



RAINTT 2015

Relatório Anual de Atividades de Auditoria Interna

SUMÁRIO

I. INFORMAÇÕES RELEVANTES SOBRE A INSTITUIÇÃO	5
II. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL.....	5
III. REGULAMENTO INTERNO DA ANTT	6
IV. REGIMENTO INTERNO DA ANTT	7
V. FORMA DE ATUAÇÃO DA AUDITORIA INTERNA	7
VI. ESTRUTURA DA AUDITORIA INTERNA.....	8
VII. DESCRIÇÃO DAS AÇÕES DE AUDITORIA INTERNA.....	9
7.1. Procedimentos Para Realização Da Auditoria	9
7.2. Trabalhos De Auditorias Realizados conforme PAINT/2015.....	10
7.3. Benefícios decorrentes da atuação da AUDIT.....	13
7.4. Recursos Humanos e Materiais Empregados Nas Auditorias.....	19
7.5. Situação Das Recomendações Da Auditoria Interna	19
7.6. Fatos relevantes com impacto na Auditoria Interna	20
7.7. Capacitações realizadas.....	20
XIII - REGISTRO E SITUAÇÃO DAS RECOMENDAÇÕES/DETERMINAÇÕES EFETUADAS PELA SFC/CGU E TCU E DAS DENÚNCIAS RECEBIDAS	21
8.1. Atuação da Secretaria Federal de Controle Interno	21
8.1.1. Auditoria de Prestação de Contas Anual	21
8.1.2. Auditorias de Acompanhamento da Gestão do exercício de 2015	22
8.2. Atuação do Tribunal de Contas da União	23
8.2.1. Auditorias realizadas.....	23
8.2.2. Atendimento às Instruções Normativas nº. 27/98 e 46/04.....	25
8.2.3. Diligências do TCU – 2015.....	25
8.2.4. Julgamentos, pelo Tribunal de Contas da União, de processos de interesse da ANTT - 2015.....	27
8.2.5. Outras Demandas.....	28



8.3. Ouvidoria.....	29
IX -RELATO GERENCIAL SOBRE AS ÁREAS ESSENCIAIS DA ANTT	30
9.1. Gestão Orçamentária	30
9.2. Transferências de Recursos para Termos de Cooperação.....	48
9.3. Indicadores de Desempenho da Auditoria Interna	49
9.4. Aquisições e Contratações, Processos Licitatórios e Contratos	49
X. ENCAMINHAMENTO.....	51

LISTA DE ANEXOS

- Anexo I Trabalhos realizados
- Anexo II Acompanhamento das recomendações AUDIT
- Anexo III Capacitação AUDIT
- Anexo IV Plano de Providências Permanente CGU
- Anexo V Planilha Acórdãos e Diligências TCU
- Anexo VI Desempenho Orçamentário
- Anexo VII Plano de Ação por Unidade
- Anexo VIII Planilha Termos de Cooperação
- Anexo IX Indicadores de Desempenho AUDIT
- Anexo X Aquisições ANTT
- Anexo XI Contratações Examinadas pela AUDIT

RELATÓRIO ANUAL DE ATIVIDADES DE AUDITORIA INTERNA RAINT / 2015

Em atendimento ao Artigo 14, da Instrução Normativa nº 24, de 17 de novembro de 2015, da Controladoria-Geral da União, a Auditoria Interna da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT elaborou o presente Relatório sobre as atividades desempenhadas no exercício de 2015.

I. Informações Relevantes Sobre a Instituição

De acordo com o disposto no art. 20 da Lei nº 10.233/2001, os objetivos da ANTT são os seguintes:

I. Implementar as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte e pelo Ministério dos Transportes, segundo os princípios e diretrizes estabelecidas nesta Lei; e

II. Regular ou supervisionar, em suas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

a) Garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento aos padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas; e

b) Harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

II. Estrutura Organizacional

A ANTT tem sua Diretoria atuando em regime de colegiado como órgão máximo de sua estrutura organizacional, a qual conta, também, com um Procurador-Geral, um Ouvidor, um Corregedor e um Auditor.

A Diretoria da ANTT é composta por um Diretor-Geral e quatro Diretores, sendo os membros brasileiros, de reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de especialidade dos cargos a serem exercidos, e nomeados pelo Presidente da República, após aprovação pelo Senado Federal, nos termos da alínea “f” do inciso III do art. 52 da Constituição Federal.

O Diretor-Geral é nomeado pelo Presidente da República dentre os integrantes da Diretoria, e investido na função pelo prazo fixado no ato de nomeação.

Os membros da Diretoria cumprem mandatos de quatro anos, não coincidentes, admitida uma recondução e, em caso de vacância no curso do mandato, este será completado pelo sucessor investido na forma prevista no § 1º do art. 53 da Lei nº 10.233, de 2001.

Os diretores da ANTT, com mandatos vigentes, são os seguintes:

- 1) Jorge Luiz Macedo Bastos (DG – Diretor Geral): nomeado por Decreto Presidencial de 16.4.2015, com mandato até 18.2.2018, publicado no DOU, Seção 2, de 16.4.2015.
- 2) Marcelo Vinaud Prado (DMV - Diretor): nomeado por Decreto Presidencial de 20.7.2015, com mandato até 18.2.2017, publicado no DOU, Seção 2, de 21.7.2015.
- 3) Sérgio de Assis Lobo (DSL - Diretor): nomeado por Decreto Presidencial de 20.7.2015, com mandato até 18.2.2019, conforme DOU, Seção 2, de 21.7.2015.

Há dois cargos vagos cujos mandatos encerraram-se no dia 18 de fevereiro de 2016.

III. Regulamento Interno da ANTT

O Regulamento da ANTT foi aprovado pelo Decreto nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002, que também aprovou o Quadro Demonstrativo dos Cargos Comissionados e dos Cargos Comissionados Técnicos, com alteração por meio do Decreto nº 7.703, de 20 de março de 2012.

IV. Regimento Interno da ANTT

O Regimento Interno da ANTT foi aprovado pela Diretoria conforme Resolução nº 001, de 20 de fevereiro de 2002 (D.O.U. de 20 de março de 2002), em conformidade com o disposto no Parágrafo único do art. 60 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e Decreto nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002.

Posteriormente, foram editadas as Resoluções nºs 104, de 17 de outubro de 2002; 240, de 3 de julho de 2003; 399, de 8 de janeiro de 2004, 432, de 12 de fevereiro de 2004, 756, de 29 de setembro de 2004, 1.613, de 5 de setembro de 2006, alterando a Resolução nº 001/2002.

As últimas alterações ocorreram por meio das Resoluções nºs 3.000, de 28.1.2010, 3.192, de 8.7.2009, 3.471, de 23.3.2010, 3.557, de 4.8.2010, 3.816, de 16.5.2012, 3.953, de 05.12.2012, 3.974 de 19.12.2012, 4.039 de 15.2.2013, 4.115, de 29.5.2013, 4.621, de 25.2.15, 4.767, de 25.6.2015, 4.825, de 27.8.2015, 4.875-A, de 30.9.2015 e 4.969, de 15.12.2015.

V. Forma de Atuação da Auditoria Interna

As atividades da Auditoria Interna, além da assessoria às áreas, objetiva, através do exame e da avaliação da aderência às normas, da eficiência e eficácia dos sistemas de controle internos, e ainda, do desempenho das diversas áreas comparativamente aos planos, metas, objetivos e políticas traçadas, identificar eventuais desvios e recomendar as providências necessárias a sua correção, mantendo a alta direção da entidade informada sobre os resultados de seus trabalhos.

Em conformidade com o Regimento Interno da ANTT, competem à Auditoria Interna as seguintes atividades:

- I - fiscalizar o desempenho da gestão da ANTT, visando comprovar a legalidade e a legitimidade dos atos e examinar os resultados quanto à economicidade, eficácia, eficiência da gestão orçamentária, financeira, administrativa, contábil, de pessoal e patrimonial e demais sistemas administrativos e operacionais da Autarquia, de acordo com o Plano Anual de Atividades de Auditoria Interna aprovado pela Diretoria;
- II - elaborar relatório das auditorias realizadas, propondo medidas preventivas e corretivas dos desvios detectados, se for o caso, encaminhando-o à Diretoria, bem como acompanhar e controlar a implementação das recomendações efetuadas pela Auditoria Interna;

III - responder pela sistematização, acompanhamento e controle das informações requeridas pelos órgãos de controle do Governo Federal;

IV - examinar e emitir parecer sobre a prestação de contas anual da ANTT e tomadas de contas especiais;

V - assessorar os gestores da ANTT, no acompanhamento da execução dos programas de governo, visando comprovar o nível de execução das metas, o alcance dos objetivos e a adequação do gerenciamento;

VI - acompanhar a implementação das recomendações e determinações dos órgãos/unidades do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal e do Tribunal de Contas da União, bem como elaborar Relatório Anual da situação das demandas; e

VII - acompanhar os atos relacionados a processos de outorgas de autorização, permissão e concessão, visando suas comunicações ao Tribunal de Contas da União.

VI. Estrutura da Auditoria Interna

O Decreto nº 3.591, de 8 de setembro de 2000, que dispõe sobre o Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal e dá outras providências, com as alterações dos Decretos nºs 4.304, de 16 de julho de 2002, e 4.440, de 25 de outubro de 2002, dedicou os artigos 14 e 15 (este regulamentado pela Instrução Normativa CGU nº 02, de 24 de dezembro de 2002) às unidades de auditoria interna das entidades da Administração Pública Federal Indireta e os Serviços Sociais autônomos e determina, entre outros:

a) A obrigatoriedade de essas entidades organizarem a respectiva unidade de Auditoria Interna, com o suporte necessário de recursos humanos e materiais, com o objetivo de fortalecer a gestão e racionalizar as ações de controle;

b) As unidades de Auditoria Interna sujeitam-se à orientação normativa e supervisão técnica do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal, prestando apoio aos órgãos e às unidades que o integram;

c) Auditoria Interna examinará e emitirá parecer sobre a prestação de contas anual da entidade e tomada de contas especiais.

Na ANTT, a Auditoria Interna – AUDIT é parte integrante da estrutura organizacional, em conformidade com o Decreto nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002, que aprovou o seu Regulamento, e Resolução nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009 (D.O.U. de 18 de fevereiro de 2009), da Diretoria da ANTT, que aprovou o Regimento Interno da Agência.

Cabe ressaltar que a Auditoria Interna está vinculada à Diretoria Colegiada, conforme Resolução Nº 3.974, de 19 de dezembro de 2012, publicada no D.O.U. em 21 de dezembro de 2012.

A Auditoria Interna da ANTT – AUDIT está estruturada organizacionalmente em duas Gerências: uma Gerência de Controle das Atividades de Auditoria Interna (**GEAUD**) e uma Gerência de Sistematização de Informações dos Órgãos de Controle do Governo Federal (**GESIC**).

A primeira é responsável pelos trabalhos e ações de auditoria interna, dos trabalhos especiais e de análise de processos demandados pelas demais áreas da Agência, além de assessoramento técnico e administrativo à Diretoria da ANTT.

A segunda é responsável pelo acompanhamento e controle de processos oriundos do TCU e SFC/CGU, pelo atendimento às demandas desses órgãos de controle externo e interno, e também pelo assessoramento superior à Diretoria da Agência.

O apoio ao Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal se dá mediante o fornecimento periódico de informações sobre os resultados dos trabalhos realizados e no atendimento das solicitações de trabalhos específicos.

VII. Descrição das Ações de Auditoria Interna

7.1. Procedimentos Para Realização Da Auditoria

A AUDIT realiza os trabalhos de auditoria, sucintamente, de acordo com as seguintes etapas a seguir, em conformidade com Manual de Procedimentos de Auditoria Interna, aprovado por meio da Deliberação nº 006/2014, de 20.01.2014.

- Definição das equipes;
- Reunião de abertura do trabalho de auditoria;
- Elaboração e discussão da matriz de planejamento;
- Realização de reunião de abertura dos exames de auditoria com as unidades organizacionais auditadas;
- Elaboração e encaminhamento das Solicitações de Auditoria;
- Execução dos exames;
- Elaboração do Relatório de Auditoria;
- Realização de reunião de encerramento dos exames de auditoria com as unidades organizacionais auditadas;
- Monitoramento e Avaliação dos Resultados.

Nas fases que antecedem à execução dos exames de auditoria, são utilizadas as informações relativas aos resultados das auditorias anteriormente realizadas, bem como das ações desenvolvidas pela Unidade auditada e ainda na análise dos atos de gestão praticados no período de referência. Definida a equipe de trabalho e os processos para exame, as informações necessárias são requeridas através de Solicitações de Auditoria – SAs.

Na execução dos trabalhos, é feito o exame processual e documental, sendo emitidas SAs, para a elucidação de eventuais dúvidas e solicitação documentos complementares.

É realizada uma reunião de abertura com os responsáveis pelas unidades auditadas na qual são expostos os objetivos dos trabalhos e, ao final destes, uma reunião de encerramento, na qual são expostos os resultados alcançados e os temas que serão objeto de recomendações – preventivas, corretivas ou de melhoria.

Após a conclusão dos trabalhos e colhidas as justificativas dos auditados, é elaborado o Relatório de Auditoria, sendo uma via encaminhada para a Diretoria Colegiada que, após ciência, encaminha-o para a Unidade auditada para adoção das providências cabíveis. A partir de 2016, não mais serão encaminhadas cópias dos relatórios à Controladoria Geral da União, em observância ao definido no art. 12 da Instrução Normativa CGU nº 24/2015.

As ações da Unidade auditada que visam atender as recomendações constantes do Relatório de Auditoria são objeto de acompanhamento e monitoramento pela AUDIT até o saneamento das impropriedades, mantendo-se um controle de todo o processo.

O Manual de Procedimentos da GEAUD está em revisão, com previsão de encaminhamento à Diretoria para aprovação abril de 2016.

7.2 Trabalhos De Auditorias Realizados conforme PAINT/2015

No **Anexo I** demonstraremos as auditorias programadas para 2015, conforme PAINT, bem como síntese de sua realização, que inclui análise acerca do nível de maturação dos controles internos – elaborada no âmbito das ações ordinárias executadas.

As informações estão estruturadas, para cada ação de auditoria, da seguinte forma:

- a. Programa de auditoria, conforme PAINT 2015;
- b. Síntese com informações sobre a realização dos exames da ação, conforme relatórios de auditoria expedidos;
- c. Sumário dos achados de auditoria, com as recomendações expedidas e prazos de implementação, conforme relatórios de auditoria expedidos;
- d. Avaliação dos controles internos das áreas envolvidas no processo de trabalho examinado, conforme relatórios de auditoria expedidos.

Destaque-se que, quanto à avaliação dos controles internos, a partir de 2014, em atenção ao constante do Relatório SFC/CGU/DITRA nº 201315404, a ANTT/AUDIT implementou a avaliação dos controles internos das áreas auditadas, com base nos componentes do COSO. No 2º semestre de 2015, com a intenção de conferir maior objetividade à avaliação empreendida, foi elaborado formulário a ser utilizado pela equipe de auditores para realização da avaliação dos controles internos.

O modelo de formulário para avaliação dos controles internos orienta a avaliação dos aspectos do COSO – ambiente de controle, avaliação e gerenciamento de riscos, atividade de controle, informação e comunicação e monitoramento – de cada um dos temas examinados.

Informamos que, além das 12 (doze) ações ordinárias que originaram os respectivos relatórios de auditoria mencionados no item anterior, com recomendações a serem implementadas, a Auditoria Interna da ANTT desenvolveu os seguintes trabalhos:

RELATÓRIO	Avaliação do Relatório de Gestão ANTT 2014
ATIVIDADE AUDITADA	Elaboração do Relatório de Gestão 2014
PERÍODO PREVISTO	2 a 31.3.2015
HORAS TRABALHADAS	176 horas (22 dias úteis X 8h X 1 auditora)
Motivação	Cumprimento ao Plano Anual de Atividades de Auditoria Interna - 2015, apresentamos o resultado da análise do Relatório Anual de Gestão da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, referente ao exercício 2014.

RELATÓRIO DE AUDITORIA Nº	01/AE/AUDIT/2015
ATIVIDADE AUDITADA	Locação do Prédio Sede da ANTT
PERÍODO PREVISTO	23.4.2015 a 7.5.2015
PERÍODO EXECUTADO	23.4.2015 a 7.5.2015
HORAS TRABALHADAS	60 horas (10 dias úteis X 8h) 2 auditores
Motivação	Solicitação do Diretor Geral da ANTT, em atenção ao Ofício nº 667/2015/GM/MT, de 22 de abril de 2015, do Sr. Ministro de Estado dos Transportes, no qual determina a realização de Auditoria Especial nos processos de Dispensa de Licitação nº 169/2009 e decorrente Contrato Administrativo nº 01/2010 e aditivos, que tem como objeto a locação do imóvel sede da ANTT.

Em função da participação no Trabalho Especial de Auditoria, realizado de 23.4 a 7.5.2015 (10 dias úteis) – Relatório N.º 01/AE/AUDIT/2015 – um dos auditores teve o trabalho suspenso no período correspondente. Com isso, o encerramento das Ações quatro e cinco (Ferrovias) foi adiado por igual período. Conseqüentemente, as demais ações foram adiadas por igual período, sem prejuízo da execução do número de dias úteis trabalhados, executando conforme planejado no PAINT 2015.

Além desses trabalhos, também foram executados trabalhos relativos à elaboração do RAINTE 2014, em janeiro de 2014, e elaboração do PAINT 2016, em observância ao planejado no PAINT 2015.

No PAINT 2015 foi prevista realização de trabalho especial, conforme demanda, a exemplo de eventuais repasses relativos às recomposições do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessões rodoviárias e ferroviária, previstos na PLOA 2015.

Relativamente ao tema, informamos que em 2014 o TCU autuou o TC-014.689/2014-6 que tem como escopo o *“acompanhamento da atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres e do Ministério dos Transportes (ANTT) na aprovação de investimentos não previstos nos contratos de concessão dos trechos rodoviários concedidos na 1ª etapa do Programa de Concessões Rodoviárias Federais (Procrofe) – alterações contratuais”*.

Foram requisitadas diversas informações por parte do TCU no ano de 2014 e início de 2015.

A conclusão inicial (Proposta de Mérito de Acórdão) da equipe de auditores do TCU, apresentada em abril de 2015 foi a de realização de audiências com diversos servidores desta Agência.

Em 2015 o TCU decidiu autuar o TC-023.204/2015-0 que tem como escopo a *“avaliação da execução das obras de construção da BR-040/RJ, no segmento da Serra de Petrópolis, a cargo da CON CER”*.

Esta auditoria específica, que iniciou-se em setembro de 2015, ainda não tem seu Relatório final.

Como demonstrado, há ações em curso por parte do Tribunal de Contas da União – TCU com objetivo de acompanhar a atuação da ANTT e avaliar a execução dessas obras. Desta forma, avaliou-se inapropriada a geração de demanda interna para execução de ação especial de auditoria. De toda forma, por meio da GESIC, é realizado acompanhamento das demandas por informações do Tribunal junto às áreas da ANTT.

7.3. Benefícios decorrentes da atuação da AUDIT

Para atendimento do solicitado no art. 15, inciso VIII da Instrução Normativa CGU nº 24, de 17.11.2015, organizamos os resultados e benefícios, percebidos pela AUDIT em decorrência de sua atuação, sob os seguintes temas:

1. Tecnologia da informação;
2. Planejamento Estratégico e Indicadores de Desempenho - IDs;
3. Termos de Execução Descentralizada – TEDs;
4. Capacitação;
5. Agenda Regulatória; e
6. Assuntos diversos.

Destacamos que em 2015, de modo a despertar maior interesse dos gestores, aderimos a sugestão da CGU com a elaboração do título dos achados de auditoria (observações) com foco no problema e não solução, como vínhamos realizando.

Informamos que há maior destaque para os benefícios percebidos nos primeiros relatórios de auditoria visto que, para os últimos, os prazos de implementação das medidas ainda estão em curso.

1) TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

RELATÓRIO	OBSERVAÇÃO	BENEFÍCIO
Relatório nº 01/AO/AUDIT/2015 – Fiscalização de Cargas Rodoviárias	3.3 – DEFICIÊNCIAS EM SISTEMAS DE INFORMÁTICA QUE PODEM COMPROMETER O PROCESSAMENTO DE AUTOS DE INFRAÇÃO.	<p>Por força de alteração regimental, a GETIN foi vinculada à SUEXE e posteriormente à atual SUCON. Foram realizadas reuniões com a nova Superintendência à respeito das deficiências identificadas, focando o SIFAMA, esclarecendo sobre a necessidade de elaboração de cronograma único com elementos fundamentais de modo a conduzir ao objetivo de conclusão do SIFAMA. Com isso, definiu-se pela elaboração de <i>roadmap</i> no qual seriam definidos os módulos e a priorização estabelecida. Estão sendo promovidas interações entre a AUDIT, a GETIN e as áreas demandantes de modo à conduzir ao efetivo planejamento e a comunicação aos interessados.</p> <p>Foi recomendado à SUFIS que elaborasse documento contendo a situação detalhada das deficiências em termos de sistemas de Informática que a área tem enfrentado, os impactos em suas atividades, os riscos associados, as providências adotadas, as respostas das áreas envolvidas e outros aspectos julgados relevantes e encaminhá-lo à Diretoria.</p> <p>Como providência, foi enviado em 17.7.2015, juntamente com a Nota Técnica nº 746/GEAUT/SUFIS, Memorando nº 216/SUFIS, com documentos que relatam alguns problemas, impactos e riscos envolvidos caso ocorresse a interrupção ou indisponibilidade orçamentária para continuidade de sistemas e contratos utilizados na fiscalização.</p>
Relatório de Auditoria nº 07/AO/AUDIT/2015 - Planejamento, Finanças, Orçamento e Tecnologia da Informação	3.3 – ATUAÇÃO DO COMITÊ GESTOR DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO – CGTI ESTÁ DESALINHADA COM A PORTARIA ANTT Nº 262/2009.	A ANTT fez alteração no seu regimento interno e elevou a área de informação ao nível de superintendência, percebendo a necessidade de aprimorar a governança e a gestão de TI. Entre as medidas em estudo encontra-se a delimitação do papel do CGTI, conferindo-lhe mais efetividade, e a própria revisão do PDTI, deixando-o aderente às novas políticas de governança digital do Governo Federal.

1) TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

RELATÓRIO	OBSERVAÇÃO	BENEFÍCIO
Relatório de Auditoria nº 07/AO/AUDIT/2015 - Planejamento, Finanças, Orçamento e Tecnologia da Informação	3.4 - PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO DE SOFTWARE DA ANTT APRESENTA DEFICIÊNCIA DE GESTÃO E LIMITAÇÕES PARA APRESENTAR RESULTADOS.	A SUEXE expediu documento informando aos gestores sobre atualização de diretrizes de TI, com vistas a otimizar a gestão das demandas e do Processo de Desenvolvimento de Software - PDS. Com a criação da SUCON e suas novas atribuições foi revisto o PDS.
	3.5 - CONTRATAÇÕES DE SOLUÇÕES DE TECNOLOGIAS APRESENTAM INCONFORMIDADES REINCIDENTES E FRAGILIDADES NA GESTÃO DE RISCO DURANTE O PROCESSO LICITATÓRIO.	<p>A partir de 2015 a GETIN passou a utilizar o DOD como início da fase de Planejamento da Contratação, conforme instruído pela IN nº 04/2010 - SLTI. Além disso, estão sendo contempladas no PDS as exigências da referida IN.</p> <p>Todos os processos da GETIN, a partir de 2015, passaram a ser precedidos de estudos técnicos preliminares, bem como as necessidades passaram a ser descritas no PDTI, cuja previsão para os exercícios de 2015 a 2017 foi aprovada por meio da Deliberação nº 129, de 17.04.2015.</p> <p>Quanto ao Processo nº 50500.032963/2014-13, que trata do contrato nº 081/2014, celebrado com a empresa João Eduardo Nery de Oliveira – ME, para atender à recomendação de auditoria, a SUDEG realizou nova diligência e não se apôs quanto à validade e suficiência dos documentos apresentados pela empresa João Eduardo Nery de Oliveira – ME, avaliada pela GETIN. Posteriormente, a Diretoria Geral, por meio do Ofício nº 1.116/2015, de 18.12.2015, informou à empresa não haver interesse na renovação do Contrato.</p>

2) PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO E INDICADORES DE DESEMPENHO

RELATÓRIO	OBSERVAÇÃO	BENEFÍCIO
Relatório de Auditoria nº 02/AO/AUDIT/2015 - Regulação de Cargas Rodoviárias.	3.1 - INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO E MONITORAMENTO DA SUROC APRESENTA DEFICIÊNCIAS.	De modo geral, sobre a necessária avaliação da Auditoria Interna quanto aos Indicadores de Desempenho utilizados, a AUDIT capacitou seus auditores na elaboração de Indicadores Institucionais, em curso promovido pela ENAP, conforme demonstrado no item 8.9 deste RAINT. Adicionalmente, uma servidora participou de Especialização de Auditoria em Organizações do Setor Público, com trabalho conclusivo em Indicadores de Desempenho. Com base no conhecimento técnico adquirido e no conhecimento organizacional, obtido pela interação com as unidades organizacionais que elaboram os IDs da ANTT, foram promovidas articulações junto à SUREG e as áreas que elaboram, alimentam e utilizam-se dos IDs, no âmbito dos exames ordinários fornecendo avaliações de modo que todos os Indicadores estão sendo revistos.
Relatório de Auditoria nº 05/AO/AUDIT/2015 - Regulação de Cargas Ferroviárias.	3.1 - INDICADORES DE DESEMPENHO CARECEM DE UTILIDADE E REPRESENTATIVIDADE.	Esta observação está relacionada à Observação 3.1 do Relatório 02/AO/AUDIT/2015, comentada anteriormente. Representa um conjunto de ações que envolveu recomendações de auditoria e reuniões no sentido de agregar valor ao trabalho liderado pela SUREG no processo de aprimoramento dos Indicadores da Agência, no contexto do Planejamento Estratégico.
Relatório de Auditoria nº 07/AO/AUDIT/2015 - Planejamento, Finanças, Orçamento e Tecnologia da Informação	3.1 - PROCESSO DE CONTROLE E DIVULGAÇÃO DE RESULTADOS DOS CICLOS DE AVALIAÇÃO ESTRATÉGICA APRESENTA FRAGILIDADES	Foi recomendado à SUREG que interagisse com as áreas para divulgar as informações a respeito da condução das Iniciativas Estratégicas e com os dados dos resultados das medições de indicadores de desempenho que estejam incompletos, de modo a aprimorar a transparência do Planejamento Estratégico. A área está adotando ações para implementação da medida.

3) TERMOS DE EXECUÇÃO DESCENTRALIZADA – TEDs		
RELATÓRIO	OBSERVAÇÃO	BENEFÍCIO
Relatório de Auditoria nº 02/AO/AUDIT/2015 - Regulação de Cargas Rodoviárias	3.3 – TERMO DE EXECUÇÃO DESCENTRALIZADA Nº 002/2014/ANTT DESCUMPRE DELIBERAÇÃO Nº 074/2014.	Foi recomendado à ASTEC que promovesse objetivamente os ajustes e as respostas aos questionamentos apontados na Nota Técnica nº 021/2014/SUEPE/ANTT, de 21.11.2014, ajustasse o Plano de Trabalho e o Termo de Referência, saneando as inconformidades demonstradas no Relatório de Auditoria, demonstrando claramente as providências adotadas e encaminhar o processo para apreciação da SUEXE para que possa verificar os ajustes recomendados e então ajustá-lo, caso seja possível, aos ditames definidos na Deliberação nº 074/2014. A medida está em implementação.
Relatório de Auditoria nº 05/AO/AUDIT/2015 - Regulação de Cargas Ferroviárias.	3.2 – TERMO DE EXECUÇÃO DESCENTRALIZADA Nº 001/2014/ANTT DESCUMPRIU DELIBERAÇÃO Nº 074/2014.	Neste caso, a SUFER, área demandante do Termo, está adotando ações, depois de interação promovida com a SUEXE, unidade gestora dos TEDs, no intuito de sanear as inconformidades detectadas. Por meio da Nota Técnica nº 78/2015/GEROF/SUFER, de 24.12.2015, foi comunicada elaboração do 1º Aditivo ao TED com a finalidade de suprimir parte do escopo do objeto e consequente readequação do orçamento. Muitas atividades originais previstas foram excluídas ou excluídas do escopo para serem desenvolvidas pela SUFER. A medida está em implementação.
4) CAPACITAÇÃO		
RELATÓRIO	OBSERVAÇÃO	BENEFÍCIO
Relatório de Auditoria nº 03/AO/AUDIT/2015 - Unidade Regional de São Paulo	3.1 – MAIORIA DOS SERVIDORES DA URSP NÃO CUMPRIU META DE CAPACITAÇÃO EM 2014.	A COAFI/URSP monitorou a capacitação dos servidores com o objetivo de buscar garantir o cumprimento efetivo da meta estabelecida no Plano Anual de Capacitação para 2015.
Relatório de Auditoria nº 06/AO/AUDIT/2015 - Gestão Administrativa	3.1 – PLANO ANUAL DE CAPACITAÇÃO NÃO É EXECUTADO CONFORME PLANEJADO.	A SUDEG/GEPES, fruto da busca conjunta de soluções empreendida pela AUDIT, que adotou medidas de articulação com a Diretoria da ANTT para que houvesse a designação de um servidor de cada Superintendência e Unidades Organizacionais equivalentes, com atribuições definidas, objetivando o cumprimento do PLAC 2016.
Relatório de Auditoria nº 12/AO/AUDIT/2015 - Unidade Regional do Rio Grande do Sul	3.2 – URRS NÃO EXERCE GESTÃO SOBRE AS AÇÕES DE CAPACITAÇÃO.	Foi recomendado à COAFI/URRS que estabelecesse, em conjunto com a GEPES, ações que objetivem, no mínimo, o atingimento das metas de capacitação definidas ou, na falta destas, adote medidas para que 100% de seus servidores participem de eventos de capacitação. A medida está no prazo de implementação.

5) AGENDA REGULATÓRIA		
RELATÓRIO	OBSERVAÇÃO	BENEFÍCIO
Relatório de Auditoria nº 02/AO/AUDIT/2015 - Regulação de Cargas Rodoviárias.	3.4 - SUROC DESCUMPRIU MANUAL DE PROCEDIMENTOS DA AGENDA REGULATÓRIA.	A SUROC que instruiu adequadamente os processos que tratam de temas definidos na Agenda Regulatória, conforme instruções do Manual de Procedimentos da SUREG, especialmente no constante à elaboração de Plano de Projeto e Termo de Encerramento.
Relatório de Auditoria nº 05/AO/AUDIT/2015 - Regulação de Cargas Ferroviárias.	3.3 - AGENDA REGULATÓRIA APRESENTA FALHA NA DIVULGAÇÃO DE CRONOGRAMAS NO SÍTIO DA ANTT.	Foram adotadas medidas por parte da GEROF/SUFER e GEROT/SUPAS de modo a manter atualizados os cronogramas e demais informações relativas ao desenvolvimento dos eixos temáticos, colaborando para a transparência das informações aos interessados.
6) OUTROS ASSUNTOS		
RELATÓRIO	OBSERVAÇÃO	BENEFÍCIO
Relatório de Auditoria nº 04/AO/AUDIT/2015 - Fiscalização de Cargas Ferroviárias.	3.4 - PRAZOS NOS JULGAMENTOS DOS PROCESSOS ADMINISTRATIVOS SIMPLIFICADOS ESTÃO EM DESACORDO COM OS ESTABELECIDOS NA RESOLUÇÃO 442/2004.	A SUFER estabeleceu comunicação mais estreita com as áreas de fiscalização, com intuito de utilização de procedimentos padronizados, e com isso melhorar a qualidade das análises de 1ª e 2ª instâncias. Definiu também mobilização de servidores numa força tarefa para reduzir o quantitativo dos processos pendentes de instrução, apresentando redução no estoque e o tempo de análise desses processos.
Relatório de Auditoria nº 06/AO/AUDIT/2015 - Gestão Administrativa	3.3. GESTÃO DE CONTRATAÇÕES É EXECUTADA INADEQUADAMENTE.	Conforme recomendação da AUDIT, a dinâmica das atividades da área de gestão de contratos foi alterada, com distribuição dos processos entre servidores, atividade anteriormente focada em um servidor apenas. A equipe de licitação foi orientada a ter maior critério na revisão das cláusulas de sanções constantes dos Termos de Referência encaminhados pelas áreas demandantes, inclusive com devolução dos processos para adequações, quando identificada a inaplicabilidade de suas disposições. Tal medida visa garantir o caráter de coercibilidade e efetividade no cumprimento das obrigações contratuais contraídas. Foi elaborada instrução circular, com base nos manuais e normativos da AGU e TCU, sobre a fiscalização de contratos, como forma de ratificar as responsabilidades de cada fase e dos agentes dos processos de contratação.
Relatório de Auditoria nº 08/AO/AUDIT/2015 - Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária	3.4 - PLANILHA DE CONTROLE DE PENALIDADES DA SUINF ESTÁ DESATUALIZADA.	A SUINF adotou instrumento de acompanhamento de penalidades mais adequado por meio de sistema informatizado, denominado SISPAS, comprometendo-se com a atualização.

7.4. Recursos Humanos e Materiais Empregados Nas Auditorias.

A seguir, apontamos os recursos humanos empregados nos trabalhos de Auditoria Interna realizados no exercício de 2015:

RECURSOS HUMANOS (GEAUD)	
Gerente - GEAUD	1
Apoio Administrativo	1
Auditores	7

Houve desembolso referente a deslocamentos das equipes de auditoria (passagens e diárias) para realização de trabalhos nas Unidades Regionais de São Paulo e do Rio Grande do Sul (R\$ 10.914,48) e para participação em evento de capacitação (R\$ R\$ 14.048,49), totalizando R\$ 24.962,97.

7.5. Situação Das Recomendações Da Auditoria Interna

O controle das recomendações resultantes dos trabalhos executados, sintetizados no **Anexo I**, é realizado por meio de planilha de acompanhamento, constante do **Anexo II**, por meio da qual é promovido monitoramento das recomendações constantes dos 12 Relatórios de Auditoria Ordinária elaborados em 2015.

Nessas planilhas é possível verificar as falhas detectadas, as ações recomendadas e as adotadas pelas unidades organizacionais. O acompanhamento é realizado conforme estabelecido no Manual de Procedimentos até o completo saneamento das recomendações.

Da planilha intitulada *“estatística e indicadores GEAUD”*, depreende-se que 63% das recomendações expedidas em 2015 foram atendidas, ou seja, as unidades organizacionais recomendadas implementaram as medidas, 16% encontram-se em andamento, as áreas estão adotando providências no sentido de implementá-las, e 21%, predominantemente relativas aos relatórios expedidos no último trimestre, cujos prazos de implementação ainda estão em curso, estão pendentes de respostas das áreas.

Relativamente ao disposto no capítulo IV da IN CGU nº 24/2015, notificamos que o relatório de monitoramento das recomendações expedidas foi encaminhado à Diretoria Colegiada da ANTT, por meio do Memorando nº 30/2016/AUDIT, de 23.02.2016, Constaram do relatório as recomendações expedidas – organizadas por área – sua situação e eventuais justificativas, caso não estivesse completamente saneada.

Concomitantemente, na mesma data, todas as unidades organizacionais da ANTT foram notificadas, por intermédio do Memorando Circular nº 001/2016/AUDIT, de que mensalmente, os relatórios de monitoramento serão encaminhados à Diretoria Colegiada.

7.6. Fatos relevantes com impacto na Auditoria Interna

Em atendimento ao previsto no inciso V do art. 15 da IN CGU nº 24/2015, informamos que no Plano Anual de Capacitação – PLAC 2015, em consonância com os eventos de reciclagem previstos no PAINT 2015, foi prevista realização de capacitação em forma de oficina para aprimoramento da elaboração dos relatórios de auditoria interna.

Entretanto, em função dos cortes orçamentários e financeiros, em julho de 2015, a SUDEG informou que as contratações para eventos de capacitação seriam suspensas.

Apesar de o evento impactar negativamente, destaca-se que as capacitações foram compensadas com eventos internos e/ou gratuitos, de modo que o desenvolvimento dos auditores internos não foi comprometido, conforme demonstrado no item a seguir.

7.7. Capacitações realizadas

Em atendimento ao previsto no art. 15, inciso VI da Instrução Normativa CGU nº 24/2015, informamos que em 2015 foram realizadas, pelos auditores, 1.127 horas de capacitação, conforme planilha constante do **Anexo III**.

Esclarecemos que foram priorizados eventos de capacitação gratuitos, promovidos por instituições públicas e pela ANTT – em função das restrições orçamentárias ocorridas em 2015, mencionadas anteriormente – mas sobretudo, que guardam relação com os exames de auditoria programados e com competências necessárias ao exercício do trabalho do auditor.

Destacamos que, especificamente a participação de 6 auditores no Curso de Elaboração de Indicadores de Desempenho Institucional, promovido pela ENAP, objetivou o atendimento de orientação da CGU para cumprimento à IN SFC nº 1/2007, que solicitava a avaliação dos Indicadores de Desempenho utilizados pela entidade.

Apesar de a Secretaria Federal de Controle Interno ter revogado a Instrução Normativa nº 01/2007 por meio da Instrução Normativa nº 6/2015, avaliamos que a participação dos auditores no evento de capacitação foi indispensável para promover a avaliação dos indicadores de desempenho utilizados pelas unidades organizacionais da ANTT, no âmbito dos exames de auditoria promovidos, no contexto do Planejamento Estratégico da Agência.

Além desse destaque, ressaltamos que a conclusão das Especializações em Gestão Pública e em Auditoria em Organizações do Setor Público, totalizando 720 horas, também objetivou atender a orientação desta Controladoria Geral da União, que recomendou priorizar participação em eventos de média e longa duração. Consoante com esse entendimento, avaliamos que a conclusão dessas especializações representou ganho significativo na qualidade do desempenho das servidoras participantes bem como melhoria para os demais que se beneficiaram de evento de multiplicação de conhecimento “1º Café com Conhecimento” realizado no dia 21.1.2016.

XIII - REGISTRO E SITUAÇÃO DAS RECOMENDAÇÕES/DETERMINAÇÕES EFETUADAS PELA SFC/CGU E TCU E DAS DENÚNCIAS RECEBIDAS

8.1. Atuação da Secretaria Federal de Controle Interno

A AUDIT recebeu e manteve o atendimento às equipes de auditoria da Secretaria Federal de Controle Interno, recebendo todas as Solicitações de Auditoria e acompanhando o seu atendimento pelas áreas responsáveis.

Mediante o acompanhamento realizado durante o exercício em referência, verificou-se que as recomendações expedidas pela Secretaria Federal de Controle Interno foram objeto de ações com vistas ao atendimento das mesmas, sendo acompanhadas e monitoradas pela AUDIT e pelos responsáveis das respectivas áreas até o total cumprimento.

A seguir, os trabalhos de auditorias realizados pela SFC em 2015, na ANTT:

8.1.1. Auditoria de Prestação de Contas Anual

Em razão da dispensa da apresentação de Contas por parte desta ANTT, não houve, em 2015, auditoria de Prestação de Contas Anual, tendo sido implementadas, no decorrer do ano, algumas recomendações pendentes do Plano de Providências Permanente 2014 – Exercício 2013.

No Anexo IV - Plano de Providências Permanentes – CGU., encontram-se discriminadas as recomendações da Secretaria Federal de Controle Interno e as ações iniciais implementadas pelas respectivas áreas, de acordo com os Planos de Providências enviados à SFC.

8.1.2. Auditorias de Acompanhamento da Gestão do exercício de 2015

8.1.2.1. Auditoria para análise do PAINT 2016

No que se refere à análise da versão preliminar do PAINT 2016 desta Agência, após trabalhos realizados na Sede desta ANTT, no período de 19.11.2015 a 27.11.2015, a CGU encaminhou por e-mail o Relatório nº 201505581, de 10.12.2015, concluindo que a versão preliminar do PAINT 2016 encaminhada pela ANTT atende a legislação pertinente, necessitando de algumas revisões de informações.

8.1.2.2. Auditoria na Gestão dos Contratos de Concessão Rodoviária da 3ª Etapa do Procrofe

Por meio do Ofício nº. 17157/DITRA/DI/SFC/CGU-PR, de 22.7.2015, foram apresentados os servidores da SFC/CGU designados para realizarem auditoria de acompanhamento da Gestão dos Contratos de Concessão Rodoviária – Procrofe, 3ª Etapa. Neste trabalho, foi feita 1(uma) solicitação de auditoria respondida tempestivamente.

8.1.2.3. Auditoria nas Concessões BR-163/MT 153/MS

Por meio do Ofício nº. 25368/NAC-04/CGU-Regional/MT, de 4.11.2015, foram apresentados os servidores da CGU-Regional/MT designados para realizarem auditoria de acompanhamento da Gestão no Programa de Concessões Rodoviárias Federais – Procrofe, 3ª Etapa.

8.1.2.4. Auditoria no novo contrato da Transnordestina

Por meio da Solicitação de Auditoria nº 201407822/004, de 05.02.2015, a SFC solicitou a disponibilização de relatórios e documentos para análise, o que ocorreu tempestivamente.

8.1.2.5. Análise da SFC da atuação da AUDIT

A execução desse trabalho ocorreu na Sede desta ANTT no período de 23.11.2015 a 23.12.2015, consoante Ordem de Serviço nº 201505582. Por meio do Ofício nº 6393/DITRA/DI/SFC/CGU-PR, de 12.2.2015, a CGU encaminhou à ANTT o Relatório de Auditoria nº.

201505582, contendo o resultado da análise da atuação da AUDIT e da execução do PAINT/2015 desta ANTT. Nesse relatório, a conclusão dos analistas é pela adoção de medidas corretivas com vistas a elidirem pontos ressalvados.

8.1.2.6. Plano de Providências Permanentes – PPP

Em razão de não ter ocorrido análise de Contas da Agência referente ao Exercício 2014, o Plano de Providências Permanentes – PPP em vigor e que encontra-se em acompanhamento por parte da AUDIT/GESIC foi elaborado em julho de 2014 e refere-se à análise das Contas da ANTT – Exercício 2013.

Sobre citado Plano de Providências, até 31.12.2015, do total de 30 (trinta) recomendações feitas pela SFC/CGU à esta Agência, 07 (sete) recomendações foram atendidas no prazo e 13 (treze) recomendações foram atendidas após o prazo estipulado inicialmente. Com relação às 10 (dez) recomendações que restam pendentes, 01(uma) recomendação não tem prazo para atendimento e as outras 09 (nove) recomendações estão atrasadas em relação ao prazo inicial.

O Plano de Providências Permanentes completo, bem como as providências adotadas pelas respectivas áreas está demonstrado no **Anexo IV – Plano de Providências Permanentes – CGU.**

8.2. Atuação do Tribunal de Contas da União

8.2.1. Auditorias realizadas

Em 2015, o TCU realizou as seguintes auditorias/inspeções na ANTT, a saber:

- **Auditoria nas obras da Nova Subida da Serra de Petrópolis-RJ - BR-040/RJ:** Pelo Ofício nº. 0782/2015-TCU/SeinfraRodovia, de 10.9.2015, foram apresentados os auditores federais de controle externo do TCU designados para realizarem auditoria de conformidade na ANTT, relativa à execução das obras de construção da BR-040/RJ, no segmento da Serra de Petrópolis, a cargo da Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio-CONCER (TC 023204/2015-0). Durante a ação supracitada, o TCU requisitou informações e documentos, e entrevistou os gestores da Agência, sendo atendido em suas requisições. A Auditoria está em fase de elaboração de Relatório por parte da SeinfraRodovia-TCU.

- **Auditoria recebimento dos trabalhos iniciais - 3ª Etapa do Procrofe:** Por meio do Ofício nº. 0532/2015-TCU/SeinfraRodovia, de 25.6.2015, foram apresentados os auditores federais de controle externo do TCU designados para realizarem auditoria de acompanhamento na ANTT, relativa à atuação da ANTT no recebimento dos trabalhos iniciais das concessões rodoviárias da 3ª Etapa do Procrofe (TC 014.745/2015-1). Durante a ação supracitada, o TCU encaminhou à ANTT e-mail, solicitando informações sobre o fluxo de caixa da BR-163/MT, tendo sido respondido por e-mail. Foram solicitados, também, documentos e informações, sendo atendido em suas requisições

- **Auditoria acerca da Resolução ANTT 4.131/2013:** Pelo Ofício nº. 0401/2015-TCU/SeinfraRodovia, de 28.5.2015, foram apresentados os auditores federais de controle externo do TCU designados para realizarem inspeção na ANTT, relativa à legalidade, legitimidade e economicidade dos atos praticados pela ANTT, pelo Ministério dos Transportes, pelo DNIT e demais responsáveis pela Resolução ANTT 4.131/2013. Durante a ação supracitada, o TCU requisitou informações e documentos, e entrevistou os gestores da Agência, sendo atendido em suas requisições.

- **Auditoria de acompanhamento dos investimentos adicionais da 1ª Etapa do Procrofe:** Em continuidade à auditoria iniciada em 2014, após a elaboração do Relatório de Acompanhamento do investimentos adicionais nos contratos da 1ª Etapa do Procrofe – Fiscalis 363/2014, de 16.4.2015, foram solicitadas informações sobre o Termo Aditivo 12, referente ao reequilíbrio da concessão BR-040 MG/RJ, em razão da obra da Nova Subida da Serra de Petrópolis.

- **Auditoria acerca da Regularidade Fiscal das Concessionárias:** Por e-mail, a SeinfraAeroTelecom-TCU encaminhou a Portaria de Fiscalização nº 1113-TCU, de 7.10.2015, apresentando os auditores federais de controle externo do TCU designados para realizarem inspeção de conformidade (Fiscalis nº 470/2015) na ANTT, para verificar se o Poder Concedente tem exigido a comprovação da regularidade fiscal das concessionárias em diversos setores, incluindo o de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

8.2.2. Atendimento às Instruções Normativas nº. 27/98 e 46/04.

No que tange às atividades relativas à fiscalização dos processos de privatização e outorga de concessão ou de permissão de serviços públicos, o Tribunal de Contas da União adotou a Instrução Normativa nº 27, de 2 de dezembro de 1998. Relativamente aos processos de fiscalização dos processos de concessão para exploração de rodovias federais, inclusive as rodovias ou trechos rodoviários delegados pela União a estado, ao Distrito Federal, a município, ou a consórcio entre eles, é observada a Instrução Normativa nº 46, de 25 de agosto de 2004.

Além do envio dos documentos referentes aos processos de licitação, são encaminhadas ao TCU as diversas informações inerentes aos contratos em vigor, consoante discriminação contida naquelas Instruções Normativas. Desta forma, a GESIC recebe das áreas finalísticas essas informações e as encaminha ao TCU. Assim sendo, no ano de 2015, foram enviados ao TCU 16 Ofícios em atendimento à IN nº 27/98-TCU e 36 Ofícios em atenção à IN nº 46/04-TCU.

8.2.3. Diligências do TCU – 2015

A Auditoria Interna da ANTT, nos termos do Regimento Interno, vem acompanhando as demandas originárias do Tribunal de Contas da União e o seu atendimento pelas diversas áreas da Agência, registrando as informações no Sistema de Controle de Demandas.

Foram recebidos do TCU, no exercício de 2015, 17 Ofícios Diligência, 08 Ofícios Oitiva e 16 Ofícios de Requisição, sendo 30 (trinta) da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária – SeinfraRodovia, 08 (oito) da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária, Hídrica e Ferroviária – SeinfraHidroferrovia, 01 (uma) da Secretaria de Fiscalização de Pessoal – SEFIP, 01 (uma) da Secretaria de Controle Externo de Previdência, do Trabalho e da Assistência Social – SecexPrevidência e 01 (uma) da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura de Aviação Civil e Comunicações – SeinfraAeroTelecom. Em atendimento às citadas Diligências, foram encaminhadas, por meio de Ofício, as informações e/ou dados solicitados.

As Diligências encaminhadas pelo Tribunal de Contas da União estão listadas a seguir:

Área	Nº. Ofício	Data	Síntese do assunto	Ofício de Resposta
SUINF	0102/2015-TCU SeinfraRodovias TC nº 033.019/2014-2	4.3.2015	Solicita justificativas e informações acerca do processo de concessão da Ponte Presidente Costa e Silva (Rio-Niterói).	167/DG/ANTT, de 10.3.2015
SUINF	0192/2015-TCU SeinfraRodovias TC nº 003.294/2015-7	13.3.2015	Solicita informações sobre as medidas tomadas por esta Agência para mitigar a assimetria de informação de que dispõe a CCR S.A na licitação objeto do Edital 1/2015 - concessão da Ponte Presidente Costa e Silva (Rio-Niterói)	212/DG/ANTT, de 25.3.2015
SUINF	0284/2015-TCU SeinfraRodovias TC nº 004.741/2015-3	27.3.2015	Solicita manifestação e documentação técnica sobre Representação com pedido de medida cautelar em face de possíveis irregularidades na licitação objeto do Edital 1/2015 - concessão da Ponte Presidente Costa e Silva (Rio-Niterói)	271/DG/ANTT, de 14.4.2015
SUDEG	3282/2015-TCU/SEFIP TC nº 015.357/2012-0	17.3.2015	Solicita informações quanto aos fundamentos autorizadores do pagamento de remuneração acima do teto constitucional a servidores públicos.	266/DG/ANTT, de 13.4.2015
SUINF	0301/2015-TCU SeinfraRodovias TC nº 019.671/2014-8	6.4.2015	Solicita informações acerca do Contrato 013/00MT (PJ/CD/2015/98) no âmbito de processo que trata de Denúncia contra Resolução ANTT referente ao reajustamento das tarifas básicas de pedágio do complexo rodoviário Polo de Concessão Rodoviário Pelotas/RS.	356/DG/ANTT, de 7.5.2015
SUFER	0361/2015-TCU SeinfraHidroferrovias TC nº 019.381/2012-3	22.4.2015	Solicita informações sobre o cumprimento das deliberações contidas nos itens 9.5 e 9.9 do Acórdão 3648/2012-TCU-1ª Câmara.	362/DG/ANTT, de 7.5.2015
SUFER	0363/2015-TCU SeinfraRodovias TC nº 033.297/2012-6	23.4.2015	Solicita informações sobre o cumprimento do item 9.3.2 do Acórdão 618/2014-TCU-2ª Câmara no que tange à cobrança das receitas alternativas devidas pela FCA pela exploração do terminal intermodal de Pirapora; e cumprimento do item 9.6 do Acórdão 6324/2012-TCU-2ª Câmara, especialmente quanto à apuração de valores devidos pela subtração irregular de material da superestrutura do Pátio de Vila Formosa junta à FCA, medidas administrativas e judiciais adotadas.	382/DG/ANTT, de 21.5.2015
SUINF	0381/2015-TCU SeinfraRodovias TC nº 009.001/2015-8 Administrativo	29.4.2015	Solicita informações sobre novos investimentos, ou investimentos previstos, cujo montante extrapola a verba prevista nos contratos de concessão rodoviárias; informações sobre a nova subida da serra.	432/DG/ANTT, de 8.6.2015
SUCON	0551/2015-TCU SecexPrevidência	18.5.2015	Solicita cópia integral do banco de dados do RNTRC.	29, 30 e 32/AUDIT
SUINF	0522/2015-TCU SeinfraRodovias TC nº 009.001/2015-8 Administrativo	18.6.2015	Solicita cópia do relatório de recebimento dos trabalhos iniciais, acompanhada da respectiva deliberação da diretoria colegiada e de outros eventuais relatórios de fiscalização relativos à concessão da BR-060/153/262/DF/GO/MG, administrada pela CONCEBRA.	467/DG/ANTT, de 22.6.2015
SUINF	0664/2015-TCU SeinfraRodovias TC nº 014.618/2015-0	27.7.2015	Solicita plano de ação com cronograma de atividades e informações diversas no âmbito da representação acerca da 2ª revisão extraordinária e do reajuste da TBP do Contrato de Concessão da Rodovia BR-	655/DG/ANTT, de 20.8.2015

			060/153/262/DF/GO/MG, aprovada pela Resolução 4.747, de 11.6.2015.	
SUINF	0820/2015-TCU SeinfraRodovias TC nº 019.857/2015-2	25.8.2015	Solicita informação acerca da construção do acesso no km 52 da BR-101, informando se a obra atende às normas de segurança pertinentes.	727/DG/ANTT, de 10.9.2015
SUFER	0927/2015-TCU SeinfraHidroferrovia TC nº 027.495/2015-9 Administrativo	15.10.2015	Solicita informações diversas acerca da concessão da Ferrovia Nova Transnordestina.	918/DG/ANTT, de 3.11.2015
SUINF	0883/2015-TCU SeinfraRodovia TC nº 009.001/2015-8 Administrativo	5.11.2015	Solicita cópia dos processos administrativos e respectivas planilhas de fluxo de caixa referentes ao 13º termo aditivo firmado com a concessionária Triunfo Concepa, cujo objeto são novos investimentos a serem realizados na concessão com aportes de recursos públicos.	994/DG/ANTT, de 23.11.2015
SUNF	1062/2015-TCU SeinfraRodovia TC nº 009.001/2015-8 Administrativo	9.12.2015	Solicita documentos e informações em relação ao planejamento existente para a eventual celebração de aditivo para a prorrogação de prazo e a realização de novos investimentos no Contrato de concessão da Rodovia Presidente Dutra.	1130/DG/ANTT, de 23.12.2015
SUFER	1166/2015-TCU SeinfraHidroferrovia TC nº 018.153/2010-0	16.12.2015	Solicita informação se a Valec encaminhou todas as informações necessárias para análise dos EVTEA da subconcessão dos trechos da EF-334; e, em caso positivo, se tais estudos já foram analisados, encaminhando cópia do parecer conclusivo da análise.	010/DG/ANTT, de 8.1.2016
SUFER SUINF SUPAS SUREG PRG	1180/2015-TCU SeinfraHidroferrovia TC nº 019.949/2014-9	17.12.2015	Solicita informações, no âmbito de processo que trata de representação acerca de indícios de irregularidades encontrados nos TACs celebrados pela ANTT: relação de todos os TACS; cópia dos TACs rodovias e ferrovias; entre outras solicitações	071/DG/ANTT, de 3.2.2016

8.2.4. Julgamentos, pelo Tribunal de Contas da União, de processos de interesse da ANTT - 2015.

O TCU, durante o exercício de 2015, adotou 30 Acórdãos em processos de interesse da ANTT. As recomendações/determinações expedidas pelo Tribunal de Contas da União, nos citados Acórdãos, foram objeto de ações com vistas ao respectivo atendimento, sendo acompanhadas pela AUDIT e pelos responsáveis das respectivas áreas até o total cumprimento, observando-se a existência de ações que requerem maior período de implementação e/ou representem características próprias de rotinas ou ainda, que dependem de ações de outros órgãos ou empresas.

Os Acórdãos adotados em 2015 pelo TCU em processos de interesse da ANTT, bem como as providências adotadas pelas respectivas áreas estão demonstrados no **Anexo V – Acórdãos TCU**.

8.2.5. Outras Demandas

Tramitaram pela AUDIT, no exercício de 2015, outras demandas originárias, principalmente, do Ministério dos Transportes, a saber:

- Ofício nº 141/2015/GM/MT, de 5.2.2015

Assunto: Faz referência ao Acórdão nº 86/2015-TCU-Plenário, proferido nos autos do TC 033.019/2014-2, que trata de “acompanhamento do processo de concessão do trecho da rodovia federal BR-101/RJ atinente à Ponte Presidente Costa e Silva (Ponte Rio-Niterói)”.

Providência: Encaminhado ao MT o Ofício nº 128/2015/DG/ANTT, de 13.2.2015.

- Ofício nº 065/2015/AECI-MT, de 1.7.2015

Assunto: Faz referência ao Ofício nº 0013667-GSIPR/DSIC-AP-APADM, de 19.6.2015, que trata da “Estratégia de Segurança e Comunicações e de Segurança Cibernética da Administração Pública Federal, versão 1.0”.

Providência: Encaminhado à SUDEG, SUEXE e APGAB, pelo Memorando nº 91/2015/AUDIT, de 2.7.2015.

- Ofício nº 075/2015/AECI-MT, de 7.7.2015

Assunto: Faz referência ao Relatório de Avaliação da Execução do programa de Governo nº 06/2015, solicitando posicionamento desta ANTT quanto à eventuais informações sigilosas.

Providência: Encaminhado ao MT o Ofício nº 542/2015/DG/ANTT, de 15.7.2015.

- Ofício-Circular nº 006/2015/AECI-MT, de 14.10.2015

Assunto: Faz referência ao Sistema Monitor da CGU, para acompanhamento das demandas o Órgão de Controle Interno, solicitando a indicação de usuários para cada um dos perfis contemplados no sistema, quais sejam: Cadastrador, Gestor, Supervisor Gestor e Consultor Gestor.

Providência: Encaminhado ao MT e-mail em 30.11.2015.

- Ofício nº 123/2015/AECI-MT, de 4.11.2015

Assunto: Faz referência ao Ofício nº 18.319/2015/DITRA/DI/SFC/CGU-PR, de 7.8.2015, para solicitar a correção das informações prestadas no sítio eletrônico desta ANTT.

Providência: Encaminhado ao MT o Ofício nº 039/2015/AUDIT/ANTT, de 17.11.2015.

8.3. Ouvidoria

Durante os exames de auditoria de 2015, foram realizadas avaliações quanto ao atendimento aos usuários da ANTT, por meio da Ouvidoria.

A Ouvidoria da ANTT recebe manifestações, por meio do telefone (166), pela internet - "Fale Conosco", *e-mail* e *chat* – cartas e atendimento presencial. Todas são registradas no sistema eletrônico denominado VASTI.

Os exames são baseados em procedimento operacional de auditoria, anexo ao Manual de Procedimentos, cujo objetivo é *verificar e analisar o tempo médio gasto pelas unidades organizacionais para o atendimento às demandas provenientes da sociedade, bem como dos usuários de transportes terrestres, registradas por intermédio da Ouvidoria da ANTT.*

A seguir estão relacionados os relatórios de auditoria cujo atendimento ao usuário por meio da Ouvidoria da ANTT foi avaliado e a avaliação central empreendida pela Auditoria Interna:

RELATÓRIO DE AUDITORIA Nº	ITEM	AVALIAÇÃO CENTRAL
02/AO/AUDIT/2015 GESTÃO, REGULAÇÃO E OUTORGAS NO TRANSPORTE DE CARGAS RODOVIÁRIO E MULTIMODAL	2.1.7	<i>Evidenciou-se que o prazo médio de resposta das demandas protocoladas na Ouvidoria reduziu de 29 dias para 8 dias, conforme levantamento realizado no sistema VASTI, apresentando uma melhoria significativa deste prazo de resposta, aproximando-se do que prevê a legislação vigente acerca do assunto. Observou-se que a partir do segundo semestre de 2014, o prazo de atendimento diminuiu consideravelmente, melhorando o resultado geral.</i>
05/AO/AUDIT/2015 REGULAÇÃO E OUTORGA DA EXPLORAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGAS FERROVIÁRIO	2.1.4	<i>A Auditoria Interna permanecerá atenta ao desempenho da SUFER no tratamento das mensagens registradas no sistema VASTI, tendo em vista as recomendações direcionadas à ANTT, por meio do Acórdão TCU n.º 2.799/2010 – Plenário, conforme transcrito a seguir:</i> <i>"9.3.1. adote as medidas necessárias para que o serviço de relacionamento da Agência com os usuários dos serviços por ela regulados atenda aos requisitos do Decreto n.º 6.523/2008, especialmente aos de acessibilidade do serviço e resolução de demandas, definidos nos arts. 6º e 17, caput, desse normativo;"</i> <i>Todavia, considera que houve melhoria nos prazos de atendimento às demandas o que sinaliza esforço da Superintendência no aprimoramento deste processo de trabalho.</i>
09/AO/AUDIT/2015 GESTÃO, OUTORGAS E REGULAÇÃO TÉCNICA E ECONÔMICO-FINANCEIRA DA EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DAS RODOVIAS CONCEDIDAS	2.4	<i>Avalia-se, com os dados apresentados, que a SUINF, entre os anos de 2013 e 2015 apresentou evolução em seu desempenho quanto ao tempo de resposta das demandas geradas por meio da Ouvidoria. Ressalta-se que atualmente, a SUINF apresenta-se aderente ao normativo vigente, a partir do qual o prazo estabelecido para conclusão das demandas é de 20 dias prorrogáveis por mais 10 dias.</i> <i>Ressalta-se que, ainda que o novo prazo de 20 dias prorrogáveis por mais 10 dias esteja sendo cumprido atualmente pela SUINF, a área deve manter o monitoramento de seu desempenho com a finalidade de atender às demandas da sociedade da forma mais eficiente que lhe for possível, uma vez que este prazo é o máximo a ser utilizado, podendo a área concluir seus protocolos em prazo inferior caso tenha capacidade para tal.</i>

RELATÓRIO DE AUDITORIA Nº	ITEM	AVALIAÇÃO CENTRAL
11/AO/AUDIT/2015	2.1.3	<i>Quanto ao prazo médio de atendimento, avalia-se que tanto a SUPAS quanto a SUFIS atualmente apresentam-se aderentes ao normativo vigente, a partir do qual o prazo estabelecido para conclusão das demandas é de 20 dias prorrogáveis por mais 10 dias.</i>
OUTORGAS E REGULAÇÃO TÉCNICA E ECONÔMICO- FINANCEIRA DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS		<i>Quanto ao percentual de demandas da Ouvidoria atendidos dentro do prazo, verifica-se que a SUPAS, no ano de 2015 (até novembro), cumpriu-o em 98,54%. A SUFIS apresenta um desempenho de 83% das demandas atendidas em até 30 dias</i>

A Auditoria Interna, nos exames em que o tema tem sido avaliado, buscou examinar o esforço empreendido pelas áreas demandadas por informações, cujo encaminhamento é proporcionado pela Ouvidoria, na redução dos prazos de atendimento.

A Procuradoria Geral junto à ANTT, por meio do Parecer nº 12.965/2015 concluiu pela sobreposição do disposto da IN nº 01 da Ouvidoria-Geral da União em relação ao Decreto nº 6.523/2008, em razão do princípio da especialidade. Com isso, restou definido o prazo de 20 dias, prorrogáveis por mais 10, para que sejam concluídos os protocolos de sugestão, reclamação e denúncia das ouvidorias públicas do Poder Executivo Federal.

De modo geral, avaliou-se, nos exames de auditoria, que o tempo médio de atendimento das demandas tem sido inferior ao prazo normativo estabelecido.

IX -RELATO GERENCIAL SOBRE AS ÁREAS ESSENCIAIS DA ANTT

9.1. Gestão Orçamentária

Os exames de auditoria de 2015, por meio das ações ordinárias, buscou acompanhar a execução orçamentária e das metas estabelecidas no SIOP - Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento, por meio do qual é acompanhado o desenvolvimento dos programas e execução das metas definidas aos diversos agentes componentes do sistema de transportes.

A seguir estão os relatórios de auditoria em que os temas foram examinados, seguida da avaliação central:

RELATÓRIO DE AUDITORIA Nº	ITEM	AValiação CENTRAL
01/AO/AUDIT/2015 FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGAS RODOVIÁRIO	2.1.2.1	<p><i>Observa-se que foram executados 143,74% da meta física estabelecida.</i></p> <p><i>Apurou-se que a quantidade de procedimentos de fiscalização/meta registrados na LOA e no SIOP para TRC está diferente da meta especificada no PAF – Plano Anual de Fiscalização de 2014. Contudo as metas do Plano Anual de Fiscalização de 2014 foram reprogramadas em 30 de junho de 2014. A meta anteriores já representam o número reprogramado.</i></p> <p><i>...</i></p> <p><i>Verifica-se que em 2014, o sistema SIOP foi alimentado, estando à meta física reprogramada cumprida com valores equivalentes ao especificado no Relatório Anual de Atividades 2014 da SUFIS.</i></p>
05/AO/AUDIT/2015 REGULAÇÃO E OUTORGA DA EXPLORAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGAS FERROVIÁRIO	2.1.2.1	<p>Relativamente ao Plano Plurianual 2012/2015, verificou-se, na execução dos exames, haver 2 objetivos quanto ao transporte ferroviário (Programa 2072)– 148 e 1002.</p> <p>Para os exames foram analisadas a transparência, coerência e confiabilidade de dados e informações apresentados no Relatório de Gestão da ANTT 2014. Foram realizadas entrevistas e reuniões junto às áreas responsáveis, para apresentar e colher justificativas quanto a algumas fragilidades detectadas, quais sejam:</p> <ol style="list-style-type: none"> Frágil alinhamento entre objetivo e meta; Fragilidade dos dados de execução da meta; Comprometimento da transparência de informações sobre execução das metas; <p>A área finalística justificou que o Ministério dos Transporte define as metas e a forma como serão monitoradas, sem uma intervenção ativa dos agentes responsáveis pelo acompanhamento de sua execução e alimentação do SIOP. De toda forma, restou alinhado com a SUFER o necessário amadurecimento com o estabelecimento de critérios ou correlação entre fases de desenvolvimento de metas e percentual de execução.</p>
07/AO/AUDIT/2015 GESTÃO DE PLANEJAMENTO, FINANÇAS, ORÇAMENTO E TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO	2.1.1	<p>Foi realizada análise comparativa dos Programas definidos para a ANTT, entre os exercícios de 2014 e 2015:</p> <p><i>Programa 0089 – Previdência de Inativos e Pensionistas da União;</i> <i>Programa 0901 – Operações Especiais: Cumprimento de Sentenças Judiciais;</i> <i>Programa 0906 – Operações Especiais: Serviços da Dívida Externa (Juros e Amortização);</i> <i>Programa 0909 – Operações Especiais: Outros Encargos Especiais;</i> <i>Programa 2072 – Transporte Ferroviário;</i> <i>Programa 2075 – Transporte Rodoviário; e</i> <i>Programa 2126 – Programa de Gestão e Manutenção do Ministério dos Transportes.</i></p> <p>As variações detectadas foram justificadas pelas áreas responsáveis pela execução dos programas.</p> <p><i>Em 22 de maio de 2015, foi publicado o Decreto nº 8.456, mediante o qual foram estabelecidos novos limites de movimentação e empenho. As restrições foram comunicadas à Diretoria Colegiada e novamente às superintendências</i></p> <p>Foi realizada análise orçamentária até 30.6.2015 do Plano de Ação por unidade da estrutura organizacional.</p> <p>De modo geral, os exames concluíram:</p> <p><i>...A GEPLA está exercendo a gestão rigorosa dos créditos orçamentários e orientando as áreas quanto aos empenhos possíveis.</i></p> <p><i>...</i></p> <p><i>Observou-se que a Gerência de Planejamento e Orçamento, no cumprimento de sua atribuição regimental, monitora seus processos de trabalho e administra as contingências conforme determinações oriundas dos órgãos superiores da estrutura orçamentária federal. Verificou-se que a GEPLA atua adequadamente na proposição, atualização e acompanhamento do orçamento desta Agência Reguladora.</i></p>

RELATÓRIO DE AUDITORIA Nº	ITEM	AValiação CENTRAL
08/AO/AUDIT/2015 FISCALIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA	2.2.3	<p><i>De forma oposta aos cortes severos no orçamento da ANTT, refletindo de maneira significativa nos valores destinados às diárias e passagens necessárias à fiscalização das concessões rodoviárias, verificamos, conforme destacado no subitem 2.5.3 deste Relatório que a arrecadação por meio das verbas de fiscalização tem crescido anualmente. Em 2015, até agosto, foi registrada arrecadação de R\$ 74.759.561,38. Este valor é próximo de 2,28 vezes o orçamento anual destinado à execução das duas ações designadas à SUINF: 2907 e 20UA.</i></p> <p><i>O recolhimento das verbas de fiscalização pelas concessionárias para a ANTT é obrigação prevista dos instrumentos contratuais e que deverá ser destinado para cobertura de despesas com a fiscalização da concessão.</i></p> <p><i>Neste relatório, há registros, decorrentes dos exames de auditoria, que demonstram deficiências em termos de recursos tecnológicos, postos de fiscalização, recursos humanos etc. Com isso, evidencia-se a necessidade de melhoria da estrutura de fiscalização cuja implementação poderia ser concretizada pela utilização das verbas de fiscalização.</i></p> <p><i>Tais evidências sinalizam a necessidade de a ANTT promover articulação junto ao Ministério dos Transportes, Ministério do Planejamento e Secretaria do Tesouro Nacional de modo a assegurar a autonomia administrativa e financeira que é conferida às autarquias, de modo a apropriar-se desses recursos que são constituídos pelos usuários das rodovias e que devem ser convertidos em atividades de fiscalização que assegurem, para esses mesmos usuários, condições adequadas e seguras das rodovias pelas quais trafegam.</i></p> <p><i>Essas considerações foram discutidas com a SUINF pela equipe de auditoria, tendo havido total concordância.</i></p> <p><i>A Auditoria Interna acompanhará o tema nos exames de auditoria pertinentes, em especial os de gestão administrativa e financeira, de modo a aprofundar a questão.</i></p>
10/AO/AUDIT/2015 FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS	2.1.3	<p><i>O Ministério dos Transportes, por intermédio do Ofício nº 282/2015/CGORC/SPO, de 27.5.2015, informou à ANTT os limites para movimentação e empenho das dotações da LOA/2015 destinadas à Agência, tendo em vista as disposições contidas no Decreto nº 8.456, de 22.5.2015.</i></p> <p><i>Conforme o quadro supracitado houve uma redução de 32% do valor orçamento inicialmente aprovado para a realização das atividades, porém não foi verificado impacto negativo significativo pela redução do orçamento na realização das fiscalizações.</i></p>

A Gestão Orçamentária da ANTT relativa ao exercício de 2015 está representada no quadro constante do **Anexo VI** – Desempenho Orçamentário da ANTT, que especifica os níveis financeiros atingidos pela execução dos Programas e das ações previstas no PLOA/2015.

Destacamos que em 2015, de acordo com informação da SUDEG/GEPLA, o corte orçamentário sofrido pela Agência foi de R\$ 594.854.435,00. Com isso, verifica-se que 95,34% do total do saldo orçamentário – R\$ 623.915.561,63 – deveu-se ao contingenciamento sofrido.

O Plano de Ação é o instrumento de planejamento apoiado na gestão por objetivos ou produtos, no qual é estabelecido, a partir dos programas apresentados na proposta orçamentária, o cronograma de trabalho por ação, os gestores responsáveis e os limites de recursos alocados, conforme **Anexo VII**– Quadro de Execução do Plano de Ação.

9.1.1. Plano Plurianual 2012/2015

A SUDEG/GEPLA, unidade organizacional responsável pela gestão orçamentária da ANTT, por intermédio do Memorando nº 02/2016/GEPLA, de 17.2.2016, apresentou a consolidação dos resultados, após finalização do prazo para preenchimento que é de 15.2 do ano subsequente, em conformidade com a Portaria nº 16, de 31.12.2013, do Ministério do Planejamento:

(...)

Como Órgão responsável pela execução das políticas públicas para o setor de transportes, a Agência responde, diretamente, pelos seguintes Objetivos:

- **Objetivo 130:** Ampliar a oferta da prestação de serviços aos usuários das rodovias federais, propiciando mais segurança e qualidade no deslocamento, por meio de contratos de concessão, desconcentrando a gestão da malha, tendo como responsável a Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária (SUINF);
- **Objetivo 148:** Fomentar adequação dos trechos ferroviários existentes, os quais limitam a integração da malha e crescimento da capacidade, por meio de alteração de bitola, mudança de geometria ou duplicação de linhas, tendo como responsável a Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário (SUFER); e
- **Objetivo 1002:** Ampliar a oferta da prestação de serviço aos usuários das ferrovias federais, propiciando mais segurança e qualidade no deslocamento, por meio de contratos de concessão, tendo como responsável a Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário (SUFER).

Objetivo fixado pelo PPA – 2012/2015

IDENTIFICAÇÃO DO OBJETIVO						
Descrição	Ampliar a oferta da prestação de serviços aos usuários das rodovias federais, propiciando mais segurança e qualidade no deslocamento por meio de contrato de concessão, desconcentrando a gestão da malha					
Código	130	Órgão	Ministério dos Transportes			
Programa	Transporte Rodoviário			Código	2075	
METAS QUANTITATIVAS REGIONALIZADAS						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a)Prevista 2015	b)Realizada em 2015	c)Realizada até 2015	d)% Realização (c/a)
1	Conceder 8.044 km de rodovias	km	8.044	00,0	5.348,7	66,5%
	Regionalização da Meta	Unidade medida	a)Prevista 2015	b)Realizada em 2015	c)Realizada até 2015	d)% Realização (c/a)
1	Região Nordeste	km	772,3	0,00	0,00	0,00%
2	Região Norte	km	368,9	0,00	179,7	49%
3	Região Centro-Oeste	km	3.458	0,00	2.910,9	84%
4	Região Sudeste	km	3.445,2	0,00	2.258,1	65%

Fonte: SIOP, fevereiro de 2016

Análise Situacional do Objetivo:

Em meados dos anos 90, o Brasil iniciou o programa de concessões de rodovias federais com o objetivo de oferecer vias de transporte capazes de prestar serviço de melhor qualidade aos usuários. Desse modo, houve a transferência da gestão de parte da malha rodoviária à iniciativa privada como forma alternativa de investimentos.

O programa de concessão rodoviária está estruturado em três etapas. Atualmente, o Governo Federal administra 21 concessões rodoviárias, totalizando 9.969,6 km.

A Primeira Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais é composta por seis trechos, perfazendo uma extensão total de 1.315,9 km.

Com a implementação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a Segunda Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais, em sua Fase I, abrange 2.624,4 km, englobando sete trechos rodoviários. Já a Fase II compreende a concessão de um trecho rodoviário com a extensão de 680,6 km.

Em 2013, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) assinou com as concessionárias da Segunda Etapa, oito Termos de Ajustamento de Conduta (TAC) para execução das obras com cronogramas em atraso. Com isso, foi acordada a realização de 571 obras nas oito concessões da Segunda Etapa – Fases I e II. Das 199 obras em andamento em 2015, 76 foram finalizadas, totalizando 393 obras concluídas. Essas obras resultarão em uma melhora significativa da fluidez nas rodovias federais concedidas.

A Terceira Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais, também integrante do PAC, está dividida em três fases, com extensão total de 7.313,3 km, que contempla 5.348,7 km já concedidos e 1.964,6 km em fase de análise e estudo.

Em agosto de 2012 foi lançado o Programa de Investimentos em Logística (PIL) que passou a contemplar nove trechos referentes às Fases I e III da Terceira Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias Federais. Ressalta-se que o trecho contemplado na Fase II teve o seu leilão realizado em janeiro de 2012 e, portanto, não fez parte do PIL.

As principais características do PIL envolvem realização de estudos ambientais pelo Governo Federal como forma de agilizar o processo de licenciamento ambiental, seleção do concessionário pela menor tarifa de pedágio ofertada, investimentos concentrados nos primeiros cinco anos da concessão (grandes extensões de duplicações, contornos, travessias e obras de arte especiais), tráfego urbano não pedagiado e início da cobrança de pedágio após a implantação de 10% das obras de duplicação previstas nos Programas de Exploração de Rodovias (PER).

As empresas concessionárias de rodovias federais devem cumprir uma gama de obrigações previstas nos contratos de concessão e nos PER, bem como orientar esforços para atingir parâmetros pré-estabelecidos de desempenho para os elementos físicos e operacionais. Com base nesses parâmetros são obrigatórias intervenções ao longo de todo o período de concessão, tais como: recuperação, operação, manutenção, conservação, monitoramento e melhoramentos.

No ano de 2014, também no âmbito do PIL, empresas interessadas em elaborar estudos para concessões de quatro novos trechos puderam apresentar Propostas de Manifestação de Interesse (PMI). As empresas habilitadas foram autorizadas pelo Ministério dos Transportes (MT) para elaborar estudos que abrangem atividades de engenharia, operação, meio ambiente, modelagem econômico-financeira, além de apoio na elaboração de minutas de documentos, em conformidade com o Termo de Referência disponibilizado para cada Edital de Chamamento. Em 2015, esses estudos se encontravam em fase final de ajuste, com previsão de realização dos leilões em 2016. Os trechos contemplados são:

- *BR-163/230/MT/PA, Entroncamento MT-220 – Porto de Miritituba/PA (976,0 km);*
- *BR-364/060/MT/GO, Rondonópolis/MT – Jataí/GO – Goiânia/GO (703,7 km);*
- *BR-364/365/GO/MG, Jataí/GO – Divisa GO/MG – Uberlândia/MG (437,0 km);*
- *BR-476/153/282/480/PR/SC, Lapa/PR – Irani/SC – Chapecó/SC (398,9 km).*

Ainda em 2015, o Governo Federal lançou a Segunda Etapa do Programa de Investimentos em Logística (PIL) contemplando 11 lotes rodoviários distribuídos por 11 estados brasileiros. Na sequência, o Ministério dos Transportes publicou os respectivos editais de chamamento público, autorizando que empresas privadas promovessem novos estudos técnicos e de viabilidade. Tais estudos, que serão apresentados em 2016, serão utilizados nas modelagens de potenciais concessões nos trechos a seguir discriminados, que totalizam 4.552,1 km:

- *BR-101/BA, Gandú/BA – Entroncamento BR-324 (próximo à Feira de Santana) (199,4 km);*
- *BR-262/381/MG/ES, Entroncamento BR-101/ES – João Monlevade/MG – Belo Horizonte/MG (485,9 km);*
- *BR-267/MS, Entroncamento BR-163 (Nova Alvorada do Sul/MS) – Divisa MS/SP (Presidente Epitácio/SP) (249,3 km);*
- *BR-262/MS, Entroncamento BR-163 (Campo Grande/MS) – Divisa MS/SP (Três Lagoas/MS) (326,8 km);*

- *BR-101/232/PE, novo arco metropolitano de Recife, BR-101: Divisa PB/PE – Divisa PE/AL e BR-232: Entroncamento BR-101 (Recife/PE) – Cruzeiro do Nordeste/PE (564,5 km);*
- *BR-101/493/465/RJ/SP, BR-101: Entroncamento BR-465 (B)/RJ-071/097 (Santa Cruz) – Praia Grande, no município de Ubatuba/SP; BR-465, Entroncamento BR-101 – Entroncamento BR-116; e BR-493: Entroncamento BR-101 – Entroncamento BR-040/116 (B) (356,9 km);*
- *BR-101/116/290/386/RS; BR-101: Divisa RS/SC – Osório/RS; BR-116: Entroncamento BR-290 (B) (para Arroio dos Ratos) – Entroncamento BR-470/RS-350 (para Camaquã); BR-290: Osório/RS – Entroncamento BR-116 (para Guaíba) e BR-386: Entroncamento BR-116 (B)/290 (Porto Alegre) – Entroncamento BR-377 (A) (para Carazinho) (581,3 km);*
- *BR-101/SC, Ponte sobre o Rio da Madre – Divisa SC/RS (220,0 km);*
- *BR-280/SC, Porto de São Francisco do Sul – Divisa SC/PR (306,6 km);*
- *BR-470/282/SC, BR-470: Navegantes/SC – Divisa SC/RS e BR-282: Entroncamento BR-470 (Campos Novos) – Entroncamento BR-153 (Irani) (455,1 km);*
- *BR-364/RO/MT, Entroncamento BR-174 (A) (Comodoro/MS) – Porto Velho (acesso Ulisses Guimarães) (806,3 km);*

Cabe destacar que, em 2015, a concessão da BR-101/RJ, Ponte Rio-Niterói foi renovada no âmbito do PIL pelo leilão realizado em março e teve o contrato assinado em maio. O novo contrato permitiu a redução da tarifa, com deságio de 36,67% e a inclusão de novas obras nos sistemas viários adjacentes, como a alça de ligação da Ponte com a Linha Vermelha, a Avenida Portuária que propiciará a ligação com a Avenida Brasil e o mergulhão na Avenida Feliciano Sodré, em Niterói, no estado do Rio de Janeiro.

O incremento da prestação de serviços operacionais aos usuários (serviços de socorro médico e mecânico) e a execução de mais 259,8 km de obras de duplicação em 2015, nas rodovias federais concedidas, são importantes avanços percebidos pelo cidadão.

Meta 006X: Conceder 8.044 km de rodovias

A Meta referente ao Objetivo 0130 do Programa Transporte Rodoviário contempla todos os trechos pertencentes às três fases da Terceira Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias, conforme a seguir:

- *Fase I compreende as rodovias BR-040/MG/GO/DF, no trecho entre Brasília/DF e Juiz de Fora/MG, com extensão de 956,0 km e BR-116/MG, no trecho entre a Divisa dos Estados BA/MG e a Divisa dos Estados MG/RJ, com extensão de 816,7 km.*
- *Fase II compreende a rodovia BR-101/ES/BA, no trecho entre Divisa RJ/ES a Mucuri/BA, com extensão de 461,0 km.*

- *Fase III compreende as rodovias BR-163/262/267/MS: BR-163/MS, no trecho entre a Divisa PR/MS a Divisa MS/MT, BR-262/MS, no trecho entre Entroncamento BR-163 a Divisa MS/SP e BR-267/MS, no trecho entre Entroncamento BR-163 a Divisa MS/SP, com extensão total de 1.423,3 km; BR-163/MT, no trecho entre a Divisa MS/MT a Sinop/MT, com extensão 821,6 km; BR-153/GO/TO e TO-080, no trecho entre Entroncamento BR-060 (Anápolis/GO) a Palmas/TO, com extensão de 814,0 km; BR-060/153/262/DF/GO/MG: BR-060/DF, no trecho entre Brasília/DF a Divisa DF/GO, BR-060/GO, no trecho entre Divisa DF/GO a Goiânia/GO, BR-153/GO, no trecho entre Goiânia/GO e Divisa GO/MG, BR-153/MG, no trecho entre Divisa GO/MG a Divisa MG/SP e BR-262/MG, no trecho entre Entroncamento da BR-163/MG a Betim/MG, com extensão total de 1.176,5 km; BR-101/BA, no trecho entre Feira de Santana/BA a Mucuri/BA, com extensão de 772,3 km; BR-050/GO/MG, no trecho entre Cristalina/GO a Divisa MG/SP, com extensão de 425,8 km; BR-262/ES/MG, no trecho entre Viana/ES a João Monlevade/MG, com extensão 376,9 km.*

Após a conclusão dos estudos de viabilidade, o escopo original acima descrito evoluiu com as seguintes considerações:

- *No que se refere à concessão das BR-163/262/267/MS, o Governo Federal concluiu pela retirada dos trechos das BR-262/267/MS (576,1 km);*
- *Com relação à concessão do trecho BR-163/MT, a extensão inicial foi alterada de 821,6 km para 850,9 km com a inclusão do trecho Sinop/MT ao Entroncamento MT-220;*
- *Quanto à concessão das BR-153/TO/GO e TO-080, foi realizada audiência pública em dezembro de 2013, concluindo-se pela retirada dos trechos na BR-153/TO, entre Entroncamento TO-070 (Aliança do Tocantins) a Entroncamento TO-080 (Paraíso do Tocantins) e TO-080, entre Paraíso de Tocantins a Palmas (189,2 km);*
- *Em se tratando da concessão do trecho BR-050/GO/MG, a extensão inicial foi alterada de 425,8 km para 436,6 km, em virtude de mudança de traçado com passagem pelo Contorno de Uberlândia;*
- *No que se refere à concessão do trecho BR-262/ES/MG, houve supressão de 1,3 km devido ao trecho coincidente com a BR-116/MG.*

Assim, as extensões preliminares referentes aos trechos relativos à terceira Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias foram redefinidas, passando de 8.044 km para 7.313,3 km. Desse total, 5.348,7 km tiveram o processo licitatório consolidado, resultando em expressivos deságios sobre a tarifa máxima estipulada, conforme quadro a seguir:

CONCESSÕES RODOVIÁRIAS - TERCEIRA ETAPA							
Rodovia Br	Estado	Km	Fase	Situação Atual	Empresa Vencedora	Deságio	Tarifa A Preço Inicial R\$/100 Km
040	MG/GO/DF	936,8	I	Contrato assinado em março de 2014	Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A - INVEPAR	61,13%	3,787
116	MG	816,7	I	Em análise	-	-	-
101	ES/BA	475,9	II	Contrato assinado em abril de 2013	Consórcio Rodovia Capixaba	45,63%	3,391
163	MS	847,2	III	Contrato assinado em março de 2014	Companhia de Participações em Concessões - CPC	52,74%	4,381
163	MT	850,9	III	Contrato assinado em março de 2014	Odebrecht Transport S/A	52,03%	2,638
153	TO/GO	624,8	III	Contrato assinado em setembro de 2014	Galvão Engenharia S.A.	45,99%	4,979
060/153/262	DF/GO/MG	1.176,5	III	Contrato assinado em janeiro de 2014	Triunfo Participações e Investimentos	52,00%	2,851
101	BA	772,3	III	Em estudo	-	-	-
050	GO/MG	436,6	III	Contrato assinado em dezembro de 2013	Consórcio Planalto	42,38%	4,534
262	ES/MG	375,6	III	Em estudo	-	-	-
TOTAL		7.313,3					

Fonte: ANTT/SUINF, janeiro de 2016.

A meta prevista e o percentual realizado para o Objetivo 0130 podem ser visualizados no quadro a seguir:

Descrição Da Meta 2012 – 2015	Unidade De Medida	Meta Prevista* 2012 - 2015	Meta Realizada Até **				% Da Meta Total 2012-2015 Realizada **	Fonte Das Informações
			2012	2013	2014	2015		
Conceder 7.313,3 km das rodovias	Km	7.313,3	0	912,5	5.348,7	5.348,7	73,14%	SIOP, janeiro de 2016.

*Considera-se meta prevista a meta readequada

**Considera-se meta realizada o contrato de concessão assinado

Vale mais uma vez ressaltar que o desenvolvimento dos projetos de concessão resultou na redução de 730,7 km (9,08%) da meta inicialmente prevista no PPA, sem diminuição dos esperados benefícios à sociedade. Contribuíram para o avanço de 5.348,7 km verificado até 2015, os 912,5 km referentes à assinatura de contratos de leilões realizados em 2013 e os 4.436,2 km referentes à assinatura de contratos realizados em 2014.

Dentre as obras que estão sendo realizadas para melhoria das condições de fluidez do tráfego, segurança e conforto dos usuários nas rodovias já concedidas, destacam-se as seguintes:

- *BR-116/BA, duplicação, trecho Feira de Santana – BA-242/BA (68,8 km) – executados 0,78% em 2015, com execução física acumulada de 81,74% e previsão de conclusão em 2016;*
- *BR-116/BA e BR-324/BA, duplicação, Contorno Sul de Feira de Santana (7,0 km) – executados 0,76% em 2015, com execução física acumulada de 98,78% e previsão de conclusão em 2016;*
- *BR-040/DF/GO/MG, duplicação (557,2 km) – executados 9,89% em 2015, com execução física acumulada de 11,58% e previsão de execução de 7,86% em 2016;*
- *BR-060/153/262/DF/GO/MG, duplicação (647,80 km) – executados 5,48% em 2015, com execução física acumulada de 11,28% e previsão de execução de 4,71% em 2016;*
- *BR-050/GO/MG, duplicação (218,5 km) – executados 7,21% em 2015, com execução física acumulada de 19,18% e previsão de execução de 9,93% em 2016;*
- *BR-163/MS, duplicação (806,3 km) – executados 12,25% em 2015, com execução física acumulada de 13,0% e previsão de execução de 4,52% em 2016;*
- *BR-163/MT, duplicação (453,6 km) – executados 21,51% em 2015, com execução física acumulada de 24,51% e previsão de execução de 15,41% em 2016;*
- *BR-116/PR, duplicação, trecho Curitiba – Mandirituba (25,4 km) – concluída em 2015;*
- *BR-040/RJ, construção, nova subida da Serra de Petrópolis (21,0 km) – executados 15,76% em 2015, com execução física acumulada de 37,57% e previsão de conclusão em 2016;*
- *BR-101/RJ, ampliação, Avenida do Contorno (2,4 km) – concluída em 2015;*
- *BR-101/RJ, duplicação, trecho Macaé – Entroncamento RJ Via Lagos (176,6 km) – executados 33,06% em 2015, com execução física acumulada de 51,92% e previsão de conclusão em 2016;*
- *BR-290/RS, execução da 2ª Etapa da implantação da 4ª faixa (19,6 km) – concluída em 2015;*

- *BR-101/SC, construção, contorno de Florianópolis (49,0 km) – executados 8,00% em 2015, com execução física acumulada de 9,97% e previsão de execução 19,99% em 2016;*
- *BR-116/SP, duplicação, Serra do Cafezal, Rodovia Régis Bittencourt (30,3 km) – executados 24,00% em 2015, com execução física acumulada de 79,09% e previsão de execução 16,54% em 2016;*
- *BR-153/SP, duplicação (34,3 km) – executados 25,44% em 2015, com execução física acumulada de 33,76% em 2015 e previsão de execução 35,72% em 2016.*

Em 2015, foi autorizada a cobrança de pedágio nas rodovias abaixo relacionadas, que cumpriram as condições estabelecidas no programa de concessão, cujo principal quesito é a realização de no mínimo 10% das obras de duplicação.

- *BR-040/DF/GO/MG – Trecho Brasília/DF – Juiz de Fora/MG;*
- *BR-050/GO/MG – Entroncamento BR-040 (Cristalina/GO) – Divisa MG/SP;*
- *BR-060/153/262/DF/GO/MG – Trecho de 1.176,50 km das rodovias BR-060, BR-153 e BR-262;*
- *BR-163/MS – Divisa MT – Divisa PR; e*
- *BR-163/MT – BR-163 e MT-407 do MS até o entroncamento com a MT-220.*

Quanto à BR-101/BA e à BR-262/ES/MG, salienta-se que estes lotes rodoviários, após adequação de escopo, foram objeto de Editais de Chamamento Público em 2015, para que empresas interessadas apresentassem estudos de viabilidade técnica, visando subsidiar a concessão desses trechos.

Com relação à BR-116/MG, o Ministério dos Transportes está adequando seu escopo a fim de obter um melhor projeto que viabilize a concessão do trecho.

O avanço em direção ao cumprimento da meta agrega benefícios sociais como a eliminação de gargalos, a ampliação da capacidade de transporte, a redução dos custos operacionais dos veículos, a integração da malha viária estratégica, o aumento da competitividade nacional, o crescimento sustentável, a geração de empregos e a arrecadação de tributos.

Objetivo fixado pelo PPA - 2012/2015

IDENTIFICAÇÃO DO OBJETIVO						
Descrição	Ampliar a oferta da prestação de serviço aos usuários das ferrovias federais, propiciando mais segurança e qualidade no deslocamento, por meio de contratos de concessão.					
Código	1002	Órgão	Ministério dos Transportes			
Programa	Transporte Ferroviário		Código	2072		
METAS QUANTITATIVAS REGIONALIZADAS						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Realizar estudos para concessão de 10.417 km em trechos ferroviários federais.	km	10.417	648	10.975	1,05
	Regionalização da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015*	c) Realizada até 2015	d)% Realização (c/a)
1	Vetor Logístico Leste	km	3.959	*	3.434	0,87
2	Vetor Logístico Centro-Sudeste	km	3.327	*	2.443	0,73
3	Vetor Logístico Nordeste Meridional	km	1.101	*	1.357	1,23
4	Vetor Logístico Nordeste Setentrional	km	400	*	446	1,15
5	Vetor Logístico Sul	km	1.150	*	1.868	1,62
6	Vetor Logístico Centro-Norte	km	480	*	1.427	2,97
METAS QUALITATIVAS						
Sequencial	Descrição da Meta					
2	Implantar novo modelo de concessão ferroviária					
		-	-	*	-	-

Fonte: SIOP, janeiro de 2016

*A meta realizada em 2015, por vetor logístico segregado, não poderá ser calculada dado que houve remanejamento entre os trechos estudados, alterando o que foi realizado nos vetores logísticos. O cálculo é feito entre o realizado acumulado até 2014 (menos) o realizado acumulado até 2015.

Na década de 90, o Estado Brasileiro instituiu o Programa Nacional de Desestatização (PND), por meio da Lei nº 8.031/1990 que foi revogada pela Lei nº 9.491/1997. Dentre os objetivos apresentados pelo PND, estava a reordenação da posição estratégica do Estado na economia brasileira, transferindo à iniciativa privada algumas atividades outrora exploradas pelo setor público.

Nesse sentido, a exploração do serviço público de transporte ferroviário e a exploração da infraestrutura ferroviária foram objeto de descentralização estatal, por meio de outorga, que culminou na celebração de contratos de concessão com vigência de até 30 (trinta) anos, podendo ser prorrogada por igual período. Isso só foi possível a partir da edição do Decreto nº 473/1992 que incluiu a extinta Rede Ferroviária Federal (RFF S/A) no PND. No que se refere ao modo ferroviário, o PND tinha os seguintes objetivos básicos: a desoneração do Estado; a melhoria da alocação de recursos; o aumento da eficiência operacional; o fomento ao desenvolvimento do mercado de transportes; e a melhoria da qualidade dos serviços prestados.

Para o acompanhamento da evolução das concessionárias ferroviárias, o Poder Concedente estabeleceu dois parâmetros: as metas regulamentares de produção e as metas regulamentares de segurança.

Para avançar no processo de modernização da infraestrutura e da logística ferroviárias do país, o Governo Federal, em agosto de 2012, lançou o Programa de Investimentos em Logística (PIL), visando ampliar os investimentos públicos e privados em infraestrutura de transportes. Nesse sentido, foram apresentadas as prioridades do Governo Federal no que se refere ao modo ferroviário, quais sejam: concessão das novas estradas de ferro construídas; indução de novos investimentos no âmbito das concessões já existentes; e fomento e garantia da interoperabilidade do Subsistema Ferroviário Federal (SFF).

A Primeira Etapa do PIL contemplava a construção de novas Estradas de Ferro (EF), perfazendo cerca de 10 mil quilômetros de ferrovia a serem construídas em bitola larga. A intenção inicial era permitir a exploração dessas novas malhas ferroviárias federais por meio de um novo modelo de concessão, o qual ficou conhecido como Modelo Horizontal. Esse modelo previa a separação entre a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas e a atividade de construção, manutenção e exploração da infraestrutura ferroviária. O modelo previa também a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas pelos Operadores Ferroviários Independentes (OFI) em regime de competição no SFF.

Em junho de 2015, o Governo Federal anunciou a Segunda Etapa do PIL, a qual considera o aperfeiçoamento do modelo de concessão já existente (Modelo Vertical), permitindo que os OFI adquiram capacidade ociosa diretamente das concessionárias verticais, estimulando, assim, a interoperabilidade do SFF. A Segunda Etapa do PIL inclui a concessão de novas ferrovias e novos investimentos em concessões existentes. Essas ações totalizam R\$ 86,4 bilhões de investimentos projetados.

Objetivando celebrar novos contratos de concessão com os agentes econômicos, o Governo Federal almeja construir as seguintes Estradas de Ferro:

- Lucas do Rio Verde/MT – Sinop/MT – Miritituba/PA (com estimados 1.100 km – a construir);*
- Ouro Verde de Goiás/GO – Estrela d’Oeste/SP (682 km – em obras), integrante da Ferrovia Norte Sul, e trecho Estrela d’Oeste/SP – Três Lagoas/MS (288 km – a construir), totalizando cerca de 970 km;*
- Porto Nacional/TO – Anápolis/GO (855 km – concluído) e Açailândia/MA – Barcarena/PA (575 km – a construir), totalizando cerca de 1.430 km, ambos integrantes da Ferrovia Norte Sul;*
- Rio de Janeiro – Espírito Santo, com aproximadamente 580 km; e*

- *Campinorte/GO – Lucas do Rio Verde/MT – Sapezal/MT – Porto Velho/RO – Peru, integrantes da Ferrovia Bioceânica, com aproximadamente 3.500 km, a construir no lado brasileiro, cuja conexão ao litoral peruano permitirá acesso aos mercados asiáticos. Já se encontra concluído o Projeto Básico para o trecho Lucas do Rio Verde/MT - Campinorte/GO (900 km).*

A indução de novos investimentos no âmbito das concessões ferroviárias já existentes conta com o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (REPORTO) (Lei nº 11.033/2004) e o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI) (Lei nº 11.488/2007).

Por fim, a interoperabilidade do Subsistema Ferroviário Federal, assegurada por meio do compartilhamento da infraestrutura ferroviária, na modalidade de Tráfego Mútuo (TM) e de Direito de Passagem (DP), será fomentada aos novos Operadores Ferroviários Independentes na prestação de serviços, mediante autorização, em qualquer ponto do SFF.

Meta 1: Implantar novo modelo de concessão ferroviária

O novo modelo de concessão ferroviária proposto originalmente pelo Governo Federal e descrito anteriormente (Modelo Horizontal) previa, dentre outras premissas, a possibilidade de prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas por meio dos Operadores Ferroviários Independentes (OFI), serviço esse desvinculado da exploração da infraestrutura ferroviária (vide Lei nº 12.743/2012).

Cumpra-se dizer que os OFI poderão atuar em regime de competição com as concessionárias ferroviárias verticais no âmbito do Subsistema Ferroviário Federal (SFF).

Para a viabilização da implantação do Modelo Horizontal, seria necessária a aquisição, pela VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S/A, de capacidade operacional das concessionárias horizontais, bem como aquisição de capacidade ociosa das concessionárias verticais, para posterior oferta pública aos OFI.

Contudo, a implantação do novo modelo de concessões ferroviárias mostrou-se incompatível com o agravamento das condições fiscais e econômicas enfrentadas pelo país, haja vista o grande esforço financeiro que seria exigido da União, caso se optasse pela adoção do modelo horizontal. O modelo horizontal previa alocar a assunção de todos os riscos econômicos dessa operação à VALEC, a quem caberia o ônus de assumir o risco de demanda, garantindo a remuneração do capital investido pelas concessionárias horizontais.

Nesse cenário, optou-se pelo aperfeiçoamento do atual Modelo Vertical de concessão ferroviária, equiparando os Operadores Ferroviários Independentes às atuais concessionárias verticais para fins de aquisição e uso da capacidade ociosa existente no Subsistema Ferroviário Federal. Assim,

esses operadores poderão celebrar Contratos Operacionais Específicos (COE) diretamente com as concessionárias verticais, visando ao compartilhamento da infraestrutura ferroviária federal que lhe é concedida, o qual poderá ocorrer na modalidade de Tráfego Mútuo (TM) e de Direito de Passagem (DP). Importante consignar que esses COE regularão os direitos e as obrigações das partes referentes aos aspectos técnicos, econômicos, de segurança, de utilização de capacidade, dentre outros.

O aperfeiçoamento do referido modelo de concessão passa, necessariamente, por adequações e revisões: do Decreto nº 8.129/2013, que institui a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Federal e dispôs sobre a atuação da Valec para o desenvolvimento dos sistemas de transporte ferroviário; do Decreto nº 8.134/2013, que estruturou a Valec para a execução das atividades de desenvolvimento dos sistemas de transporte ferroviário; da Resolução ANTT nº 3.695/2011, que aprovou o Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo no Subsistema Ferroviário Federal; e da Resolução ANTT nº 4.348/2014, que aprovou o Regulamento do Operador Ferroviário Independente para a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura ferroviária.

Meta 2: Realizar estudos para a concessão de 10.417 km em trechos ferroviários federais

A Meta 2 referente ao Objetivo 1002 abrange os estudos do seguintes trechos ferroviários:

Lote de Estudo - PIL		Extensão (Km)	Situação do Estudo
1	Açailândia - Barcarena	457	Concluído
2	Estrela D'Oeste - Dourados	659	Concluído
3	Lucas do Rio Verde - Campinorte	883	Concluído
4	Maracaju - Lapa	989	Concluído
5	Nova Iguaçu - Vila Velha	572	Concluído
6	Feira de Santana - Ipojuca	882	Concluído
7	Prudente de Moraes - Campos dos Goytacazes*	648	Concluído
8	Anápolis - Corinto	775	Concluído
9	Mairinque - Rio Grande	1653	Concluído
10	Belo Horizonte - Candeias	1102	Concluído
11	Lapa - Paranaguá - Pontal do Paraná	198	Concluído
12	Ferroanel Norte (Perus - Jundiá; Perus - Manoel Feio)	-	A licitar
13	Feira de Santana - Juazeiro - Parnamirim	621	Concluído
14	Ferrovía Norte Sul (Ouro Verde - Estrela D'Oeste; Porto Nacional - Anápolis)	1536	Concluído
TOTAL		10.975	

Fonte: ANTT/SUFER, janeiro de 2016.

**Substituiu o trecho Corinto – Campos.*

As metas previstas e realizadas para o Objetivo 1002 podem ser visualizadas no quadro a seguir:

Descrição Da Meta 2012 - 2015	Unidade De Medida	Meta Prevista 2012 - 2015	Meta Realizada Até				% Da Meta Total 2012-2015 Realizada	Fonte Das Informações
			2012	2013	2014	2015		
<i>Realizar estudos para a concessão de 10.417 km em trechos ferroviários federais</i>	<i>Km</i>	<i>10.417</i>	<i>0</i>	<i>10.327</i>	<i>10.975</i>	<i>10.975</i>	<i>105,36%</i>	<i>SIOP, janeiro de 2016.</i>

Até 2015, foram realizados estudos de viabilidade em 10.975,0 km, conforme quadro acima. Vale ressaltar que os trechos Ouro Verde – Estrela d'Oeste (681 km) e Porto Nacional – Anápolis (855 km), pertencentes à Ferrovia Norte Sul, apesar de já terem seus estudos realizados anteriormente à criação do Programa de Investimentos em Logística (PIL), foram readequados ao novo programa. Destaca-se também, que o trecho Prudente de Moraes – Campos dos Goytacazes substituiu o trecho inicialmente proposto, Corinto – Campos.

Quanto ao trecho do Ferroanel Norte (Perus-Jundiaí; Perus-Manoel Feio), em 2015 foi firmado Termo de Compromisso entre a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e a empresa Desenvolvimento Rodoviário S/A (DERSA) para realização dos estudos técnicos ao planejamento do Tramo Norte do Ferroanel Metropolitano de São Paulo contemplando: elaboração dos estudos ambientais para fins de elaboração do EIA/RIMA; elaboração do Projeto Básico de Engenharia.

Entre os meses de Maio a Outubro de 2015 a DERSA conduziu um estudo comparativo de implementação do Ferroanel Norte em via dupla versus via singela, baseando-se no incremento de tráfego esperado no plano logístico de transporte da Região Metropolitana de São Paulo.

O Ministério dos Transportes, em dezembro de 2015, solicitou a alteração no nível de detalhamento dos estudos em consonância com os Procedimentos de Manifestação de Interesse (PMI), fato que ensejou a necessidade de um Termo Aditivo ao TC nº 001/15, ora em fase de celebração. Após o ajuste serão contratados os serviços para elaboração de Projeto de Engenharia. A elaboração dos estudos ambientais que subsidiam a produção do Estudo de Impacto Ambiental e do Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) está em fase de licitação pela DERSA, com a abertura do edital de chamamento tendo ocorrido em 29/12/2015.

Com a consolidação do PIL, objetiva-se implantar no Brasil um sistema de transporte integrado, e de maior capacidade, com articulação entre os modais logísticos e as cadeias produtivas.

Objetivo fixado pelo PPA - 2012/2015

IDENTIFICAÇÃO DO OBJETIVO						
Descrição	Fomentar a adequação dos trechos ferroviários existentes, os quais limitam a integração da malha e o crescimento da capacidade, por meio de alteração de bitola, mudança de geometria ou duplicação de linhas					
Código	148	Órgão	Ministério dos Transportes			
Programa	Transporte Ferroviário			Código	2072	
METAS QUANTITATIVAS REGIONALIZADAS						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Adequar 150 km de trechos ferroviários	km	150	36,25	169,70	1,13%
	Regionalização da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Vetor Logístico Centro Norte	km	150	36,25	169,70	1,13%

Fonte: SIOP, janeiro de 2016.

Análise Situacional do Objetivo:

A malha ferroviária brasileira se desenvolveu ao longo do tempo com características distintas, o que não favorece a integração de trechos ferroviários e de regiões do país e reduz o número potencial de rotas que clientes e operadores poderiam utilizar.

Diferentes padrões e alternativas de traçado, raios de curvatura e principalmente bitolas foram adotados (a bitola é um termo ferroviário para designar a distância entre as faces internas dos trilhos sobre os quais os trens trafegam), para que se viabilizassem, à época, novas ferrovias pela iniciativa privada e governamental, a partir de cenários econômicos restritivos para o investimento em infraestrutura ferroviária.

Com a mudança para um cenário econômico mais propício, no início da década de 70, optou-se por padronizar a expansão da nossa malha férrea em bitola larga. Este novo conceito ganhou força devido à aptidão desta bitola para a maior produtividade do transporte ferroviário. Com a implantação de um terceiro trilho, tornando a via férrea em bitola mista; com a mudança de geometria ou a duplicação de linhas e ampliação de trechos em bitola larga, fortalecem-se as ligações entre as regiões brasileiras.

Existe um plano de investimentos e/ou recuperação de ativos, o qual visa ao aumento de capacidade e melhoria na segurança operacional dos trechos ferroviários, embasado pela pactuação de metas de desempenho, dentre as quais, o aumento no volume de transporte e a redução no índice de acidentes. Neste contexto as concessionárias estão implementando os seguintes projetos:

1) Malha concedida à TLSA: as obras da ferrovia Nova Transnordestina foram subdivididas em vários trechos, em diferentes estágios de execução. A nova previsão de entrega para a obra completa é dezembro de 2018. Até o momento, as obras se desenvolvem com aproximadamente 55% de execução física do total do empreendimento. O Trecho Missão Velha – Salgueiro, com 96 km de extensão, e o trecho Salgueiro – Trindade, com

163 km de extensão, estão em fase de conclusão. O Trecho Missão Velha – Pecém, com 526 km de extensão, já iniciou as obras. O Trecho Eliseu Martins - Trindade, com 423 km de extensão, está com as obras em andamento. O Trecho Salgueiro – Porto de Suape, com 544 km de extensão, está com as obras paralisadas.

2) Malha concedida à ALLMS: a Concessionária desenvolve projetos no Estado do Rio Grande do Sul para a reativação do tráfego ferroviário comercial, no âmbito da Deliberação ANTT nº 302/2012, entre os pátios de: Dilermando de Aguiar e Santiago, Santiago e São Luiz Gonzaga, Cruz Alta e Passo Fundo, Maringá e Cianorte, Santiago e São Borja, Marques dos Reis e Joaquim Murtinho, Mafra e Porto União, Porto União e Passo Fundo, Ramal de Cachoeira do Sul, Santo Ângelo e São Luiz Gonzaga e Entroncamento e Livramento. Os serviços de reativação estão em andamento.

3) Malha concedida à ALLMN: a Ferrovia no trecho Alto Araguaia - Rondonópolis encontra-se em operação.

4) Malha concedida à FCA: o projeto de modernização da ligação ferroviária entre Horto Florestal (Belo Horizonte/MG) e General Carneiro (Sabará/MG) encontra-se concluído.

5) Malha concedida à EFVM: as obras de melhoria operacional e capacitação da ferrovia entre Barão de Cocais e Santa Bárbara, em Minas Gerais, estão suspensas em virtude da realocação de investimentos na Malha Ferroviária.

6) Malha concedida à MRS: encontram-se concluídas as obras de duplicação entre Valongo (SP) e Perequê (SP) e as obras da Segregação Leste, entre Manoel Feio/SP e Suzano/SP.

7) Malha concedida à EFC: as obras de duplicação do projeto de Capacitação Logística Norte, entre o Porto de Ponta da Madeira (MA) e Parauapebas (PA), estão em andamento, com previsão de conclusão em dezembro de 2018.

Meta - Adequar 150 km de trechos ferroviários

Foi alcançado 113% da meta, com a execução (até dezembro de 2015) de um total de 169,7 km de via, considerando todos os segmentos do Projeto Capacitação Logística Norte CLN S11D, que inclui as fases CLN 150 e S11D Expansão Estrada de Ferro Carajás.

A extrapolação da meta se deu em razão da Concessionária impor um ritmo mais acelerado da obra em relação ao inicialmente previsto.

Adequação de Ferrovia – Estrada de Ferro Carajás/MA/PA

O projeto de duplicação da linha singela, Estrada de Ferro Carajás - EFC, entre Parauapebas (PA) e São Luís (MA) - Programa de Capacitação Logística Norte (CLN 150 MTPA) - tem sua implantação em 221 km dos 891,4 km da ferrovia. Foi autorizado pela Resolução ANTT nº 3.728/11 de 19 de outubro de 2011.

O projeto de implantação pela EFC, com extensão de 221 km, tem sua execução em duas fases. Na primeira fase, denominada Fase 1 – 150 MTPA, estão sendo duplicados os segmentos 6 -7, 20 – 21, 24 – 25, 27 – 28, 30 – 31, 36 –37, 37 – 38, 47 – 48, 48 – 49 e 53 – 54 com toda a infraestrutura de via permanente, de sinalização e telecomunicações. Os demais segmentos serão duplicados na segunda fase, denominada S11D. O projeto prevê a construção de 5 (cinco) pontes ferroviárias e 1 (um) viaduto ferroviário.

As obras evoluem com grande mobilização de pessoal e maquinário, de acordo com os projetos autorizados pela ANTT. Os segmentos 6–7 com 15,142 km, 24–25 com 18,134 km, 26–27 com 12,64 km, 27–28 com 14,444 km e 37–38 com 2,7 km encontram-se prontos e em operação. Até o final do ano de 2014 tinha sido executado um total de 133,45 km de via, considerando todos os segmentos do CLN S11D (CLN 150 e S11D Expansão EFC).

Ao final do ano de 2015, a situação é de aproximadamente 40% da Estrada de Ferro Carajás concluída. Em relação ao Trecho 1 (km 000 ao 265) o percentual é de aproximadamente 34%. O trecho 2 (km 265 ao 633) e o trecho 3 (km 633 ao 892), apresentam, respectivamente, avanço físico de 44% e 24%. Foram concluídos total ou parcialmente os seguintes segmentos: 11-12, 20-21, 53-54, 55-56, 15-16 e 57-58, somando-se 36,25 km de via férrea.

Cabe mencionar que, em relação aos seguintes Objetivos: 0141(VALEC), 0145 (EPL), 0149 (VALEC/DNIT), 0280 (VALEC/DNIT) e o 0484 (VALEC/DNIT) a Agência, também, realiza o preenchimento das informações qualitativas em virtude da responsabilização compartilhada a que estão submetidos todos os Órgãos responsáveis pelo preenchimento dos Programas Temáticos, tendo em vista que há projetos, ações e atividades que perpassam mais de uma das Entidades vinculadas ao Ministério dos Transportes.

9.2. Transferências de Recursos para Termos de Cooperação

Em 2015, a Auditoria interna, examinou dois Termos de Execução Descentralizada, conforme mencionado no **Anexo I**. Os processos relativos aos Termos foram examinados por amostragem, nos trabalhos de auditorias realizados em conformidade com a programação estabelecida no PAINT/2015, abrangendo tanto sua formalização quanto à sua execução.

A avaliação da regularidade desses instrumentos firmados está registrada nos respectivos Relatórios de Auditoria, os quais foram encaminhados às áreas competentes para adoção das providências relativas aos achados de auditoria.

As providências adotadas para saneamento dos pontos de auditoria são acompanhadas pela AUDIT, bem como objeto de verificação quando da realização de nova auditoria na Unidade. Os referidos Relatórios foram, também, encaminhados à Secretaria Federal de Controle Interno.

O **Anexo VIII** relaciona os termos de cooperação técnica ou de execução descentralizada vigentes em 2015 em que houve liberação de recursos.

9.3. Indicadores de Desempenho da Auditoria Interna

Conforme constante do PAINT 2014, para medição e avaliação do desempenho das ações de auditoria, foram criados instrumentos de medição relacionados com os objetivos das ações planejadas para o exercício e devem fornecer dados comparáveis com outros preestabelecidos e/ou metas de excelência que proporcionarão avaliar a performance da atuação da Auditoria Interna.

No **Anexo IX** estão apresentados os resultados dos indicadores de desempenho da Auditoria Interna.

9.4. Aquisições e Contratações, Processos Licitatórios e Contratos

No **Anexo X** encaminhamos planilhas que identificam, no ano de 2015, informações sobre os processos de aquisições realizados.

O exame da regularidade dos processos licitatórios e dos respectivos pagamentos, selecionados por amostragem, em conformidade com a Lei nº. 8.666/1993, está registrado nos respectivos Relatórios de Auditoria, os quais são encaminhados às áreas competentes para adoção das providências relativas aos achados de auditoria. A listagem dos processos licitatórios examinados em 2015 com identificação dos participantes, valor contratado e demais informações consta do **Anexo XI**.

Não foram identificados fatos que demonstrassem fraudes ou irregularidades nos processos examinados. As providências adotadas para saneamento dos pontos de auditoria são acompanhadas pela AUDIT, bem como objetos de verificação quando da realização de nova auditoria na Unidade. Todos os Relatórios de Auditoria foram encaminhados em 2015 à Secretaria Federal de Controle Interno.

A partir de 2016, em observância ao definido no art. 12 da Instrução Normativa CGU nº 24/2015, a Auditoria Interna da ANTT informará a finalização do relatório de auditoria em até 30 (trinta) dias da sua conclusão.

X. ENCAMINHAMENTO

Este Relatório retrata as atividades desempenhadas pela Auditoria Interna da ANTT no exercício de 2015, e conforme determinação legal deve ser encaminhado à Secretaria Federal de Controle Interno da CGU-PR.

LUCIENE DA COSTA FRAZÃO DE PINA
Gerente de Controle de Atividades da
Auditoria Interna/GEAUD

PAULO SÉRGIO BEZERRA DOS SANTOS
Gerente de Sistematização de
Informações dos Órgãos de Controle do
Governo Federal/GESIC

JOÃO LUIZ NORONHA DA JORNADA
Auditor - Chefe

Brasília, 25 de fevereiro de 2016.