



CGU

Controladoria-Geral da União

RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT

Exercício 2021

Controladoria-Geral da União (CGU)
Secretaria Federal de Controle Interno (SFC)

RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO

Órgão: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT

Unidade Auditada: DNIT-Sede

Município/UF: Brasília/DF

Relatório de Avaliação: 1034852

Missão

Elevar a credibilidade do Estado por meio da participação social, do controle interno governamental e do combate à corrupção em defesa da sociedade.

Auditoria Financeira

A Auditoria Financeira tem por objetivo aumentar o grau de confiabilidade das Demonstrações Contábeis, mediante a expressão de opinião pela equipe de Auditoria sobre se as Demonstrações Contábeis foram elaboradas, em todos os aspectos relevantes, em conformidade com uma estrutura de relatório financeiro aplicável.

QUAL FOI O TRABALHO REALIZADO PELA CGU?

O presente trabalho foi uma auditoria financeira que teve como objetivo avaliar a conta contábil 1.2.3.2.1.0503 - Bens Imóveis/Rodovias e Estradas do DNIT em 31/12/2021, expressando opinião, sobre adequação na elaboração e apresentação de acordo com as normas contábeis e o marco regulatório aplicáveis, e se estão livres de distorções relevantes.

Os critérios utilizados para a avaliação foram: (i) a Lei nº 4.320/1964; (ii) a Lei Complementar nº 101/2000; (iii) Manual de Contabilidade Aplicado ao Setor Público (MCASP); (iv) as Normas Brasileiras de Contabilidade Técnicas do Setor Público (NBC TSP); e (v) as Macrofunção SIAFI 020334 - Bens de Infraestrutura e do Patrimônio Cultural.

POR QUE A CGU REALIZOU ESSE TRABALHO?

Na auditoria realizada pelo Tribunal de Contas da União (TCU) no Balanço Geral da União (BGU) do exercício de 2021 foi identificada a necessidade de procedimentos complementares em contas específicas de componentes classificados como não-significativos, a fim de que se atinja um percentual mínimo de alcance do saldo dessas contas nos demonstrativos. Nesse sentido, foi selecionada a conta contábil Bens Imóveis/Rodovias e Estradas do DNIT, bem como analisadas as contas correntes das rodovias que a integram.

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

Em relação às Demonstrações Contábeis (DC), de 31.12.2021, estima-se distorções quantitativas da ordem de R\$2,35 bilhões na conta contábil de rodovias/estradas a partir da extração do resultado da análise de uma amostra aleatória de 68 contas correntes de um universo de 263 rodovias federais. As distorções observadas embora sejam superiores ao limite considerado aceitável (LAD), mas inferior à materialidade de execução, não possuem impacto relevante na conta contábil objeto da auditoria em virtude da compensação de subavaliações e superavaliações. O valor contábil registrado pelo DNIT no SIAFI, R\$ 342,5 bilhões, é menor em R\$ 75,1 milhões do valor encontrado na auditoria. Não obstante a situação descrita, recomenda-se ao DNIT que adote procedimentos que garantam maior aderência dos dados coletados em campo referente as condições dos pavimentos das rodovias nos cálculos realizados para estimar o valor patrimonial da malha rodoviária federal, pois há riscos de em novas projeções do valor patrimonial da malha rodoviária federal as distorções possam não se compensar como no presente exercício avaliado.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

CMG	Custo Médio Gerencial
ICS	Índice de Condição de Superfície
CGPLAN	Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos
CGU	Controladoria-Geral da União
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
FGV	Fundação Getúlio Vargas
LAD	Limite Acumulado de Distorções
MCASP	Manual de Contabilidade Aplicado ao Setor Público
MGP	Materialidade Global de Planejamento
MGE	Materialidade Global de Execução
MINFRA	Ministério da Infraestrutura
NBCTA	Normas Brasileiras de Contabilidade aplicadas à Auditoria
OAC	Obras de Arte Correntes
OAE	Obras de Arte Especiais
PNCT	Plano Nacional de Contagem de Tráfego
SIAFI	Sistema Integrado de Administração Financeira
SNV	Sistema Nacional de Viação
SPIUNET	Sistema de Gerenciamento dos Imóveis de Uso Especial
TCU	Tribunal de Contas da União

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	6
1. Objetivo e Escopo da auditoria financeira	6
2. Aspectos gerais do objeto de auditoria	7
RESULTADOS DOS EXAMES	13
1. Descrição sumária do achado	13
1. Distorção de valores observados na amostra da conta contábil analisada	13
RECOMENDAÇÕES	16
CONCLUSÃO	16
APÊNDICES	17
1. Apêndice I – Materialidades de auditoria	17
2. Apêndice II – Método de amostragem utilizada na auditoria	17
ANEXOS	19
1. AMOSTRA SELECIONADA DE CONTAS CORRENTES RODOVIAS/ESTRADAS	19
2. MANIFESTAÇÃO AO RELATÓRIO PRELIMINAR	26
3. ANÁLISE DO CONTROLE INTERNO	28

INTRODUÇÃO

A Constituição Federal de 1988 atribuiu ao Tribunal de Contas da União (TCU) a competência para julgar as contas dos administradores e demais responsáveis por dinheiros, bens e valores públicos da administração direta e indireta (art. 71, II). De acordo com o art. 16, inc. I da Lei 8.443, de 1992, c/c com art. 207 do Regimento Interno do TCU, essas contas serão julgadas regulares quando expressarem, de forma clara e objetiva, a exatidão dos demonstrativos contábeis, a legalidade, a legitimidade e a economicidade dos atos de gestão do responsável.

Em razão dessas atribuições constitucionais e legais e do previsto no art. 74, IV, da Constituição Federal, a Controladoria Geral da União (CGU), em apoio à auditoria realizada pelo TCU no Balanço Geral da União (BGU) do exercício de 2021, realizou auditoria financeira na conta Bens Imóveis/Rodovias e Estradas do DNIT relativa ao exercício de 2021, a fim de obter um percentual mínimo de alcance do saldo dessas contas do BGU nos demonstrativos.

1. Objetivo e Escopo da auditoria financeira

O objetivo da presente auditoria é obter segurança razoável de que a conta contábil de Bens Imóveis/Rodovias e Estradas do DNIT, em 31 de dezembro de 2021, incluindo as respectivas notas explicativas, está livre de distorção relevante, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil aplicadas ao setor público.

Segurança razoável é um alto nível de segurança, mas não uma garantia absoluta de que a auditoria, conduzida de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria, sempre irá detectar uma distorção relevante ou um desvio de conformidade relevante quando existir. As distorções nas demonstrações contábeis podem ser decorrentes de fraude ou erro e são considerados relevantes quando, individualmente ou em conjunto, possam influenciar, dentro de uma perspectiva razoável, as decisões tomadas com base nas contas auditadas.

Para tanto, foram realizados 7 (sete) procedimentos de auditoria, que incluíram testes de controle e testes substantivos. As seguintes técnicas foram aplicadas no trabalho: (i) inspeção; (ii) recálculo; (iii) indagação, via solicitação de auditoria e reuniões com os gestores; (iv) análises; (v) procedimentos analíticos; (vi) técnicas de auditoria assistidas por computador; e (vii) amostragem estatística para testes de conformidade.

Os dados analisados foram obtidos junto à Unidade.

Ressalta-se que os valores da conta estradas e rodovias não estão registrados no SPIUNET por serem considerados "bens de uso comum do povo" e não de "uso especial". Assim, os exames foram realizados exclusivamente sobre o sistema SIAFI.

A presente auditoria foi realizada no período entre 23/08/2021 e 18/02/2022.

Não escopo

Não estão incluídos no escopo da presente auditoria:

- A realização de auditoria de conformidade das transações subjacentes às demonstrações contábeis e dos atos de gestão relevantes dos responsáveis, de modo a verificar se estão em conformidade, em todos os aspectos relevantes, com as leis e regulamentos aplicáveis e com os princípios de administração pública que regem a gestão financeira responsável e a conduta de agentes públicos;
- A avaliação das contas contábeis que não se relacionem diretamente com o ciclo contábil referente aos Bens Imóveis/Rodovias e Estradas; e
- A avaliação Patrimonial de Obras de Artes Especiais – OAE, Obras de Arte Correntes – OAC, interseções e terceiras faixas, pois o valor patrimonial constante na conta contábil objeto de auditoria se refere apenas ao corpo estradal das rodovias.

2. Aspectos gerais do objeto de auditoria

Entende-se como patrimônio rodoviário todas as rodovias e estradas federais que compõem o bem público de uso comum, integrante do domínio da União. O registro contábil desse patrimônio representa o objeto da presente auditoria, servindo como um importante parâmetro de controle para a avaliação da evolução do programa de infraestrutura de transportes executado pelo governo federal. As variações no valor patrimonial estão associadas principalmente aos seguintes fatores:

Quadro 1 – Fatores que impactam o valor patrimonial das rodovias

Rodovias com aumento no valor patrimonial	1) com melhora de condição do pavimento; 2) com aumento na extensão da rodovia;
Rodovias com redução no valor patrimonial	1) com piora da condição do pavimento; 2) com redução da extensão da rodovia;

Fonte: Demonstrativos Contábeis DNIT - Exercício 2020, adaptado.

a) Objetivos, riscos e controles associados ao objeto

As rodovias e estradas brasileiras são os principais corredores de transporte de cargas e pessoas no Brasil, cerca de 60% da matriz cargueira e 95% dos passageiros trafegam por essas diariamente. A preservação das rodovias e estradas e o prolongamento da vida útil de seus pavimentos afeta a economia nacional, seja pela redução dos custos de transporte (manutenção e consumo de combustíveis) ou pela redução dos custos relacionados a acidentes de trânsito.

A avaliação rotineira do estado das estradas permite caracterizar a sua qualidade, definindo a gravidade das degradações, para apoio à definição do procedimento de reabilitação. Nesse aspecto, o DNIT realiza periodicamente levantamentos de campo que servem para subsidiar o Sistema de Gerência de Pavimentos do DNIT (SGP-DNIT). Esta avaliação é realizada mediante procedimentos padronizados (normas técnicas, catálogos ou manuais) de medidas e observações, de modo a quantificar o estado funcional e estrutural do pavimento.

A partir de dados coletados da área de Planejamento Rodoviário do DNIT é possível verificar na Figura 1 a evolução do perfil da rede rodoviária federal pavimentada, para o período de 2011 a 2020.

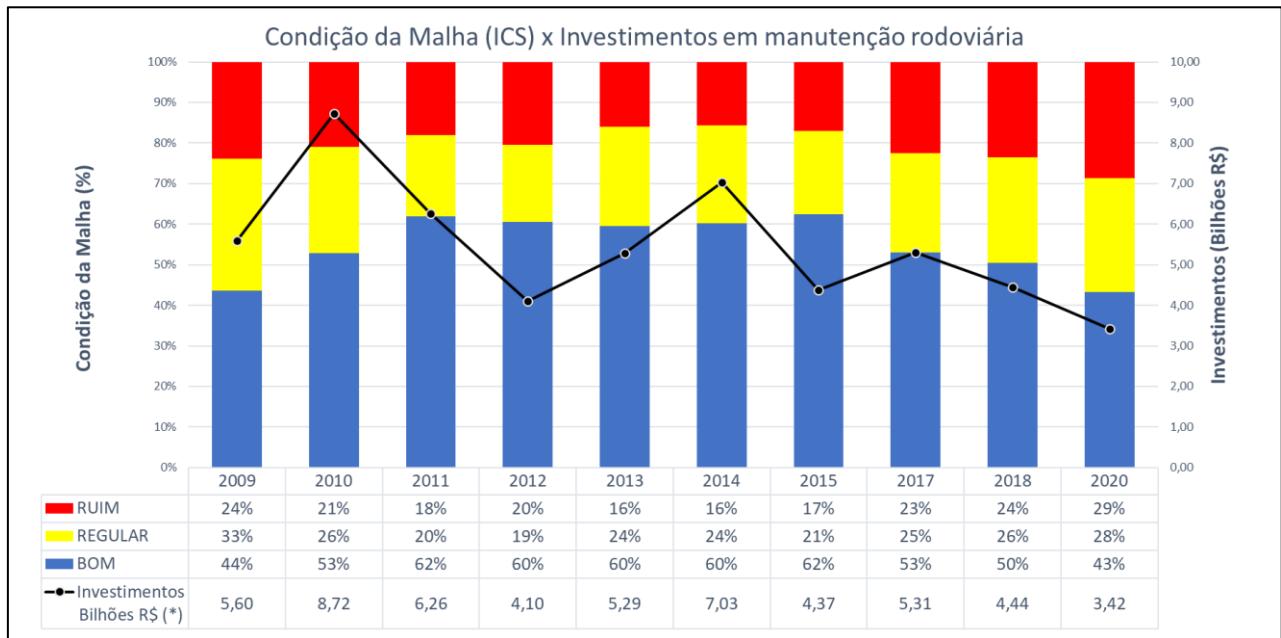


Figura 1 – Análise histórica da condição da malha rodoviária federal

Fonte: Apresentação Anexo II – Patrimônio Rodoviário Federal – DNIT (SEI 10028428).

Outra observação apresentada pela área de Planejamento Rodoviário do DNIT, observada na Figura 2 é evolução do valor patrimonial da malha rodoviária federal. Segundo a CGPLAN as principais variações ocorridas nos últimos três exercícios financeiros possuem as seguintes explicações:

- 2019: houve mudança de metodologia no cálculo, sendo acrescidos os custos de EVTEA, estudos ambientais e supervisão nas rodovias, conforme solicitação do Acórdão nº 1.331/2019 – TCU;
- 2020: houve mudança de metodologia no cálculo, sendo acrescidos os valores de investimento relacionados aos contratos do PNCT; e
- 2021: Alta do Índices de Reajustamento de Obras Rodoviárias 2021 - 17,31% (janeiro/2021 a janeiro/2022), compensou contabilmente os efeitos da deterioração da malha, somado a isto foram incorporados novos segmentos (aproximadamente 1733 km) decorrentes da Lei 13.298/2016.

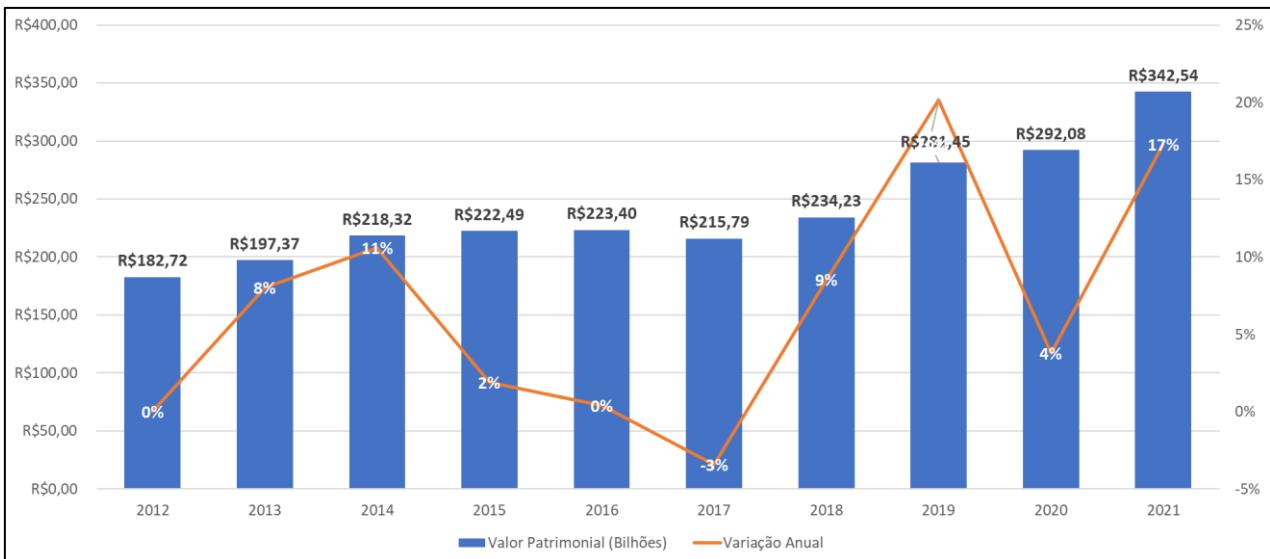


Figura 2 – Análise histórica do valor patrimonial da malha rodoviária federal

Fonte: Apresentação Anexo II – Patrimônio Rodoviário Federal – DNIT (SEI 10028428).

O presente exame, possui o objetivo de verificar a existência de uma metodologia de cálculo que refletia satisfatoriamente as condições do pavimento com o valor patrimonial das rodovias indicados nas demonstrações contábeis do DNIT. Avaliar situações que representavam distorções¹ nas demonstrações contábeis e/ou falhas em controles internos da entidade é elemento preponderante para uma correta equalização das contas públicas.

Em relação a contabilização patrimonial da rede rodoviária federal destaca-se as orientações emitidas pela NBC TSP 07. Nesse aspecto, a Malha Rodoviária Federal não sofre a depreciação sistemática por não possuir vida útil determinada, mas é reavaliada anualmente pelo seu custo de reposição depreciado, estabelecido por meio de índice de preço para ativos iguais ou semelhantes, baseados no preço de períodos passados.

Em atendimento a esse normativo, a metodologia adotada atualmente pelo DNIT para a contabilização patrimonial rodoviário é estimada com base no seu Custo de Reposição² a partir de levantamento em campo do “Índice da Condição da Superfície – ICS” e nos custos médios gerenciais³ de intervenções de manutenção das rodovias, sendo este parametrizado a partir de valores de contratos passados e do sistema de custo referencial da autarquia denominado SICRO. Essa metodologia para cálculo do valor patrimonial das rodovias federais

¹ ³ Nos termos da NBC TA 450, “distorção é a diferença entre o valor divulgado, classificação, apresentação ou divulgação de um item nas demonstrações contábeis e o valor, classificação, apresentação ou divulgação que é requerido para que o item esteja de acordo com a estrutura de relatório financeiro aplicável. Distorção pode ser decorrente de erro ou fraude.”.

² O custo de reposição depreciado é mensurado como a reprodução ou substituição do ativo, o que for mais baixo, menos a depreciação acumulada calculada com base neste custo para refletir o potencial de serviço já consumido ou esgotado do ativo.”. (Manual do SIAFI, Macrofunção 020300, Assunto 020334 - Bens De Infraestrutura e do Patrimônio Cultural, item 3.3.1.1)

³ “CMG – Custo Médio Gerencial – Estabelece custos estimativos, para uso em nível de planejamento, de empreendimentos em infraestrutura de transportes, para implantação, adequação, restauração, reconstrução, manutenção, sinalização, projetos, estudos de viabilidade, estudos ambientais, desapropriação, Obras de Arte Especiais – OAE, referentes às obras rodoviárias.

encontra-se aprovada pela diretoria colegiada do DNIT, conforme relato nº 250/2012 (Processo SEI 50600.052538/2012-51).

O ICS reflete a situação funcional dos pavimentos, e é representado no banco de dados do Sistema de Gerência de Pavimentos do DNIT por conceitos de 1 a 5. Para a classificação do ICS, são relacionadas faixas de valores correspondentes do Índice de Gravidade Global — IGG e do *International Roughness Index* — IRI, conforme demonstrado na Tabela abaixo a Relação IGG, IRI e ICS:

Quadro 2 – Parâmetros de qualidade adotados em levantamento das condições das rodovias

ÍGG Índice de Gravidade Global	IRI International Roughness Index	ICS Índice da Condição da Superfície	Conceito
0 ≤ IGG ≤ 20	0 ≤ IRI ≤ 2,5	5	Ótimo
20 < IGG ≤ 40	2,5 < IRI ≤ 3,5	4	Bom
40 < IGG ≤ 80	3,5 < IRI ≤ 4,5	3	Regular
80 < IGG ≤ 160	4,5 < IRI ≤ 6,0	2	Ruim
IGG > 160	IRI > 6,0	1	Péssimo

Fonte: DNIT, disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/planejamento/evolucao-da-malha-rodoviaria>.

O IGG quantifica e pondera os defeitos encontrados nos pavimentos conforme Norma DNIT PRO-006/2003, enquanto o IRI representa o nível de conforto ao rolamento, dado pelo somatório das imperfeições dos pavimentos acumulados em 1 quilômetro. Então, a definição do ICS se dá pela comparação entre o IGG e IRI, sendo atribuída a pior situação dos dois Índices conforme valores e faixas dispostos na tabela acima.

De forma geral, a base para estimativa do valor patrimonial é representada pelo SNV, visto que este fornece diversas características dos trechos rodoviários, desde a sua extensão e localização até a sua administração. Na presente avaliação foi adotada pelo DNIT a última versão disponível do SNV (SNV202110a), referente a outubro de 2021.

Por sua vez, os custos médios gerenciais relacionados a intervenções necessárias a manutenção das rodovias é referenciado a tabela de julho de 2017, devido a mudanças ocorridas posteriormente na metodologia de cálculo de índices de reajustamento de obras rodoviárias realizado pelo DNIT juntamente com a Fundação Getúlio Vargas – FGV. Trata-se de custos estimativos utilizados em nível de planejamento, sendo utilizado para o cálculo do patrimônio somente a parte relacionada às intervenções sobre o pavimento asfáltico, desconsiderando outros custos como: sistemas de drenagem, sinalização, pontes e viadutos etc. A sua atualização para a data base janeiro de 2020 ocorreu por meio da aplicação de índice de reajustamento do serviço de pavimentação, tendo como referência a Instrução Normativa 59/DNIT SEDE, de 17/09/2021.

Não obstante a metodologia, visando atender recomendações aprovadas pelo Acórdão nº 1331/2019 – TCU – Plenário, sobre a inclusão no valor patrimonial das rodovias federais "os custos decorrentes dos projetos de implantação das estradas, estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA), estudos ambientais, gastos com compensação ambiental e de supervisão de obras", utilizou-se o custo médio gerencial de tais serviços também referenciados a tabela de julho de 2017, em termos percentuais ao valor da obra, para se

chegar a um valor mais aderente de apropriação, sendo adicionado o percentual já existente na tabela dos custos médios adotados⁴.

Também foi solicitada pela Coordenação de Contabilidade do DNIT a identificação e consideração de gastos contratuais considerados no valor patrimonial das rodovias, em relação ao PNCT (Plano Nacional de Contagem de Tráfego) e aos serviços de consultoria e assessoramento em gestão, e outros serviços técnicos especializados, conforme definido nos processos 50600.000612/2020-63, 50600.510564/2017-11 e 50600.052538/2012-51.

Cabe registrar que é considerado patrimônio rodoviário toda a malha rodoviária federal, que engloba as rodovias federais pavimentadas, não pavimentadas, concedidas e conveniadas.

Por fim, segundo a Coordenação de Contabilidade do DNIT, no exercício de 2022, pretende-se reclassificar os trechos rodoviários em concessão para uma conta específica, segregando-as das rodovias administradas diretamente pelo DNIT ou entes conveniados, como estados e municípios, como preconiza o item 12 da Norma Brasileira de Contabilidade Técnica de Setor Público NBC TSP 05 – Contratos de Concessão de Serviços Públicos: Concedente, sendo necessário identificar cada concessionária responsável por cada trecho em contas de controle.

b) Análise Vertical e Horizontal da conta Estradas e Rodovias

Na análise vertical, a conta Estradas e rodovias representava 99,20% do grupo bens imóveis em 2017 e foi reduzindo gradualmente sua participação ao longo dos exercícios seguintes, para 98,63% em 2018, 84,81% em 2019 e 78,67% em 2020. Esta diminuição de participação no total da conta se deve, principalmente, à incorporação de valores representativos na conta ferrovias:

- As ferrovias não constavam no balanço em 2017, sendo registradas inicialmente em 2018 com o valor de 3,1 milhões;
- Em 2019, houve a incorporação das Ferrovias Federais, oriundas da extinta RFFSA, no valor de R\$ 48.438.987.898,10 (quarenta e oito bilhões, quatrocentos e trinta e oito milhões, novecentos e oitenta e sete mil, oitocentos e noventa e oito reais e dez centavos), apresentando uma evolução de 1.558.658,43% na conta contábil 12321.05.06 – Ferrovias, que passaram a representar 14,51% dos Bens Imóveis; e
- Em 2020 as ferrovias passaram a representar 18,85% da conta de bens imóveis.

Registra-se que somente as ferrovias concedidas à iniciativa privada estão contabilizadas no SIAFI, e que da mesma forma que as Rodovias, em 2021, elas serão reclassificadas para uma conta específica, como preconiza o item 12 da Norma Brasileira de Contabilidade Técnica de Setor Público NBC TSP 05 – Contratos de Concessão de Serviços Públicos: Concedente, sendo necessário identificar cada concessionária responsável por cada trecho em contas de controle.

Na análise horizontal verifica-se um grande incremento de 28,49% no exercício de 2019, consequência de atendimento ao Acórdão/TCU 1331/2019-P, que recomendou a inclusão no valor patrimonial das rodovias os custos decorrentes dos projetos de implantação das estradas, estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA), estudos ambientais,

⁴ Aplicação da Nota Técnica 2 (SEI 3989193)

gastos com compensação ambiental e de supervisão de obras ao CMG.

c) Apetite a risco relacionado aos riscos do objeto de auditoria

O objeto auditado, relativo à análise contábil, não compõe o escopo de negócios da unidade, portanto não sujeito a tomada de decisões pelo gestor de atuar ou não frente os riscos de controle identificados.

d) Relação do objeto com missão, visão e objetivos estratégicos da unidade

O objeto auditado, cálculo do valor patrimonial de rodovias e estradas, não compõe os objetivos estratégicos da unidade.

e) Estrutura de governança, gerenciamento de riscos e controles do objeto de auditoria

Não existem processos mapeados pelo Escritório de Gerenciamento de Processos - EGEPRO relacionados ao tema registro de bens imóveis. Também não integram a relação de processos acompanhado pelo Escritório de Gestão Estratégica e Riscos Corporativos – EGE, responsável por assessorar os comitês de governança, estratégico e de riscos corporativos da autarquia.

RESULTADOS DOS EXAMES

1. Descrição sumária do achado

Durante a execução da presente auditoria não foram identificadas situações que representavam distorções conjuntamente relevantes nas demonstrações contábeis e/ou falhas em controles internos da entidade.

As distorções nas demonstrações contábeis individualmente relevantes na conta contábil 1.2.3.2.1.0503 - Bens Imóveis/Rodovias e Estradas do DNIT, quando identificadas, estão relacionadas a subavaliação ou superavaliação do valor patrimonial de rodovias registradas em suas respectivas contas correntes devido às distorções na classificação de ICS associados a trechos do SNV que as compõem.

1. Distorção de valores observados na amostra da conta contábil analisada

A partir de análise da amostra estatística composta por 68 rodovias de um total de 263 que compõe a malha rodoviária federal, obtida por meio de seleção aleatória, considerando a unidade de valor das contas correntes específicas a essas, foi possível identificar a presença de distorção superior aos limites acumulados de distorções considerados aceitáveis, devendo ser adotadas medidas pela Autarquia para suas correções no próximo exercício financeiro. No Anexo 1 é apresentado o resumo da análise efetuada pela equipe de auditoria contendo respectivo comparativo entre valores divulgados pelo gestor e os obtidos das tabelas de levantamento de ICS solicitados a esse para validação. É possível concluir que as distorções encontradas possuem como causa as pequenas variações na quantificação da extensão de trechos rodoviários considerados com condição boa, regular e ruim, informadas pelo gestor e observadas nas planilhas de campo de ICS das rodovias avaliadas na amostra.

Na Tabela 1 são apresentadas as 68 contas correntes analisadas com respectivas variações patrimoniais observadas.

Tabela 1 – Distorção de valores observados nas contas correntes da amostra selecionada

Item	Conta Corrente	Valor registrado pelo DNIT	Valor estimado pela CGU	Valor Subavaliado absoluto	Valor Superavaliado absoluto
1	BR-104-AL	R\$ 632.029.363	R\$ 626.943.154	R\$ -	R\$ 5.086.209
2	BR-423-AL	R\$ 497.187.308	R\$ 492.670.313	R\$ -	R\$ 4.516.994
3	BR-174-AM	R\$ 2.222.305.215	R\$ 2.250.967.009	R\$ 28.661.794	
4	BR-317-AM	R\$ 302.543.596	R\$ 302.572.517	R\$ 28.921	
5	BR-319-AM	R\$ 1.489.098.383	R\$ 1.482.858.526	R\$ -	R\$ 6.239.857
6	BR-210-AP	R\$ 530.296.349	R\$ 528.684.291	R\$ -	R\$ 1.612.058
7	BR-020-BA	R\$ 1.806.272.487	R\$ 1.802.907.193	R\$ -	R\$ 3.365.294
8	BR-110-BA	R\$ 1.719.892.221	R\$ 1.743.922.188	R\$ 24.029.967	
9	BR-235-BA	R\$ 2.590.482.671	R\$ 2.549.780.125	R\$ -	R\$ 40.702.546
10	BR-324-BA	R\$ 2.494.916.284	R\$ 2.491.970.787	R\$ -	R\$ 2.945.496
11	BR-330-BA	R\$ 421.828.228	R\$ 445.992.764	R\$ 24.164.536	
12	BR-349-BA	R\$ 1.600.988.034	R\$ 1.584.784.419	R\$ -	R\$ 16.203.615

13	BR-410-BA	R\$ 166.114.810	R\$ 166.062.488	R\$ -	R\$ 52.322
14	BR-415-BA	R\$ 152.518.451	R\$ 150.718.651	R\$ -	R\$ 1.799.800
15	BR-122-CE	R\$ 455.913.766	R\$ 454.707.998	R\$ -	R\$ 1.205.767
16	BR-304-CE	R\$ 491.281.372	R\$ 490.094.716	R\$ -	R\$ 1.186.656
17	BR-020-DF	R\$ 228.376.088	R\$ 227.025.285	R\$ -	R\$ 1.350.803
18	BR-040-DF	R\$ 83.802.148	R\$ 83.802.148	R\$ -	R\$ -
19	BR-060-DF	R\$ 312.262.766	R\$ 312.262.766	R\$ -	R\$ -
20	BR-070-DF	R\$ 190.861.303	R\$ 190.040.106	R\$ -	R\$ 821.197
21	BR-259-ES	R\$ 490.256.035	R\$ 491.476.505	R\$ 1.220.470	
22	BR-342-ES	R\$ 296.904.766	R\$ 294.782.188	R\$ -	R\$ 2.122.578
23	BR-482-ES	R\$ 430.767.549	R\$ 419.423.656	R\$ -	R\$ 11.343.893
24	BR-020-GO	R\$ 1.220.148.695	R\$ 1.211.440.277	R\$ -	R\$ 8.708.418
25	BR-154-GO	R\$ 71.623.869	R\$ 71.623.869	R\$ -	R\$ -
26	BR-414-GO	R\$ 1.089.234.758	R\$ 1.089.234.758	R\$ -	R\$ -
27	BR-122-MG	R\$ 43.200.185	R\$ 43.152.624	R\$ -	R\$ 47.561
28	BR-262-MG	R\$ 4.141.840.781	R\$ 4.168.718.935	R\$ 26.878.155	R\$ -
29	BR-267-MG	R\$ 957.110.499	R\$ 961.929.609	R\$ 4.819.111	R\$ -
30	BR-354-MG	R\$ 1.538.788.911	R\$ 1.538.195.596	R\$ -	R\$ 593.316
31	BR-383-MG	R\$ 8.691.472	R\$ 8.691.472	R\$ -	R\$ -
32	BR-459-MG	R\$ 1.026.574.139	R\$ 1.024.087.100	R\$ -	R\$ 2.487.039
33	BR-158-MS	R\$ 1.207.092.430	R\$ 1.208.032.102	R\$ 939.672	-R\$ 939.672
34	BR-163-MS	R\$ 3.987.633.998	R\$ 3.987.633.998	R\$ -	R\$ -
35	BR-364-MS	R\$ 4.083.707.626	R\$ 4.076.428.893	R\$ -	R\$ 7.278.734
36	BR-101-PB	R\$ 1.209.398.624	R\$ 1.205.469.350	R\$ -	R\$ 3.929.275
37	BR-104-PB	R\$ 919.000.780	R\$ 933.653.705	R\$ 14.652.926	-R\$ 14.652.926
38	BR-426-PB	R\$ 115.405.847	R\$ 114.198.227	R\$ -	R\$ 1.207.619
39	BR-110-PE	R\$ 596.834.397	R\$ 596.614.718	R\$ -	R\$ 219.679
40	BR-235-PE	R\$ 8.367.681	R\$ 8.367.681	R\$ -	R\$ -
41	BR-424-PE	R\$ 644.610.510	R\$ 641.397.867	R\$ -	R\$ 3.212.643
42	BR-222-PI	R\$ 719.860.190	R\$ 719.921.065	R\$ 60.875	R\$ -
43	BR-226-PI	R\$ 304.649.779	R\$ 336.218.301	R\$ 31.568.523	R\$ -
44	BR-316-PI	R\$ 1.549.677.052	R\$ 1.542.765.149	R\$ -	R\$ 6.911.903
45	BR-407-PI	R\$ 968.166.955	R\$ 956.079.930	R\$ -	R\$ 12.087.024
46	BR-040-RJ	R\$ 1.702.481.098	R\$ 1.643.006.169	R\$ -	R\$ 59.474.929
47	BR-101-RJ	R\$ 3.593.132.942	R\$ 3.585.094.472	R\$ -	R\$ 8.038.470
48	BR-465-RJ	R\$ 110.325.912	R\$ 109.427.556	R\$ -	R\$ 898.356
49	BR-493-RJ	R\$ 809.559.699	R\$ 809.270.885	R\$ -	R\$ 288.814
50	BR-101-RN	R\$ 1.311.835.846	R\$ 1.305.896.970	R\$ -	R\$ 5.938.876
51	BR-110-RN	R\$ 778.656.882	R\$ 769.343.323	R\$ -	R\$ 9.313.559
52	BR-405-RN	R\$ 927.060.956	R\$ 937.072.878	R\$ 10.011.922	R\$ -
53	BR-427-RN	R\$ 765.046.152	R\$ 763.997.488	R\$ -	R\$ 1.048.664
54	BR-319-RO	R\$ 334.453.745	R\$ 331.510.740	R\$ -	R\$ 2.943.005
55	BR-174-RR	R\$ 3.532.160.799	R\$ 3.552.501.598	R\$ 20.340.799	R\$ -
56	BR-401-RR	R\$ 811.471.745	R\$ 801.135.655	R\$ -	R\$ 10.336.090
57	BR-432-RR	R\$ 872.663.492	R\$ 866.835.957	R\$ -	R\$ 5.827.535
58	BR-153-RS	R\$ 1.941.513.589	R\$ 1.996.397.053	R\$ 54.883.464	R\$ -
59	BR-392-RS	R\$ 2.301.715.789	R\$ 2.299.168.766	R\$ -	R\$ 2.547.022
60	BR-468-RS	R\$ 460.166.919	R\$ 457.474.691	R\$ -	R\$ 2.692.228
61	BR-470-RS	R\$ 1.310.084.655	R\$ 1.317.888.066	R\$ 7.803.411	R\$ -
62	BR-471-RS	R\$ 1.309.966.435	R\$ 1.310.043.632	R\$ 77.197	R\$ -
63	BR-477-SC	R\$ 13.277.090	R\$ 13.230.791	R\$ -	R\$ 46.299
64	BR-235-SE	R\$ 563.118.024	R\$ 561.290.698	R\$ -	R\$ 1.827.326
65	BR-153-SP	R\$ 1.654.593.604	R\$ 1.654.593.604	R\$ -	R\$ -
66	BR-262-SP	R\$ 15.841.227	R\$ 15.797.625	R\$ -	R\$ 43.603
67	BR-383-SP	R\$ 103.755.041	R\$ 103.755.041	R\$ -	R\$ -
68	BR-153-TO	R\$ 4.025.932.959	R\$ 4.017.789.148	R\$ -	R\$ 8.143.811
Total		R\$ 75.267.332.971	R\$ 75.250.827.826	R\$ 250.141.741	R\$ 266.646.887

Fonte: Ofício nº 187162/2021/ACE-DPP/DPP/DNITSEDE (SEI 10040475).

Conforme observado no Apêndice 1, o Limite para Acumulação de Distorções – LAD foi fixado em R\$ 342.543.072,43, implicando na aceitação de uma margem de erro de 5%. O total de distorções observadas na conta contábil analisada, conforme extração apresentada na Tabela 2 a seguir, superam tal condição (R\$ 2.351.914.933). No entanto, esse valor mantém-se abaixo do valor da Materialidade Global para Execução, fixada em R\$ 3.425.430.724,35.

Tabela 2 – Distorção de valores observados na conta contábil objeto de auditoria

Conta	Valor Patrimonial registrado pelo DNIT	Subavaliação [A]	Superavaliação [B]	Total de Distorções [C=A+B]
Amostra	R\$ 75.267.332.971	R\$ 266.646.887	R\$ 250.141.741	R\$ 516.788.628
1.2.3.2.1.0503 - Bens Imóveis/Rodovias e Estradas	R\$ 342.543.072.435	R\$ 1.213.515.084*	R\$ 1.138.399.849*	R\$ 2.351.914.933*

* Valores obtidos por meio de extração

Fonte: Ofício nº 187162/2021/ACE-DPP/DPP/DNITSEDE (SEI 10040475).

Em que pese existir a distorção de R\$ 2,35 bilhões, a subavaliação e a superavaliação do rodovias se compensaram em grande parte no presente exercício financeiro, de modo que o saldo final estimado da conta é de R\$ 342.618.187.670⁵ frente ao saldo registrado no sistema SIAFI de R\$ 342.543.072.435, o corresponde a uma diferença de R\$ 75,11 milhões.

Assim, embora os resultados observados não impliquem em ressalvas a aceitação do valor registrado pelo DNIT na conta contábil 1.2.3.2.1.0503 - *Bens Imóveis/Rodovias e Estradas*, julga-se necessário ao DNIT adotar medidas que garantam maior aderências dos dados utilizados nos cálculos do patrimônio rodoviário federal com as condições de caracterização da qualidade das rodovias coletadas em campo que estão de posse da Autarquia.

⁵ Valor Estimado da Conta Contábil = Valor Registrado pelo DNIT – Valor das Superavaliações + Valor das Subavaliações.

RECOMENDAÇÕES

1 – Adotar procedimentos de controle interno capazes de garantir que dados obtidos de ICS sejam refletidos com maior precisão nos cálculos do valor patrimonial das rodovias executado pela CGPLAN/DPP.

Achado nº 1

CONCLUSÃO

A partir da aplicação de testes de auditoria, em especial, a inspeção dos levantamentos de ICS aplicados a planilha de cálculo adotada pela CGPLAN, por meio de amostra estatística, foi possível constatar inconsistências materiais entre o valor divulgado pela contabilidade e o valor correto estimado na amostra analisada que somaram R\$ 516,8 milhões sobre um patrimônio de R\$ 75.267.332.971, ou 0,07% do total. A partir da extração desse percentual ao universo avaliado, chega-se ao valor de **R\$ 2,35 bilhões** em distorções no patrimônio rodoviário do DNIT. Tal condição não afeta de modo relevante a conta contábil da Unidade em 2021 por estar abaixo do limite de Materialidade Global de Execução - MGE aceitável, conforme indicado no Apêndice I. Aliada a tal condição, observa-se que as compensações ocorridas entre subavaliações e superavaliações patrimoniais das rodovias verificadas na amostra analisada, implicam em uma estimativa do **valor do patrimônio rodoviário computado a menor pelo DNIT em R\$ 75,15 milhões**. Valor esse que representa **0,02% do saldo contábil registrado** na conta contábil 1.2.3.2.1.0503 – Bens Imóveis/Rodovias e Estradas de **R\$ 342,54 bilhões**.

APÊNDICES

1. Apêndice I – Materialidades de auditoria

Dados primários retirados da conta contábil 1.2.3.2.1.0503 - Bens Imóveis/Rodovias e Estradas do DNIT foram utilizados como base para os cálculos de materialidade de presente auditoria. Desse modo, as materialidades globais foram as seguintes:

- (a) Conta Contábil Rodovias e Estradas: R\$ 342.543.072.435,29.
- (b) Materialidade para Planejamento: R\$ 6.850.861.448,70; e
- (c) Materialidade para Execução: R\$ 3.425.430.724,35.

A relação entre a Materialidade para Planejamento e a Materialidade Total do Ativo implica uma relação de 2% ($MP = 2\% \times$ Total do Ativo).

A relação entre a Materialidade para Execução e a Materialidade para Planejamento implica uma relação de 50% ($ME = 50\% \times MP$).

O Limite para Acumulação de Distorções – LAD foi fixado em R\$ 342.543.072,43 (5% da MP), implicando na aceitação de uma margem de erro de 5%.

2. Apêndice II – Método de amostragem utilizada na auditoria

a) Descrição do procedimento

Trata-se da seleção, por meio de amostragem aleatória estratificada, para fins de execução de procedimentos na conta "Rodovias e Estradas", relacionados com a auditoria financeira no DNIT.

b) Descrição das etapas realizadas

- Tabulação e organização das informações em planilha eletrônica;
- Cálculo do tamanho da amostra, visando minimizar os erros do tipo I e II e alcançar o maior poder possível utilizando uma distribuição binomial com os seguintes parâmetros: (i) risco de amostragem; (ii) erro esperado; e (iii) erro tolerável;
- Seleção aleatória simples das observações, em um processo sem repetição, para a formação da amostra; e
- Comparação das médias e variâncias (população e amostra).

c) Definição da amostra

A partir das informações obtidas na planilha eletrônica "DNIT-RodoviaseEstradas.csv", a partir de dados extraídos da conta contábil SIAFI 1.2.3.2.1.0503 - Bens Imóveis/Rodovias e Estradas do DNIT, referente ao encerramento do exercício de 2020, foram encontradas 263 observações (tamanho da população).

A amostra foi calculada considerando um risco de amostragem de 5%, um erro esperado de 5% e um erro tolerável de 2%, utilizando os mesmos conceitos constantes na NBC TA

530 / ISA 530. Foi utilizada uma distribuição binomial, com ajuste ao tamanho da população, considerando um nível de confiança de 95%. "Trecho" foi a unidade de amostragem e "Valor" foi a unidade de valor.

Amostra ficou composta por 68 observações. Após a definição do tamanho da amostra, foi realizada a seleção aleatória estratificada, considerando a unidade de valor.

Visando comparar as estatísticas da amostra em relação aos parâmetros populacionais, foram realizados testes sobre a normalidade da população e para a comparação das médias e variâncias amostrais e populacionais. Foram obtidos os seguintes resultados:

- A distribuição não é normal. Teste Shapiro-Francia: 0,007 (0,000);
- As médias são iguais. Teste de Mann-Withney: 8.786,0 (0,824); e
- As variâncias são iguais. Teste F: 1,132 (0,247).

No Anexo I são apresentadas as observações sorteadas, seguida da análise de distorções verificadas pela equipe de auditoria.

ANEXOS

1. AMOSTRA SELECIONADA DE CONTAS CORRENTES RODOVIAS/ESTRADAS

RESUMO DAS ANÁLISES E COMPARATIVO DO ANO 2021																		
ITEM	BR	Malha Pavimentada							Malha Não Pavimentada		PNCT	Comparativo do Patrimônio 2021			Concessão	Convênio em Administração		
		Extensão com Fator de Ponderação (km)	Condição (km)			Condição (%)			Patrimônio (R\$)	Extensão (km)	Patrimônio (R\$)	Patrimônio (R\$)	Patrimônio 2021 (R\$)	Diferença Patrimônio 2021 auditado(R\$)	Diferença Patrimônio 2021 (%)			
			Bom	Regular	Ruim	Bom	Regular	Ruim										
1	104-AL	127	113,86	8,43	4,71	90%	7%	4%	R\$ 631.885.265	-	-	R\$ 144.097	R\$ 632.029.363		-	R\$ 155.632.561		
1A		127	114,19	8,48	4,34	90%	7%	3%	R\$ 626.799.057	-	-	R\$ 144.097	R\$ 626.943.154	R\$ 5.086.209	1%	-	R\$ 155.632.561	
2	423-AL	101,4	73,40	21,68	6,32	72%	21%	6%	R\$ 497.034.788	-	-	R\$ 152.520	R\$ 497.187.308		-	-	-	
2A		101,4	73,17	21,93	6,30	72%	22%	6%	R\$ 492.517.793	-	-	R\$ 152.520	R\$ 492.670.313	R\$ 4.516.994	1%	-	-	
3	174-AM	442,6	160,60	120,40	161,60	36%	27%	37%	R\$ 1.864.413.143	207	R\$ 356.957.245	R\$ 934.826	R\$ 2.222.305.215		-	-		
3A		442,6	160,05	120,61	161,94	36%	27%	37%	R\$ 1.893.074.937	207	R\$ 356.957.245	R\$ 934.826	R\$ 2.250.967.009	-R\$ 28.661.794	-1%	-	-	
4	317-AM	67,3	11,11	13,54	42,66	17%	20%	63%	R\$ 212.386.985	45	R\$ 89.987.545	R\$ 169.066	R\$ 302.543.596		-	-		
4A		67,3	11,25	13,43	42,62	17%	20%	63%	R\$ 212.415.906	45	R\$ 89.987.545	R\$ 169.066	R\$ 302.572.517	-R\$ 28.921	0%	-	-	
5	319-AM	208	102,21	99,10	6,68	49%	48%	3%	R\$ 1.001.767.614	244	R\$ 486.651.046	R\$ 679.723	R\$ 1.489.098.383		-	-		
5A		208	102,25	99,13	6,62	49%	48%	3%	R\$ 995.527.757	244	R\$ 486.651.046	R\$ 679.723	R\$ 1.482.858.526	R\$ 6.239.857	0%	-	-	
6	210-AP	26,5	24,25	1,65	0,60	92%	6%	2%	R\$ 132.894.605	199	R\$ 397.062.559	R\$ 339.185	R\$ 530.296.349		-	-		

6A		26,5	24,72	1,24	0,54	93%	5%	2%	R\$ 131.282.547	199	R\$ 397.062.559	R\$ 339.185	R\$ 528.684.291	R\$ 1.612.058	0%	-	-
7	020-BA	405,6	191,97	116,93	96,70	47%	29%	24%	R\$ 1.802.701.605	12	R\$ 2.943.052	R\$ 627.830	R\$ 1.806.272.487			-	-
7A		405,6	190,24	117,64	97,72	47%	29%	24%	R\$ 1.799.336.311	12	R\$ 2.943.052	R\$ 627.830	R\$ 1.802.907.193	R\$ 3.365.294	0%	-	-
8	110-BA	391,6	130,06	155,77	105,78	33%	40%	27%	R\$ 1.719.303.198	-	-	R\$ 589.023	R\$ 1.719.892.221		-	-	
8A		391,6	129,81	155,80	105,99	33%	40%	27%	R\$ 1.743.333.165	-	-	R\$ 589.023	R\$ 1.743.922.188	-R\$ 24.029.967	-1%	-	-
9	235-BA	475	312,40	85,44	77,16	66%	18%	16%	R\$ 2.216.567.517	187	R\$ 372.919.559	R\$ 995.594	R\$ 2.590.482.671			-	-
9A		475	310,59	82,70	76,40	65%	17%	16%	R\$ 2.175.864.972	187	R\$ 372.919.559	R\$ 995.594	R\$ 2.549.780.125	R\$ 40.702.546	2%	-	-
10	324-BA	520,8	337,25	109,99	73,56	65%	21%	14%	R\$ 2.494.496.627	24	-	R\$ 419.657	R\$ 2.494.916.284		R\$ 1.206.152.346	-	
10A		520,8	337,30	110,17	73,33	65%	21%	14%	R\$ 2.491.551.131	24	-	R\$ 419.657	R\$ 2.491.970.787	R\$ 2.945.496	0%	R\$ 1.206.152.346	-
11	330-BA	115,8	12,20	36,40	67,20	11%	31%	58%	R\$ 409.058.100	51	R\$ 12.520.440	R\$ 249.688	R\$ 421.828.228			-	-
11A		115,8	12,81	37,13	65,86	11%	32%	57%	R\$ 433.222.636	51	R\$ 12.520.440	R\$ 249.688	R\$ 445.992.764	-R\$ 24.164.536	-6%	-	-
12	349-BA	320,6	238,14	61,45	21,01	74%	19%	7%	R\$ 1.573.432.044	108	R\$ 26.911.464	R\$ 644.526	R\$ 1.600.988.034			-	-
12A		320,6	233,42	65,61	21,57	73%	20%	7%	R\$ 1.557.228.429	108	R\$ 26.911.464	R\$ 644.526	R\$ 1.584.784.419	R\$ 16.203.615	1%	-	-
13	410-BA	35,8	10,82	17,73	7,24	30%	50%	20%	R\$ 166.060.962	-	-	R\$ 53.848	R\$ 166.114.810			-	-
13A		35,8	10,73	17,79	7,28	30%	50%	20%	R\$ 166.008.640	-	-	R\$ 53.848	R\$ 166.062.488	R\$ 52.322	0%	-	-
14	415-BA	30,8	25,40	3,17	2,22	82%	10%	7%	R\$ 152.472.123	-	-	R\$ 46.328	R\$ 152.518.451			-	-
14A		30,8	25,32	3,42	2,07	82%	11%	7%	R\$ 150.672.323	-	-	R\$ 46.328	R\$ 150.718.651	R\$ 1.799.800	1%	-	-
15	122-CE	150,1	19,00	42,99	88,11	13%	29%	59%	R\$ 455.687.994	-	-	R\$ 225.772	R\$ 455.913.766			-	-
15A		150,1	19,39	42,14	88,57	13%	28%	59%	R\$ 454.482.226	-	-	R\$ 225.772	R\$ 454.707.998	R\$ 1.205.767	0%	-	-
16	304-CE	103,9	47,00	40,83	16,07	45%	39%	15%	R\$ 491.125.092	-	-	R\$ 156.281	R\$ 491.281.372			-	-
16A		103,9	46,97	40,85	16,08	45%	39%	15%	R\$ 489.938.436	-	-	R\$ 156.281	R\$ 490.094.716	R\$ 1.186.656	0%	-	-
17	020-DF	49,6	27,45	9,27	12,88	55%	19%	26%	R\$ 228.301.483	-	-	R\$ 74.606	R\$ 228.376.088			-	-

17A		49,6	27,37	9,37	12,86	55%	19%	26%	R\$ 226.950.679	-	-	R\$ 74.606	R\$ 227.025.285	R\$ 1.350.803	1%	-	-
18	040-DF	16,8	16,80	-	-	100%	-	-	R\$ 83.802.148	-	-	R\$ 83.802.148				R\$ 83.802.148	-
18A		16,8	16,80	-	-	100%	-	-	R\$ 83.802.148	-	-	R\$ 83.802.148	R\$ -	0%	R\$ 83.802.148	-	
19	060-DF	62,6	62,60	-	-	100%	-	-	R\$ 312.262.766	-	-	R\$ 312.262.766				R\$ 312.262.766	-
19A		62,6	62,60	-	-	100%	-	-	R\$ 312.262.766	-	-	R\$ 312.262.766	R\$ -	0%	R\$ 312.262.766	-	
20	070-DF	39,6	25,01	9,74	4,85	63%	25%	12%	R\$ 190.801.739	-	-	R\$ 59.564	R\$ 190.861.303			-	-
20A		39,6	25,12	9,63	4,85	63%	24%	12%	R\$ 189.980.542	-	-	R\$ 59.564	R\$ 190.040.106	R\$ 821.197	0%	-	-
21	259-ES	106,3	33,18	49,21	23,91	31%	46%	22%	R\$ 490.096.144	-	-	R\$ 159.891	R\$ 490.256.035			-	-
21A		106,3	33,25	49,05	24,00	31%	46%	23%	R\$ 491.316.614	-	-	R\$ 159.891	R\$ 491.476.505	-R\$ 1.220.470	0%	-	-
22	342-ES	51,3	34,39	6,53	10,38	67%	13%	20%	R\$ 246.907.768	25	R\$ 49.882.231	R\$ 114.766	R\$ 296.904.766			-	-
22A		51,3	34,13	6,71	10,47	67%	13%	20%	R\$ 244.785.191	25	R\$ 49.882.231	R\$ 114.766	R\$ 294.782.188	R\$ 2.122.578	1%	-	-
23	482-ES	106,9	32,05	28,83	46,02	30%	27%	43%	R\$ 430.606.756	-	-	R\$ 160.793	R\$ 430.767.549			-	-
23A		106,9	31,65	28,78	46,47	30%	27%	43%	R\$ 419.262.863	-	-	R\$ 160.793	R\$ 419.423.656	R\$ 11.343.893	3%	-	-
24	020-GO	252,5	164,23	53,73	34,54	65%	21%	14%	R\$ 1.219.768.898	-	-	R\$ 379.797	R\$ 1.220.148.695			-	-
24A		252,5	164,06	53,73	34,72	65%	21%	14%	R\$ 1.211.060.480	-	-	R\$ 379.797	R\$ 1.211.440.277	R\$ 8.708.418	1%	-	-
25	154-GO	15,5	-	15,50	-	-	100%	-	R\$ 71.600.555	-	-	R\$ 23.314	R\$ 71.623.869			-	-
25A		15,5	-	15,50	-	-	100%	-	R\$ 71.600.555	-	-	R\$ 23.314	R\$ 71.623.869	R\$ -	0%	-	-
26	414-GO	225,6	127,30	98,30	-	56%	44%	-	R\$ 1.089.086.900	-	-	R\$ 147.857	R\$ 1.089.234.758			R\$ 635.000.801	-
26A		225,6	127,30	98,30	-	56%	44%	-	R\$ 1.089.086.900	-	-	R\$ 147.857	R\$ 1.089.234.758	R\$ -	0%	R\$ 635.000.801	-
27	122-MG	19	0,31	3,36	15,33	2%	18%	81%	R\$ 43.171.606	-	-	R\$ 28.579	R\$ 43.200.185			-	-
27A		19	0,31	3,34	15,35	2%	18%	81%	R\$ 43.124.045	-	-	R\$ 28.579	R\$ 43.152.624	R\$ 47.561	0%	-	-
28	262-MG	934,8	720,21	53,75	160,85	77%	6%	17%	R\$ 4.141.488.660	-	-	R\$ 352.120	R\$ 4.141.840.781			R\$ 3.495.247.929	-

28A		934,8	719,58	53,50	161,72	77%	6%	17%	R\$ 4.168.366.815	-	-	R\$ 352.120	R\$ 4.168.718.935	-R\$ 26.878.155	-1%	R\$ 3.495.247.929	-
29	267-MG	292,47	12,51	117,56	162,40	4%	40%	56%	R\$ 956.670.581	-	-	R\$ 439.917	R\$ 957.110.499			-	-
29A		292,47	12,18	117,80	162,49	4%	40%	56%	R\$ 961.489.692	-	-	R\$ 439.917	R\$ 961.929.609	-R\$ 4.819.111	-1%	-	-
30	354-MG	354,2	138,00	99,93	116,27	39%	28%	33%	R\$ 1.538.256.143	-	-	R\$ 532.768	R\$ 1.538.788.911			-	-
30A		354,2	138,56	99,27	116,38	39%	28%	33%	R\$ 1.537.662.827	-	-	R\$ 532.768	R\$ 1.538.195.596	R\$ 593.316	0%	-	-
31	383-MG	5,1	-	-	5,10	-	-	100%	R\$ 8.683.801	-	-	R\$ 7.671	R\$ 8.691.472			-	-
31A		5,1	-	-	5,10	-	-	100%	R\$ 8.683.801	-	-	R\$ 7.671	R\$ 8.691.472	R\$ -	0%	-	-
32	459-MG	214,6	113,06	82,11	19,43	53%	38%	9%	R\$ 1.026.251.350	-	-	R\$ 322.790	R\$ 1.026.574.139			-	-
32A		214,6	112,74	81,84	20,02	53%	38%	9%	R\$ 1.023.764.310	-	-	R\$ 322.790	R\$ 1.024.087.100	R\$ 2.487.039	0%	-	-
33	158-MS	369,6	82,41	79,98	207,21	22%	22%	56%	R\$ 1.206.536.498	-	-	R\$ 555.932	R\$ 1.207.092.430			-	-
33A		369,6	79,80	80,53	209,27	22%	22%	57%	R\$ 1.207.476.170	-	-	R\$ 555.932	R\$ 1.208.032.102	-R\$ 939.672	0%	-	-
34	163-MS	799,8	794,50	5,30	-	99%	1%	-	R\$ 3.987.626.026	-	-	R\$ 7.972	R\$ 3.987.633.998			R\$ 3.963.143.256	-
34A		799,8	794,50	5,30	-	99%	1%	-	R\$ 3.987.626.026	-	-	R\$ 7.972	R\$ 3.987.633.998	R\$ -	0%	R\$ 3.963.143.256	-
35	364-MT	865,2	474,78	229,29	161,13	55%	27%	19%	R\$ 4.082.406.240	-	-	R\$ 1.301.387	R\$ 4.083.707.626			-	-
35A		865,2	473,24	229,91	162,05	55%	27%	19%	R\$ 4.075.127.506	-	-	R\$ 1.301.387	R\$ 4.076.428.893	R\$ 7.278.734	0%	-	-
36	101-PB	255,4	130,39	79,72	45,29	51%	31%	18%	R\$ 1.209.014.466	-	-	R\$ 384.159	R\$ 1.209.398.624			-	-
36A		255,4	130,06	78,88	46,46	51%	31%	18%	R\$ 1.205.085.191	-	-	R\$ 384.159	R\$ 1.205.469.350	R\$ 3.929.275	0%	-	-
37	104-PB	204,6	88,28	83,99	32,33	43%	41%	16%	R\$ 918.693.032	-	-	R\$ 307.748	R\$ 919.000.780			-	-
37A		204,6	88,22	84,55	31,83	43%	41%	16%	R\$ 933.345.957	-	-	R\$ 307.748	R\$ 933.653.705	-R\$ 14.652.926	-2%	-	-
38	426-PB	20,2	16,03	3,25	0,92	79%	16%	5%	R\$ 100.000.154	8	R\$ 15.363.727	R\$ 41.966	R\$ 115.405.847		-	-	
38A		20,2	15,98	3,32	0,90	79%	16%	4%	R\$ 98.792.534	8	R\$ 15.363.727	R\$ 41.966	R\$ 114.198.227	R\$ 1.207.619	1%		
39	110-PE	94,8	55,70	27,74	11,35	59%	29%	12%	R\$ 453.721.398	72	R\$ 142.862.710	R\$ 250.290	R\$ 596.834.397		-	-	

39A		94,8	56,05	27,60	11,15	59%	29%	12%	R\$ 453.501.719	72	R\$ 142.862.710	R\$ 250.290	R\$ 596.614.718	R\$ 219.679	0%	-	-
40	235-PE	1,7	1,34	0,18	0,18	79%	11%	11%	R\$ 8.365.124	-	-	R\$ 2.557	R\$ 8.367.681			-	-
40A		1,7	1,34	0,18	0,18	79%	11%	11%	R\$ 8.266.311	-	-	R\$ 2.557	R\$ 8.367.681	R\$ -	0%	-	-
41	424-PE	133,5	74,84	52,54	6,12	56%	39%	5%	R\$ 644.409.707	-	-	R\$ 200.803	R\$ 644.610.510			-	-
41A		133,5	74,30	52,85	6,35	56%	40%	5%	R\$ 641.197.063	-	-	R\$ 200.803	R\$ 641.397.867	R\$ 3.212.643	0%	-	-
42	222-PI	136,6	35,40	63,10	38,09	26%	46%	28%	R\$ 626.681.176	78	R\$ 92.855.773	R\$ 323.241	R\$ 719.860.190			-	-
42A		136,6	35,63	62,82	38,15	26%	46%	28%	R\$ 626.742.051	78	R\$ 92.855.773	R\$ 323.241	R\$ 719.921.065	-R\$ 60.875	0%	-	-
43	226-PI	75,9	28,08	22,18	25,64	37%	29%	34%	R\$ 304.535.614	-	-	R\$ 114.165	R\$ 304.649.779			-	-
43A		75,9	28,35	21,03	26,52	37%	28%	35%	R\$ 336.104.137	-	-	R\$ 114.165	R\$ 336.218.301	-R\$ 31.568.523	-10%	-	-
44	316-PI	322,4	198,64	78,66	45,11	62%	24%	14%	R\$ 1.549.192.116	-	-	R\$ 484.936	R\$ 1.549.677.052			-	-
44A		322,4	199,80	77,22	45,37	62%	24%	14%	R\$ 1.542.280.212	-	-	R\$ 484.936	R\$ 1.542.765.149	R\$ 6.911.903	0%	-	-
45	407-PI	194,4	164,53	23,54	6,32	85%	12%	3%	R\$ 967.874.549	-	-	R\$ 292.406	R\$ 968.166.955			-	-
45A		194,4	164,53	23,50	6,37	85%	12%	3%	R\$ 955.787.524	-	-	R\$ 292.406	R\$ 956.079.930	R\$ 12.087.024	1%	-	-
46	040-RJ	343,2	317,40	25,80	-	92%	8%	-	R\$ 1.702.442.291	-	-	R\$ 38.807	R\$ 1.702.481.098			R\$ 1.293.945.073	R\$ 289.316.940
46A		343,2	318,05	4,68	-	93%	1%	-	R\$ 1.642.967.362	-	-	R\$ 38.807	R\$ 1.643.006.169	R\$ 59.474.929	3%	R\$ 1.293.945.073	R\$ 289.316.940
47	101-RJ	758,3	635,68	53,65	68,97	84%	7%	9%	R\$ 3.592.779.016	-	-	R\$ 353.925	R\$ 3.593.132.942			R\$ 2.179.853.496	R\$ 428.987.187
47A		758,3	635,23	53,73	69,34	84%	7%	9%	R\$ 3.584.740.546	-	-	R\$ 353.925	R\$ 3.585.094.472	R\$ 8.038.470	0%	R\$ 2.179.853.496	R\$ 428.987.187
48	465-RJ	24,6	12,51	4,84	7,25	51%	20%	29%	R\$ 110.288.910	-	-	R\$ 37.002	R\$ 110.325.912			-	-
48A		24,6	11,89	4,95	7,76	48%	20%	32%	R\$ 109.390.554	-	-	R\$ 37.002	R\$ 109.427.556	R\$ 898.356	1%	-	-
49	493-RJ	177,2	83,63	61,66	31,90	47%	35%	18%	R\$ 809.293.165	-	-	R\$ 266.535	R\$ 809.559.699			-	-
49A		177,2	84,00	62,07	31,13	47%	35%	18%	R\$ 809.004.350	-	-	R\$ 266.535	R\$ 809.270.885	R\$ 288.814	0%	-	-
50	101-RN	279,1	167,72	62,89	48,49	60%	23%	17%	R\$ 1.311.422.056	-	-	R\$ 413.790	R\$ 1.311.835.846			-	R\$ 19.952.892

50A		279,1	165,73	65,18	48,19	59%	23%	17%	R\$ 1.305.483.180	-	-	R\$ 413.790	R\$ 1.305.896.970	R\$ 5.938.876	0%	-	R\$ 19.952.892
51	110-RN	159,4	122,85	27,62	8,93	77%	17%	6%	R\$ 778.417.121	-	-	R\$ 239.761	R\$ 778.656.882			-	-
51A		159,4	122,45	27,70	9,25	77%	17%	6%	R\$ 769.103.562	-	-	R\$ 239.761	R\$ 769.343.323	R\$ 9.313.559	1%	-	-
52	405-RN	201	87,69	68,81	44,50	44%	34%	22%	R\$ 926.758.623	-	-	R\$ 302.333	R\$ 927.060.956			-	-
52A		201	88,76	68,34	43,90	44%	34%	22%	R\$ 936.770.545	-	-	R\$ 302.333	R\$ 937.072.878	-R\$ 10.011.922	-1%	-	-
53	427-RN	166,5	45,91	83,92	36,66	28%	50%	22%	R\$ 764.795.712	-	-	R\$ 250.440	R\$ 765.046.152			-	-
53A		166,5	46,39	83,80	36,31	28%	50%	22%	R\$ 763.747.047	-	-	R\$ 250.440	R\$ 763.997.488	R\$ 1.048.664	0%	-	-
54	319-RO	71,4	54,25	9,06	8,09	76%	13%	11%	R\$ 334.346.349	-	-	R\$ 107.396	R\$ 334.453.745			-	-
54A		71,4	55,52	8,28	7,60	78%	12%	11%	R\$ 331.403.344	-	-	R\$ 107.396	R\$ 331.510.740	R\$ 2.943.005	1%	-	-
55	174-RR	756,5	416,41	209,04	131,04	55%	28%	17%	R\$ 3.531.022.913	-	-	R\$ 1.137.886	R\$ 3.532.160.799			-	-
55A		756,5	417,56	207,76	131,18	55%	27%	17%	R\$ 3.551.363.712	-	-	R\$ 1.137.886	R\$ 3.552.501.598	-R\$ 20.340.799	-1%	-	-
56	401-RR	134,4	115,98	15,65	2,77	86%	12%	2%	R\$ 670.501.069	71	R\$ 140.667.892	R\$ 302.784	R\$ 811.471.745			-	R\$ 17.957.603
56A		134,4	109,16	23,18	2,06	81%	17%	2%	R\$ 660.164.979	71	R\$ 140.667.892	R\$ 302.784	R\$ 801.135.655	R\$ 10.336.090	1%	-	R\$ 17.957.603
57	432-RR	156	97,37	50,62	8,01	62%	32%	5%	R\$ 759.010.981	57	R\$ 113.332.429	R\$ 320.082	R\$ 872.663.492			-	-
57A		156	97,91	50,30	7,79	63%	32%	5%	R\$ 753.183.446	57	R\$ 113.332.429	R\$ 320.082	R\$ 866.835.957	R\$ 5.827.535	1%	-	-
58	153-RS	428	78,92	208,03	141,05	18%	49%	33%	R\$ 1.804.340.589	68	R\$ 136.477.784	R\$ 695.216	R\$ 1.941.513.589			R\$ 170.597.230	-
58A		428	78,93	220,56	128,51	18%	52%	30%	R\$ 1.859.224.053	68	R\$ 136.477.784	R\$ 695.216	R\$ 1.996.397.053	-R\$ 54.883.464	-3%	R\$ 170.597.230	-
59	392-RS	519,7	283,73	123,69	112,28	55%	24%	22%	R\$ 2.301.310.572	-	-	R\$ 405.217	R\$ 2.301.715.789			R\$ 1.248.552.243	-
59A		519,7	286,82	118,95	113,93	55%	23%	22%	R\$ 2.298.763.550	-	-	R\$ 405.217	R\$ 2.299.168.766	R\$ 2.547.022	0%	R\$ 1.248.552.243	-
60	468-RS	142,2	24,51	31,73	85,96	17%	22%	60%	R\$ 459.953.030	-	-	R\$ 213.889	R\$ 460.166.919			-	-
60A		142,2	24,69	31,32	86,19	17%	22%	61%	R\$ 457.260.802	-	-	R\$ 213.889	R\$ 457.474.691	R\$ 2.692.228	1%	-	-
61	470-RS	254,3	108,24	96,48	49,58	43%	38%	19%	R\$ 1.143.968.300	84	R\$ 165.609.007	R\$ 507.348	R\$ 1.310.084.655			-	-

61A		254,3	107,34	98,11	48,85	42%	39%	19%	R\$ 1.151.771.710	84	R\$ 165.609.007	R\$ 507.348	R\$ 1.317.888.066	-R\$ 7.803.411	-1%	-	-
62	471-RS	280,4	101,44	128,27	50,69	36%	46%	18%	R\$ 1.309.558.511	-	R\$ 407.924	R\$ 1.309.966.435			-	R\$ 45.891.653	
62A		280,4	101,49	128,35	50,56	36%	46%	18%	R\$ 1.309.635.708	-	R\$ 407.924	R\$ 1.310.043.632	-R\$ 77.197	0%	-	R\$ 45.891.653	
63	477-SC	5,4	0,25	1,12	4,03	5%	21%	75%	R\$ 13.268.968	-	R\$ 8.122	R\$ 13.277.090			-	-	
63A		5,4	0,25	1,10	4,05	5%	20%	75%	R\$ 13.222.668	-	R\$ 8.122	R\$ 13.230.791	R\$ 46.299	0%	-	-	
64	235-SE	118,9	54,02	47,51	17,38	45%	40%	15%	R\$ 562.944.295	-	R\$ 173.729	R\$ 563.118.024			-	R\$ 16.959.959	
64A		118,9	53,78	47,68	17,45	45%	40%	15%	R\$ 561.116.969	-	R\$ 173.729	R\$ 561.290.698	R\$ 1.827.326	0%	-	R\$ 16.959.959	
65	153-SP	331,7	331,70	-	-	100%	-	-	R\$ 1.654.593.604	-	-	R\$ 1.654.593.604			R\$ 1.654.593.604	-	
65A		331,7	331,70	-	-	100%	-	-	R\$ 1.654.593.604	-	-	R\$ 1.654.593.604	R\$ -	0%	R\$ 1.654.593.604	-	
66	262-SP	3,4	1,68	0,65	1,07	49%	19%	32%	R\$ 15.836.113	-	R\$ 5.114	R\$ 15.841.227			-	-	
66A		3,4	1,64	0,63	1,13	48%	19%	33%	R\$ 15.792.511	-	R\$ 5.114	R\$ 15.797.625	R\$ 43.603	0%	-	-	
67	383-SP	20,8	20,80	-	-	100%	-	-	R\$ 103.755.041	-	-	R\$ 103.755.041			-	R\$ 103.755.041	
67A		20,8	20,80	-	-	100%	-	-	R\$ 103.755.041	-	-	R\$ 103.755.041	R\$ -	0%	-	R\$ 103.755.041	
68	153-TO	841,4	484,87	254,05	102,49	58%	30%	12%	R\$ 4.024.945.337	2	R\$ 987.622	R\$ 4.025.932.959			R\$ 921.823.630	-	
68A		841,4	462,83	289,47	89,10	55%	34%	11%	R\$ 4.016.801.526	2	R\$ 987.622	R\$ 4.017.789.148	R\$ 8.143.811	0%	R\$ 921.823.630	-	

2. MANIFESTAÇÃO AO RELATÓRIO PRELIMINAR

Despacho / DNIT SEDE/DPP/CGPLAN/COPLAN

Processo nº 50600.029678/2021-16

À Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos (CGPLAN),

1. Trata o presente da Tarefa #1154909, por meio da qual a Controladoria-Geral da União(CGU) encaminhou o Relatório Preliminar de Auditoria nº 1034852 (10614184), relativo à auditoria que avaliou a conta contábil 1.2.3.2.1.0503 - Bens Imóveis/Rodovias e Estradas do DNIT em 31/12/2021, quanto à sua adequação tomados como critério as normas contábeis e o marco regulatório aplicáveis, bem como quanto à inexistência de distorções relevantes.
2. Assim sendo, a Diretoria de Planejamento e Pesquisa (DPP), por meio do Despacho (DNIT)ACE - DPP (10758888), encaminhou os autos à CGPLAN para ciência do inteiro teor dos documentos supracitados e providências cabíveis.
3. Ato contínuo, a CGPLAN via Despacho (DNIT) CGPLAN (10804595) evoluiu os autos a esta Coordenação de Planejamento (COPLAN) para análise dos documentos apresentados e demais providências.
4. Sobre o tema, a Auditoria Interna por meio do Relatório Preliminar de Auditoria nº1034852 (10614184), concluiu que:
“Em relação às Demonstrações Contábeis (DC), de 31.12.2021, estima-se distorções quantitativas da ordem de R\$2,35 bilhões na conta contábil de rodovias/estradas a partir da extração do resultado da análise de uma amostra aleatória de 68 contas correntes de um universo de 263 rodovias federais. As distorções observadas embora sejam superiores ao limite considerado aceitável (LAD), mas inferior à materialidade de execução, não possuem impacto relevante na conta contábil objeto da auditoria em virtude da compensação de subavaliações e superavaliações. O valor contábil registrado pelo DNIT no SIAFI, R\$ 342,5 bilhões, é menor em R\$ 75,1 milhões do valor encontrado na auditoria.”
5. Como Resultados dos Exames, a Auditoria Interna definiu que:
“As distorções nas demonstrações contábeis individualmente relevantes na conta contábil 1.2.3.2.1.0503 - Bens Imóveis/Rodovias e Estradas do DNIT, quando identificadas, estão relacionadas a subavaliação ou superavaliação do valor patrimonial de rodovias registradas em suas respectivas contas correntes devido às distorções na classificação de ICS associados a trechos do SNV que as compõem.”
6. Posto isso, recomendou ainda que o DNIT: “(...)adote procedimentos que garantam maior aderência dos dados coletados em campo referente as condições dos pavimentos das rodovias nos cálculos realizados para estimar o valor patrimonial da malha rodoviária federal, pois há riscos

de em novas projeções do valor patrimonial da malha rodoviária federal as distorções possam não se compensar como no presente exercício avaliado.”

7. Em atenção ao Despacho (DNIT) CGPLAN (10804595), ressalta-se que foi realizada reunião de busca conjunta de soluções, em 11/03/2022, e que por meio Ofício 42251 (10746418) a Auditoria Interna encaminhou a planilha "Anexo Papel Trabalho 17012022 AR FINAL" (10746398), apresentada por aquela CGU no "Relatório OS 1034852 - ID 1154909 "(10746400), onde foram realizados os testes de cálculo, para análise e providências que reputar cabíveis.
8. Assim, com vista a alcançar os valores patrimoniais calculados pela Controladoria-Geral da União, foram realizadas associações de forma manual dos trechos SNV às extensões classificadas em ICS da pesquisa e retomado o cálculo, no qual, para as BR-317/AM e BR-423/AL, em teste, foram encontrados os mesmos valores apresentados no Relatório da Auditoria Interna. Dessa forma, pode-se interpretar que as distorções apresentadas foram originadas pelo procedimento realizado por meio do software de geoprocessamento QGIS para associação de atributos dos trechos SNV às extensões classificadas para o cálculo do valor patrimonial em 2021.
9. Com o intuito de atender as recomendações supracitadas, esta COPLAN definiu um conjunto de atividades para mitigar ou eliminar tal causa em trabalhos futuros de cálculo do Valor Patrimonial de Rodovias Federais, sejam elas:
 - Adição de campo com especificação do trecho e ano da versão SNV associado à extensão classificada pelo ICS na base dados da pesquisa, assim como a versão do SNV a ser utilizada no cálculo do Valor Patrimonial;
 - Realização de testes do procedimento de associação de atributos entre os trechos SNV e os dados da pesquisa de classificação do ICS utilizando coordenadas geográficas;
 - Seleção de amostra de Rodovias para associação dos trechos SNV às extensões classificadas do ICS de forma manual para verificar possíveis distorções prévias.
10. Sendo assim, restituímos os autos a essa CGPLAN para conhecimento e providências decorrentes, colocando-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se façam necessários.

Respeitosamente,

(Assinado eletronicamente)

Analista em Infraestrutura de Transportes
Coordenadora de Planejamento - Substituta
COPLAN/CGPLAN/DPP

Brasília/DF, 22 de março de 2022.

3. ANÁLISE DO CONTROLE INTERNO

A manifestação da Unidade ao Relatório Preliminar corrobora as constatações alcançadas neste trabalho e já elencam ações a serem tomadas pelo DNIT com vistas a mitigar ou eliminar tal causa em trabalhos futuros de cálculo do Valor Patrimonial de Rodovias Federais.