que providências no sentido de sanear a questão das pendências nas prestações de contas dos instrumentos de repasse vinha sendo

conduzida por força tarefa instituída na gestão passada, tendo sido regularizados cerca de 50% (cinquenta por cento) dos 73 (setenta e três) instrumentos mapeados, a partir de tratativas junto ao Tribunal de Contas da União. (Processo SEI 50000.0122207/2016-88)

Em prosseguimento, a partir do corrente exercício, foi detectada a necessidade constituir-se formalmente Grupo de Trabalho com o objetivo de realizar análise de prestações de contas de instrumentos de repasse de recursos financeiros (convênios, termos de compromisso, termos de execução descentralizada etc.), remanescentes e ainda com pendências, vinculados à extinta Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e à extinta Secretaria Nacional de Portos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, e que detêm relação com as atuais competências da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, já com aprovação prévia da Consultoria Jurídica. (Processo SEI 50000.019952/2019-93)”

Análise do Controle Interno:

De acordo com a manifestação da unidade, entende-se como acolhidos os apontamentos e respectiva recomendação exposta no presente Relatório, cuja implementação será objeto de acompanhamento por esta Coordenação de Auditoria.

Itens 6.3, 6.4 e 6.5:

Manifestação da Unidade Examinada:

Por meio do Ofício nº 166/2019/AECI, de 25.07.2019, foram encaminhadas as seguintes manifestações da SNPTA:

“6.3) Avaliação do Termo de Compromisso celebrado entre a SNP e a COPPE/UFRJ

As constatações estão sendo objeto de reexame pela área técnica do DNIT, pela Direção do INPH e da UFRJ, tendo sido formalmente remetidas conforme Ofício 12/2019, 13/2019, 014/2019, respectivamente (Processo SEI 50000.038691/2019-19).

6.4) Avaliação de dragagens realizadas no Porto de Itaguaí

Face à transferência de toda a área de obras, bem assim como a respectiva Equipe de servidores para o DNIT, a questão deverá ser tratada no âmbito daquele Departamento, ficando esta SNPTA à disposição para informações que possamos prestar.

6.5) Avaliação das dragagens realizadas no Porto do Rio de Janeiro

Face à transferência de toda a área de obras, bem assim respectiva Equipe de servidores para o DNIT, a questão está sendo tratada no âmbito daquele Departamento, tendo sido formalmente encaminhada a respectiva documentação (Processo SEI 50000.003859/2019-67).”

Análise do Controle Interno:

Com a publicação da MP 882, de 03 de maio de 2019, por meio da qual as competências relacionadas à infraestrutura, dragagem e meio ambiente, que anteriormente eram vinculadas à extinta Secretaria Nacional de Portos - SNP, restaram transferidas ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT. Assim, os fatos apresentados pela CGU, no que se refere especificamente aos itens 6.3, 6.4 e 6.5, apesar de relacionadas à extinta SNP, serão tratados no âmbito da Diretoria Aquaviária do DNIT.

Anexo V. Informações complementares rol de responsáveis

Em resposta a Solicitação de Auditoria nº 201900569/05, a unidade se manifestou por meio do Ofício nº 384/2019/SEAA-SPOA/SPOA-SE, de 31.05.2019, o qual encaminhou as seguintes informações complementares sobre os seus dirigentes.

“a) Ministro de Estado (Dirigente máximo), dia 1.4.2018; e endereço do correio eletrônico; Resposta: Herbert Drummond, Secretário Executivo, substituto do Ministro de Estado, h.drummond@qlobo.com.

b) Endereço de correio eletrônico do Secretário de Fomento e Parcerias, substituto, no período de 1.1.2018 a 17.4.2018;

Resposta: Fábio Luiz Lima de Freitas, fabiollf@yahoo.com.br.

c) Secretário de Política e Integração: período de 1/4/2018 a 8/4/2018;

Resposta: não havia titular, apenas o substituto Rafael Inácio Marques Veloso Lemes, rafaelmvelmes@gmail.com.

d) Secretário de Política e Integração - Substituto: período de 13/4/2018 a 17/4/2018;

Resposta: não havia substituto, apenas o titular Carlos Antônio Rocha de Barros, carbarros66@gmail.com.

e) Secretaria Nacional de Portos: endereço pessoal de correio eletrônico;

Resposta: Luiz Otávio Oliveira Campos, liliamcampos2004@yahoo.com.br.

f) Secretário Nacional de Transportes Terrestre e Aquaviário: 4/4/2018 a 31/12/2018; e endereço pessoal de correio eletrônico;

Resposta: De 05/04/2018 a 03/05/2018 não havia titular, apenas o substituto Marcus Vinicius Costa Ferreira Tavares, marcus.vc@gmail.com. De 04/05/2018 até o final do ano Luiz Felipe Cardoso de Carvalho, felipao@uol.com.br.

g) Secretário Nacional de Transportes Terrestre e Aquaviário – Substituto: endereço pessoal do correio eletrônico, do substituto no período de 1/1/2018 a 28/5/2018;

Resposta: Marcus Vinicius Costa Ferreira Tavares, marcus.vc@gmail.com.

h) Secretário Executivo: período 22/3/2018 a 28/3/2018; e endereço pessoal do endereço de correio eletrônico;

Resposta: Não havia titular, somente substituto Carlos Antônio Rocha de Barros, carbarros66@gmail.com.

i) Secretário-Executivo substituto: período 22/3/2018 a 28/3/2018: endereço pessoal de correio eletrônico;

Resposta: Carlos Antônio Rocha de Barros, carbarros66@gmail.com.

j) Subsecretaria de Planejamento e Orçamento: endereço pessoal de correio eletrônico.

Resposta: Ana Maria Almeida Brito, anamariaalmeidabrito52@gmail.com.