

IX. Aprimoramento do Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas (PROSEFER)

Atendendo ao objetivo estratégico de “Aprimorar o planejamento integrado”, foi estabelecido na Diretoria Ferroviária o Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas (PROSEFER). Esse Programa visa a inclusão e priorização de empreendimentos em programas orçamentários do Governo Federal e na carteira de iniciativas estratégicas do DNIT, tendo como objetivo apresentar subsídios para que sejam estudadas soluções, de modo que eventuais problemas com a interface dos modais de transportes rodoviário e ferroviário, em áreas urbanas e passagens em nível, sejam equacionados, de forma a eliminar ou minimizar os conflitos resultantes dessa convivência.

O PROSEFER foi idealizado com o desígnio de realizar estudos e pesquisas, para definir intervenções em trechos ferroviários com interferências em áreas urbanas. Os estudos foram elaborados por município, com levantamento de informações para cada um dos cruzamentos que necessitavam de intervenções, seguindo critérios definidos pelo estudo. A partir daí, foi sugerida uma ação adequada e possível para resolver o problema detectado.

Na atualização do Programa, PROSEFER 2019, foi realizada a atividade de identificação dos empreendimentos prioritários com o intuito de definir os parâmetros a serem considerados na seleção destes e por fim compor a carteira de projetos da DIF. Como resultado dessa atualização, foram propostas alterações de critérios e metodologias para determinar, dentre a relação dos empreendimentos com indicações de intervenção, qual a ordem de prioridade que a DIF deverá executá-los.

O aprimoramento do PROSEFER teve por objetivo contemplar os empreendimentos cuja indicação de solução da interferência seja a sinalização; realizar as atualizações necessárias aos dados de entrada para o cálculo do índice de priorização do PROSEFER (IPP) dos empreendimentos com indicação de eliminação do cruzamento entre a ferrovia e a via urbana, bem como, elaborar orientações para a inclusão de novos empreendimentos na relação do Programa.

Resultados

Durante o desenvolvimento do Aprimoramento do PROSEFER, foi elaborado o “Guia para Levantamento de Dados”, contemplando orientações para a atualização de dados de campo e inclusão de novos empreendimentos no Programa. Também foi definida a

Metodologia adotada para a indicação do tipo de solução ao conflito rodoferroviário existente, quando indicada a eliminação da passagem em nível, dentre as soluções como obras de transposição, implantação de um contorno ferroviário ou variante ferroviária. Além disso, foi verificada a necessidade de aperfeiçoamento e/ou inclusão de novas variáveis na metodologia de obtenção do Índice de Prioridade do PROSEFER (IPP), referente a área de priorização Potencialidade de Acidente.

No mesmo período, após concluída a relação dos empreendimentos com solução em sinalização, determinado pelo valor do GI, foi definido o tipo de proteção e o equipamento de sinalização a ser adotado em cada passagem em nível, bem como, os custos dos equipamentos de sinalização. Também foi apresentado o aperfeiçoamento da metodologia previamente estabelecida para a indicação das soluções em sinalização das PNs após concluídas as pesquisas sobre as melhores práticas empregadas internacionalmente.

A etapa de atualização do IPP teve por objetivo atualizar os dados necessários ao cálculo do Grau de Importância (GI) e/ou do Índice de Priorização do PROSEFER (IPP) dos empreendimentos contemplados no PROSEFER 2019; das passagens em nível que apresentaram GI >50.000 durante as duas primeiras etapas de Aprimoramento do Programa, como também, dos empreendimentos que tiveram o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) aprovado pela DIF. Ao final, foram apresentadas as listas dos empreendimentos contemplados pelo Programa com solução em sinalização e com solução em eliminação das PNs, bem como a classificação desses empreendimentos em ordem decrescente de priorização.

Com a conclusão do aprimoramento foram atualizados os dados de 1212 passagens em nível. Esses dados auxiliaram na decisão de manter as passagens em nível, com as devidas sinalizações, ou eliminar as PNs no perímetro urbano por meio de implantação de obras de transposições ou construção de um contorno ferroviário.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros, considerando o dinamismo da natureza das informações abordadas nos processos de atualização e revisão, é importante que o PROSEFER seja aprimorado periodicamente. Desse modo, se almeja que o resultado desse trabalho como o Guia para Levantamento de Dados, seja mais uma ferramenta para auxiliar na obtenção de dados mais precisos sobre as PN em estudo.

Com o programa sempre atualizado, será possível executar a solução mais eficiente, visando a eliminação ou redução dos conflitos entre o transporte ferroviário e a mobilidade urbana nos municípios afetados.

X. Elaboração de estudos para construção de contornos e variantes ferroviárias - OODJ

A carteira de estudos e projetos hoje da DIF conta com empreendimentos vinculados aos objetivos estratégicos “Elevar o nível de serviço das vias de transporte” e “Contribuir para a segurança dos usuários”, sendo que, construções de contornos ferroviários estão diretamente vinculados ao primeiro e adequações de linhas férreas / ramais ferroviários e viadutos, estão diretamente vinculados ao segundo objetivo.

Resultados

Em 2021, o DNIT contabilizou uma carteira de 14 estudos e projetos ferroviários com grande concentração na região Sul e Sudeste. A seguir segue carteira da Diretoria Ferroviária especificada:

Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) aprovados:

- Solução de conflitos em Litoral do Paraná - Paranaguá/PR
- Solução de conflitos em Litoral do Paraná - Morretes/PR.
- Variante ferroviária em Aparecida-Canas/SP

EVTEAs em andamento:

- Solução de conflitos ferroviários em Arapongas - Jandaia do Sul - Mandaguari - Marialva - Sarandi/PR;
- Solução de conflitos ferroviários em Ponta Grossa – Piraquara/PR;
- Solução de conflitos ferroviários Mafra – São Bento do Sul/SC;
- Solução de conflitos ferroviários de Bambuí - Santa Luzia/MG; e
- Solução de conflitos ferroviários em Cruz Alta/RS.
- Solução de conflitos em Pelotas/RS
- Solução de conflitos em Rio Grande/RS

Projetos em andamento:

- Projeto Executivo do Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul/SC;

- Projeto Executivo do Contorno Ferroviário de Joinville/SC;
- Projeto Executivo do Viaduto Benjamin Constant – Juiz de Fora/MG; e
- Projeto Executivo Viaduto Mariano Procópio - Juiz de Fora/MG.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros, está a conclusão e aprovação dos EVTEA e Projetos em andamento, com o risco de não haver recursos orçamentários para a execução das próximas fases desses empreendimentos nos exercícios seguintes. Adicionalmente, serão contratados EVTEA para solução de conflitos ferroviários nos meios urbanos de Rolândia/PR e Cornélio Procópio/PR.

XI. Construção Ferroviária

Compreende as ações de construção ferroviária que visam atender o objetivo do governo de ordenar o tráfego nos perímetros urbanos, com a construção de contornos, estando diretamente vinculados ao objetivo estratégico do DNIT de “Elevar o nível de serviço das vias de transporte”.

Atualmente, seguem em curso os trâmites para viabilizar a construção de dois Contornos Ferroviários, são eles:

- Joinville/SC
- São Francisco do Sul/ SC

a. Construção de Contorno Ferroviário em Joinville - na EF-485/SC

Resultados

A minuta do projeto executivo encontrou-se em trâmite de aprovação ao longo do ano de 2021, cuja pendência é a aprovação do componente ambiental, que tem sua finalização atrelada à regularização do Licenciamento Ambiental. A previsão de aprovação é no primeiro semestre/2022, representando 99% de execução no cronograma gerencial interno do DNIT da fase de projeto.

Em 2021, houve avanço em relação à regularização do Licenciamento Ambiental quanto a obtenção das anuências das Prefeituras Municipais de Joinville/SC, Guaramirim/SC e Araquari/SC e do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), sendo essa última com a ressalva de que o Resgate Arqueológico seja realizado previamente à obra.

Ao longo do ano, permaneceu pendente a anuência da Fundação Nacional do Índio (FUNAI), por meio das respectivas aprovações de produtos submetidos a esta Fundação, bem como a aprovação dos produtos submetidos ao IMA/SC. Dado o exposto, a previsão de obtenção da LAI está para o primeiro semestre/2022. Assim sendo, o cronograma gerencial interno do DNIT, da fase de licenciamento, aponta 76% de execução, o que representa um avanço de 36 p.p, em relação ao exercício anterior.

A fim de viabilizar a obtenção de tais anuências e aprovação do IMA/SC, em 2021, por meio de contrato celebrado pela DIF, foram elaborados o EIA/RIMA para o Trecho II, o Inventário Florestal, os Estudos do Componente Indígena e Projeto de Resgate Arqueológico para os Trechos I e II.

Desafios Futuros e Riscos

Os desafios futuros serão pautados em quatro pontos:

- Aprovação do projeto executivo;
- Obtenção da Licença Prévia para o Trecho II;
- Renovação da Licença de Instalação do trecho I;
- Consequente ampliação desta ao Trecho II (Araquari).

O risco atrelado a esse empreendimento é a inexistência de recursos orçamentários para a mobilização das obras, tendo em vista que não há previsão de rubrica orçamentária no PLOA 2022.

b. Construção de Contorno Ferroviário em São Francisco do Sul – na EF-485/SC

Resultados

A minuta do projeto executivo encontrou-se em trâmite de aprovação ao longo do ano de 2021, cuja pendência é a aprovação do componente ambiental, que tem sua finalização atrelada à regularização do Licenciamento Ambiental. A previsão de aprovação é no primeiro semestre/2022, representando 99% de execução no cronograma gerencial interno do DNIT da fase de projeto.

Para regularização do Licenciamento Ambiental deste empreendimento junto ao IMA/SC, além da aprovação deste Órgão Ambiental, são necessárias anuências do IPHAN e da FUNAI.

Em relação à obtenção de anuência do IPHAN, no segundo semestre/2020 foi celebrado um Termo de Compromisso com a Prefeitura de Joinville/SC e assinado um Termo de Ajuste de Conduta junto ao IPHAN para reparação de danos arqueológicos.

Em 2021, não houve viabilidade de repasse dos recursos empenhados para o Termo de Compromisso, tendo em vista que o Projeto Executivo para construção do Museu do Sambaqui ainda não foi finalizado pela Prefeitura Municipal de Joinville/SC. A previsão é que este repasse seja realizado após a aprovação do referido Projeto Executivo, prevista para 2022. Adicionalmente, em 2021 foi elaborado o Projeto de Resgate Arqueológico que, aprovado pelo IPHAN e por solicitação deste Órgão, deu início à realização do Resgate Arqueológico em campo e que tem a entrega do relatório das atividades realizadas prevista para o primeiro trimestre/2022, representando a completa anuência do IPHAN, após aprovação deste Órgão.

Em relação à obtenção de anuência da FUNAI, em 2021, foram elaborados os Estudos do Componente Indígena que aguardam aprovação desse órgão, prévia à elaboração do Plano Básico Ambiental Indígena, que também deverá ser aprovado por esta Fundação, para viabilizar a concessão de anuência ao Empreendimento, que segue pendente.

Em 2021, com relação à regularização do Licenciamento Ambiental junto ao IMA/SC, encontra-se em andamento a elaboração do Inventário Florestal pela Coordenação-Geral de Meio Ambiente (CGMAB/DPP), que será submetido a este Órgão Ambiental para análise e futura aprovação. De posse de todas as anuências e aprovações necessárias, a previsão de obtenção da LAI é no segundo semestre/2022. Assim sendo, o cronograma gerencial interno do DNIT, da fase de licenciamento, aponta 80% de execução.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros consta a implantação do Termo de Compromisso celebrado para a reparação dos danos arqueológicos e a aprovação dos estudos ambientais, para a renovação da Licença de Instalação, pelos Órgãos Ambiental e Intervenientes, dado o histórico e recorrente atraso nas análises dos produtos por agentes externos, como FUNAI e IMA/SC.

O risco atrelado a este empreendimento é a inexistência de recursos orçamentários para a mobilização das obras, tendo em vista que não há previsão de recursos no PLOA 2022.

XII. Adequação Ferroviária

A iniciativa visa reduzir/suprimir passagens em nível com ferrovia e eliminar conflitos rodoferroviários com o objetivo de aumentar a segurança dos usuários, contribuindo diretamente para o objetivo estratégico de “Contribuir para a segurança dos usuários”.

Seguem abaixo as ações concluídas:

- 1 obra de transposição de linha férrea Rolândia/PR

a. Adequação de Linha Férrea em Rolândia- na EF-369/PR

A iniciativa envolve a adequação de uma trincheira e de um pátio de manobras.

Resultados

Realização da obra, contemplando ajustes no acesso à trincheira para tráfego de veículos de grande porte, concluída em mar/2021.

Desafios Futuros e Riscos

Não há.

Seguem abaixo as ações em andamento:

- 1 obra de transposição de linha férrea Juiz de Fora/MG
- 1 Adequação de Ramal Barra Mansa/RJ

b. Adequação da linha férrea em Juiz de Fora - EF-040/MG

A iniciativa contempla o Termo de Compromisso Nº 646/2011, firmado entre a Prefeitura Municipal de Juiz de Fora/MG e o DNIT para realização de intervenções que permitirão a eliminação de conflitos rodoferroviários no Município. São elas:

- Pontes: Praça dos Poderes, Tupynambás, e Rua Antônio Lagrota. Obras concluídas.
- Viaduto Benjamin Constant: objetiva a eliminação das travessias em nível ao longo do trecho urbano do Município, promovendo qualidade de vida e segurança da população local, bem como melhorando o fluxo de veículos da região;
- Viaduto Tupynambás: liga os bairros Santa Teresa e Poço Rico em transposição à EF - 040, eliminando o cruzamento em nível da via urbana com a

ferrovia, o que assegura fluidez no tráfego de veículos e trens e consequente aumento da segurança da população local. Obra concluída.

- Alça do Viaduto Augusto Franco: objetiva a eliminação das travessias em nível ao longo do trecho urbano do Município. Obra concluída.
- Viaduto Praça dos Poderes: objetiva a eliminação da travessia em nível do trecho urbano que cruza a Ferrovia EF-40, a altura do Trecho Três Rio, visando a segurança do tráfego entre veículos urbanos, trens e pedestres;
- Viaduto Mariano Procópio: objetiva a eliminação da travessia em nível, conectando a rua Mariano Procópio por meio de viaduto e respectivos acessos.

Resultados

Em 2021, a obra da Praça dos Poderes e respectivos acessos foi concluída. No entanto, os projetos do Viaduto Mariano Procópio e do viaduto Benjamin Constant permanecem em fase de revisão por parte da Prefeitura de Juiz de Fora e com previsão de aprovação para 2022, representando atraso no cronograma previsto. O Termo de Compromisso 646/2011 tem prazo de vigência até 30/12/2022. Portanto, o avanço das obras supracitado e os entraves relacionados aos estudos e projetos resultaram em um avanço total de 1p.p no cronograma geral do empreendimento, totalizando em 2021 um percentual acumulado de avanço físico no cronograma de 85%.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros estão a aprovação dos Projetos Executivos para viabilizar as contratações das obras do Viaduto Benjamin Constant e do Viaduto Mariano Procópio. Adicionalmente, a prorrogação de prazo do Termo de Compromisso deverá ser avaliada.

c. Adequação de Ramal Ferroviário em Barra Mansa - na EF-222- RJ.

A iniciativa compreende a adequação de linha férrea 5,80 Km e Construção do Pátio Ferroviário de Anísio Brás, 7,00 ha, em Barra Mansa - RJ

Resultados

Em 2021, apesar do impacto gerado pela pandemia de COVID-19 no andamento das obras remanescentes, foram concluídas a passarela Isaías Leite, em fevereiro, e a Adequação

do Pátio Anísio Brás, em março, com as demais intervenções previstas para serem concluídas no segundo semestre/2022.

Em out/2021, a construção das Unidades Habitacionais, para realocação das famílias afetadas pelo empreendimento, foi integralmente concluída, liberando novas frentes de obras remanescentes. Adicionalmente, encontram-se em andamento os trâmites para conclusão da desapropriação por indenização, das famílias não optantes pelo reassentamento. Para a viabilização dessa modalidade de desapropriação, foi estabelecido um plano de ações conjuntas, envolvendo a SR/RJ, Coordenação-Geral de Desapropriação e Reassentamento (CGDR/DPP) e Procuradoria Federal Especializada. O ano de 2021 finalizou com a conclusão de 69% das ações previstas.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios estão a conclusão da desapropriação por indenização, das obras remanescentes, a aprovação de Projeto Executivo e contratação das Obras Complementares.

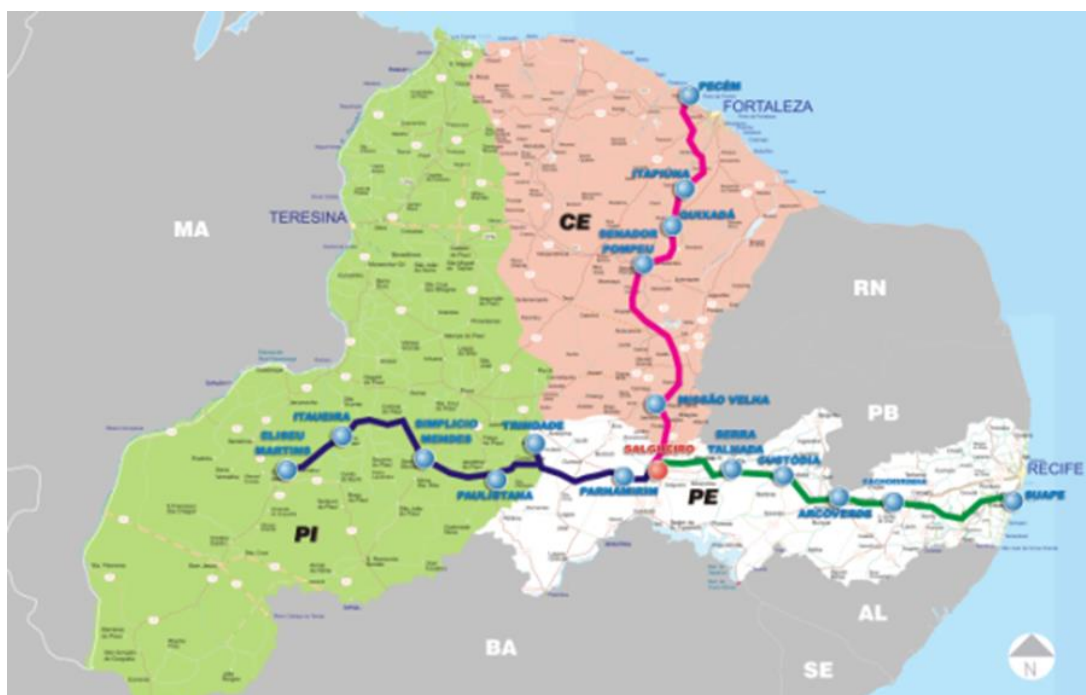
XIII. Desapropriação de Áreas para Construção da Ferrovia Transnordestina

A iniciativa se refere à gestão dos convênios de desapropriação nos estados de Piauí, Pernambuco e Ceará, de modo que dos 1.753 Km de extensão da ferrovia, 88% estão com imissão na posse obtida.

Detalhamento da desapropriação da Ferrovia Transnordestina

Estado	Extensão a ser desapropriada (Km)	% de imissão na posse obtida	Valores repassados	Status
Pernambuco	707	80%	R\$40,1MM	Encerrado
	623	92%	R\$18MM	Vigente
Piauí	423	93%	R\$5,2MM	Encerrado
Total	1.753	88%	R\$63,3MM	-

Mapa da Ferrovia Transnordestina



Resultados

Em 2021, houve a realização de crédito especial no valor de R\$ 964.000 e empenho do valor total do recurso para atendimento a demandas judiciais, em caso de solicitação.

Em relação as obras, não houve avanços em 2021, por conta da paralisação da obra devido necessidade de mudança no traçado do projeto no trecho Missão Velha – Piquet Carneiro. O reinício da obra ainda não foi determinado após paralisação.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros está a suspensão das obras da Transnordestina pelos acórdãos 1.724/2016 e 67/2017. O Governo Federal está procurando novos parceiros para continuidade da obra.

XIV. Plano de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD)

Essa iniciativa tem como objetivo a eliminação dos passivos ambientais remanescentes, como por exemplo: canteiro de obras, bueiros, taludes de corte, aterros etc., contribuindo para o aperfeiçoamento da gestão socioambiental, com a redução dos impactos

deixados pelas obras no meio ambiente. Dessa forma, está diretamente alinhada ao objetivo estratégico do DNIT de “Satisfação do Usuário”.

Na LOA 2021 da Diretoria Ferroviária, constam duas ações referentes à recuperação de áreas degradadas:

- PRAD Nacional
- PRAD São Félix/BA

a. Implantação do PRAD na Malha Ferroviária Nacional

A iniciativa envolve a realização de ações corretivas, compreendendo os serviços de terraplenagem, drenagem, recuperação de taludes e plantio de espécies florestais nativas na faixa de domínio, necessárias para a recuperação de áreas atingidas diretamente pela execução de obras na malha ferroviária.

Resultados

A ação encontra-se na LOA 2021 e se concentra, no referido exercício, na implantação do PRAD Gália/SP, que teve o contrato rescindido amigavelmente em 16/06/2020 (Processo SEI 50608.500495/2017- 68), em função de trâmite de processo judicial impetrado pela propriedade particular contida na área do PRAD. No entanto, em 2021, houve avanço de novo processo licitatório para contratação de empresa especializada para elaboração do Plano de Recuperação de Áreas Degradadas - PRAD, referente ao passivo ambiental gerado na linha férrea ramal de Bauru-Garça, trecho ferroviário sob concessão da RUMO Logística, no segmento ao entorno do Km 380 da via permanente, situado no Município de Gália, no Estado de São Paulo, decorrente de determinação judicial em Ação Civil Pública (processo judicial nº 0003473-23.2010.4.03.6111). Portanto, para dar seguimento à implantação do PRAD, foi realizada descentralização de recursos da ordem de R\$ 347,9 mil por parte da DPP à Superintendência Regional do DNIT em São Paulo, onde ocorrerá a execução do trabalho.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros está a conclusão da execução do plano de recuperação de áreas degradadas referente ao passivo ambiental gerado na linha férrea Ramal de Bauru - Garça.

b. Implantação do Plano de Recuperação de Áreas Degradadas em São Félix/BA

A iniciativa envolve a contratação de obra de Recuperação de Áreas Degradadas objetivando a eliminação dos passivos ambientais remanescentes (canteiro de obras, bueiros, taludes de corte e aterro) da paralisação da obra do Contorno Ferroviário, em cumprimento à demanda do Ministério Público Federal, expressa por meio do Inquérito Civil Público nº 1.14.000.000175/2007-57 – PR/PA-CRQ, advindos dos impactos ambientais das obras do contorno ferroviário de São Félix/BA, assim como para atender à solicitação do Ministério Público Federal, conforme Ofício nº 125/14-NTC-PR/BA-CRQ.

Resultados

A contratação do empreendimento iniciada em fevereiro foi finalizada no segundo semestre/2020. A publicação da adjudicação e homologação do processo licitatório foi realizada em out/2020. No entanto, em 2021, dada a não apresentação das garantias pela vencedora do certame, a contratação foi inviabilizada, resultando em cancelamento do Certame Licitatório e abertura de processo para apuração de responsabilidade da empresa licitante, que descumpriu as regras previstas em Edital. Portanto, nesse íterim, os avanços se pautaram na atualização dos atos preparatórios e uma nova licitação será realizada pela Superintendência Regional da Bahia em 2022, contribuindo para o avanço no cronograma físico do empreendimento, que finalizou o ano com 43%.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros está realizar nova licitação e formalizar contrato para dar início à execução dos serviços de Recuperação de Áreas Degradadas em 2022.

XV. Cooperação com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) na Renovação Antecipada dos contratos de Concessão da Malha Ferroviária

A iniciativa, alinhada aos objetivos estratégicos de “Elevar o nível de serviço das vias de transporte” e “Contribuir para a segurança dos usuários”, tem como escopo apoio à ANTT nas verificações de coerência dos orçamentos contidos nos projetos e estudos de conflitos ferroviários urbanos e sinalizações apresentados pelas Concessionárias ao MINFRA no âmbito das renovações antecipadas, bem como disponibilidade para monitoramento da implementação das obrigações pactuadas entre as Concessionárias e a ANTT.

Este tipo de atuação visa validar os projetos e estudos apresentados pela Concessionária com o objetivo final de compor o Caderno de Obrigações desta no âmbito da renovação antecipada do contrato de concessão ferroviária celebrado junto à ANTT.

O intuito é conter excessos e discrepâncias que possam ter potencial lesivo ao Erário Público, uma vez que esses empreendimentos foram selecionados pelo MINFRA e pela ANTT para compensar dívidas de outorgas oriundas desta pretendida renovação. Assim, busca-se em cada estudo ou projeto avaliado o valor factível e mais real possível para o empreendimento, com o cuidado de se atear a regras orçamentárias do DNIT e, também, não permitir prejuízos futuros à Concessionária para a execução da obra, o que poderia comprometer o planejamento para a redução de conflitos ferroviários urbanos no país.

Resultados

Com participação atuante e efetiva de técnicos do DNIT, MINFRA, ANTT e PPI, já foi possível avaliar projetos de conflitos ferroviário urbanos que beneficiarão cerca de 50 municípios referentes à Concessão da MRS Logística S/A entre os estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros estão as verificações de projetos referentes à Concessão da FCA/VLI já foram iniciadas e espera-se concluir todo o processo com esta concessionária até meados do próximo ano. Para esta concessionária, espera-se solucionar conflitos ferroviários urbanos em cerca de 49 municípios entre os estados de Minas Gerais, São Paulo, Bahia, Goiás e Distrito Federal.

Para o próximo ano espera-se que trabalho semelhante seja desenvolvido com a concessionária RUMO MALHA SUL.

XVI. Cooperação com a EPL para análises de estudos e documentações apresentados no âmbito da preparação e estruturação da viabilidade de malhas ferroviárias ao mercado.

Essa ação traçada visa reunir os conhecimentos e expertises dos partícipes com o intuito de agilizar análises de documentos e possibilitar a melhor qualidade técnica possível para estudos de pré-viabilidade ou viabilidade de trechos ferroviários que o Governo Federal

pretende disponibilizar ao mercado, seja por meio de uma nova concessão ou relicitação de trechos já concedidos.

Esses estudos serão fundamentais para a tomada de decisão do Governo Federal quanto a possibilidade de se investir em licitações para a iniciativa privada assumir as operações ferroviárias, seja por meio de Concessões, PPPs, contratos ou instrumentos congêneres.

Resultados

Serão compostos pelos Pareceres Técnicos claros e objetivos em função das análises realizadas nos estudos que serão elaborados por terceiros, quais sejam:

- Estudos de Demanda;
- Estudos Operacionais;
- Estudos Socioambientais;
- Estudos de Engenharia (Parâmetros do Projeto, Estudo Geológico e Geotécnico, e Hidrológico, e Anteprojeto de Drenagem, Geométrico, e de Terraplenagem, Obras de Arte Especiais es Complementares, Superestrutura Ferroviária, Desapropriações, Sistemas de Sinalização Ferroviária, Telecomunicações e Energia, Equipamentos Ferroviários, Instalações Fixas, Canteiros de Obras, Administração Local e Mobilização e Desmobilização, Cronograma, Orçamento, Cadastro da Ferrovia etc.);
 - CAPEX e OPEX, incluindo os investimentos para ampliação de capacidade da ferrovia, investimentos para redução de conflitos urbanos, investimentos para aquisição de frota e investimentos vinculados aos parâmetros de desempenho;
 - Estudos Econômico-Financeiros;
 - Estudos Jurídicos incluindo elaboração de minutas de editais e contrato.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros estão os estudos a serem analisados referem-se à estruturação e modelização de trechos ferroviários brasileiros que têm potencial interesse da iniciativa privada, como (rol exemplificativo):

- Malha Oeste: análise dos estudos para a relicitação do sistema ferroviário Malha Oeste, de 1.973 Km de extensão;
 - Malha Sul: análise do Plano de Negócios da Rumo Malha Sul S.A., no âmbito do processo de prorrogação antecipada pleiteada pela concessionária com fundamento na Lei nº 13.448/2017, conforme diretrizes exaradas pela ANTT;
 - Eixo FICO-FIOL: Avaliação dos estudos para a concessão dos trechos ferroviários em conjunto ou isoladamente, FICO 1 (Mara Rosa/GO – Água Boa/MT) e 2 (Lucas do Rio Verde/MT – Água Boa/MT) e FIOL 2 (Caetité/BA – Barreiras/BA) e 3 (Barreiras/BA –Figueirópolis/TO ou Barreiras/BA – MaraRosa/GO), totalizando cerca de 1.900Km. Espera-se que referidas ligações sejam capazes de melhorar o escoamento de cargas provenientes das regiões produtoras do Mato Grosso, além do Oeste Baiano e do Matopiba.

XVII. Melhorias da Gestão Ferroviária

A iniciativa tem como escopo o aprimoramento dos mecanismos de gestão dos empreendimentos, no âmbito da DIF, tendo como foco:

- Desdobramento anual de metas e diretrizes;
- Manutenção de estrutura de governança e sistemática de monitoramento e controle dos empreendimentos (com implantação de rotinas periódicas); e
- Implantação de padrões para a gestão dos empreendimentos e para as tarefas críticas dos processos de Gestão de Empreendimentos.

Dessa forma, a iniciativa está diretamente vinculada ao objetivo estratégico do DNIT de “Aprimorar a gestão física, financeira e a qualidade das obras e serviços”.

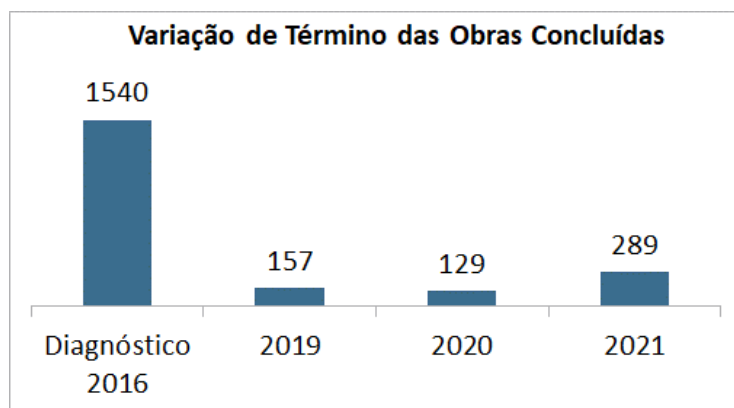
Resultados

- Tempo total de atraso das obras Ferroviárias

Em 2021, a DIF continuou evoluindo e apresentando melhorias importantes nos seus resultados com a consolidação do Escritório de Projetos da Diretoria. No entanto, foi registrada uma variação de término média de 289 dias, o que representa um aumento de 160 dias em relação ao exercício anterior. Esse aumento ocorreu em função da conclusão das obras da Passagem Inferior em Rolândia, impactada por uma adequação solicitada pela

Prefeitura Municipal de Rolândia após a entrega do escopo previsto no Projeto Executivo, e da obra do viaduto da Praça dos Poderes em Juiz de Fora/MG, que teve o fornecimento de materiais impactado pela pandemia de COVID-19.

Redução do atraso das Obras Ferroviárias (em dias)



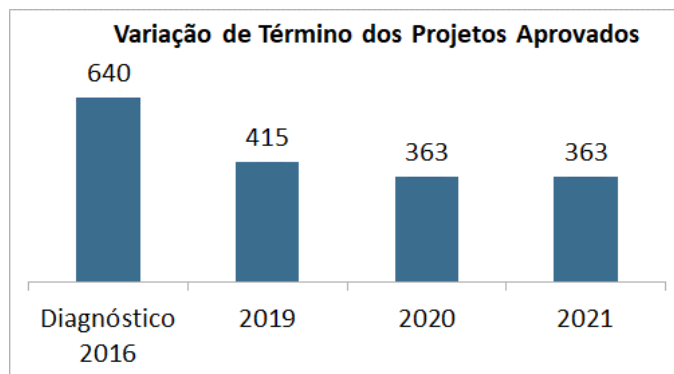
A tabela abaixo detalha o ganho por tipo e complexidade de intervenção.

Varição de término médio de obras ferroviárias

Categorização das obras por complexidade	Tempo total de atraso das obras concluídas (diagnóstico 2016)	Tempo total de atraso das obras concluídas (2019)	Tempo total de atraso das obras concluídas (2020)	Tempo total de atraso das obras concluídas (2021)
Contorno	1518	-	-	-
Transposição	1472	180	150	381
Adequação	1791	134	107	216
Varição de término total	1541	157	129	289

Em relação aos projetos, observa-se manutenção do patamar de atraso total, em relação a 2020, dado que não houve aprovação de projetos em 2021, no âmbito da DIF.

Redução do atraso dos projetos ferroviários (em dias)



A tabela a seguir detalha a variação total de término de projetos por complexidade.

Varição de término médio de projetos Ferroviários

Categorização dos projetos por complexidade	Tempo total de atraso em projetos concluídos (diagnóstico 2016)	Tempo total de atraso em projetos concluídos (2019)	Tempo total de atraso em projetos concluídos (2020)	Tempo total de atraso em projetos concluídos (2021)
Contorno	575	-	345	345
Transposição	656	415	381	381
Varição de término total*	640	415	363	363

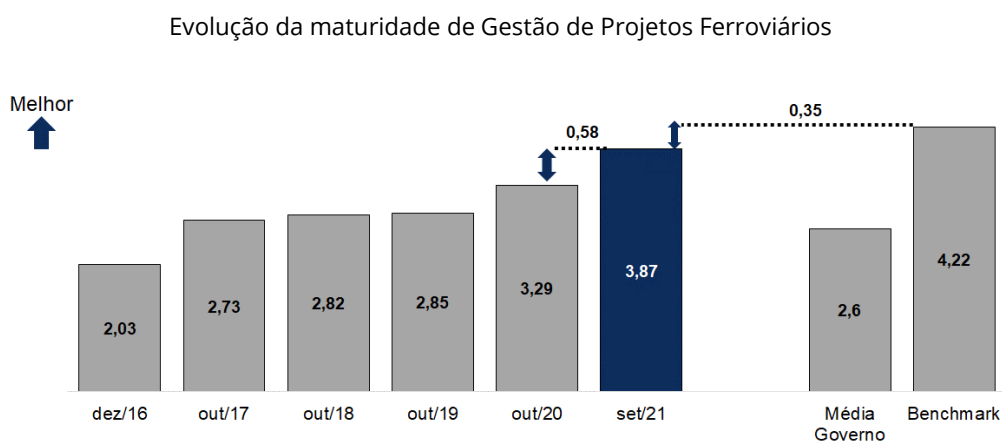
Melhoria da maturidade em Gestão de Projetos

Anualmente a DIF realiza a avaliação da sua Maturidade em Gestão de Projetos. O objetivo dessa iniciativa é qualificar a compreensão sobre as melhorias em gestão de projetos na DIF ao longo do período vigente e levantar novas lacunas que precisarão ser trabalhadas no próximo ano. A constante avaliação ao longo dos anos, possibilita o acompanhamento da evolução da DIF na maturidade em gerenciamento de projetos por meio de um indicador.

A maturidade de gestão de projetos relaciona o quão capaz está uma organização em gerenciar seus projetos com sucesso e o modelo de avaliação utilizado é o Prado-MMGP®. Seu questionário é composto por 40 questões distribuídas entre os níveis 2 a 5 de maturidade em gerenciamento de projetos.

Em 2021, a manutenção e melhoria contínua das práticas de gestão de projetos contribuiu para uma evolução do índice, mantendo a Diretoria no nível padronizado, com uma evolução de 0,58 em relação a 2020. Isso significa que a Autarquia faz o uso de metodologia e informatização por todos os envolvidos há mais de dois anos, realiza capacitações, padroniza os processos de desdobramento das estratégias, realiza ciclos de monitoramento periódicos dos resultados alcançados, dentre outras práticas.

O gráfico a seguir evidencia os avanços em gestão aplicados, contribuindo para o aumento de maturidade e para a melhoria dos processos internos da DIF.



Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros está a manutenção das rotinas de acompanhamento e controle das obras, alcançando patamares ainda melhores nos indicadores de variação de término e de maturidade de gestão de projetos.

XVIII. Desenvolvimento do SUPRA DIF

A iniciativa se refere ao desenvolvimento do Módulo Ferroviário no Sistema SUPRA. Esse sistema foi desenvolvido inicialmente pela Diretoria Rodoviária com o objetivo de padronizar o relatório de supervisão das obras de forma a otimizar o fluxo de informação entre as obras e o DNIT, reduzindo o tempo gasto com a tramitação dos relatórios físicos, melhorando, portanto, a eficiência do processo de medição e da fiscalização. Com isso, essa iniciativa está alinhada com o objetivo estratégico "Assegurar a celeridade e qualidade nas fiscalizações e contratações".

O Módulo Ferroviário compreende o desenvolvimento de 4 submódulos, são eles: painel administrativo, relatório de supervisão, análise de relatório e painel gerencial.

Resultados

Em 2021, foram concluídos os módulos de Relatório de Supervisão, Análise de Relatório, o Painel Gerencial e o Painel Administrativo, concluindo-se assim a entrega dos 4 submódulos e encerrando a demanda em questão. Como continuidade, o SUPRA seguiu para integração junto à equipe do sistema de referência, bem como para manutenção e melhorias contínuas.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros está a continuidade à manutenção do sistema SUPRA e trabalhar em suas eventuais melhorias.

XIX. Destinação de bens Ferroviários

Para o objetivo estratégico de “Aprimorar a Qualidade das Obras, Estudos, Projetos, Serviço e Gestão Patrimonial”, a DIF instituiu a iniciativa de destinação dos bens ferroviários. Essa iniciativa tem por finalidade promover a alienação dos bens por meio de cessão, doação e de leilão, a fim de garantir uma gestão eficiente, contribuindo para a preservação do patrimônio histórico e cultural do setor ferroviário. Além disso, a iniciativa resulta na redução dos gastos com contratos de manutenção e gestão de ativos ferroviários, bem como a entrada de novas receitas, por meio de leilão, para serem aplicadas na administração pública.

Resultados

Ao longo de 2021, o resultado de destinação de bens se demonstrou promissor, totalizando 3.566 bens destinados, valores esses que ultrapassam todos os bens já destinados anteriormente, desde 2018 até 2020. Em relação ao ano anterior, esse resultado saltou de 112 bens destinados para o patamar supracitado. Desdobrando o resultado entre suas modalidades, no que tange à cessão de bens, a meta prevista para o exercício de 2021 foi alcançada, considerando 1.090 bens cedidos frente a um planejamento de 392 bens, resultado impactado diretamente pelo engajamento das equipes envolvidas potencializado pela consolidação das práticas de gestão, com a manutenção de rotinas semanais de controle já implantadas em anos anteriores e a consolidação de novas rotinas, a exemplo das reuniões mensais de acompanhamento (N3) específico e direcionado dos cronogramas de leilão, junto

às Superintendências que apresentaram metas para o exercício em questão. Não menos importante, destaca-se também como fator relevante para o alcance das metas a definição de um plano de ação detalhado contemplando o caminho para alcançá-las, processo a processo, bem como a estruturação de metas individuais aos colaboradores. Dessa forma, apesar do desvio negativo específico na meta de cessão de bens móveis, representado por 15 bens a menos, o que se refere à diferença de quantitativo de bens constantes no processo meta e os bens que realmente foram encontrados/mapeados, não estando, portanto, relacionado a desempenho de conclusão do processo. Essa diferença foi compensada positivamente pelos resultados de cessão de bens imóveis, com um total de 724 bens frente a uma meta de 11 bens imóveis. Com isso, o número de bens cedidos em sua totalidade apresentou uma expressiva evolução em relação a 2020, considerando 1.090 bens cedidos em 2021 frente a 43 bens cedidos em 2020. A situação de superação da meta prevista em 2021 também foi observada para a modalidade doação, uma vez que foram doados neste período 2.476 bens frente ao previsto de 180 bens, se traduzindo também em um volume relevante e superior comparado com o ano anterior, de 69 bens. Cabe ressaltar que esse resultado da meta de doação foi impactado pelos processos de consultas públicas realizados pelas Superintendências Regionais do DNIT nos Estados do Rio Grande do Sul e do Espírito Santo.

Para o caso das cessões de bens imóveis, a diferença entre a meta planejada e a realizada se deu em função, principalmente, da primeira conversão do Contrato de Arrendamento em Termo de Cessão da Concessionária RUMO Malha Paulista, o qual o número de bens não foi considerado no planejamento, por envolver procedimentos de entidades externas ao DNIT, como MInfra e ANTT.

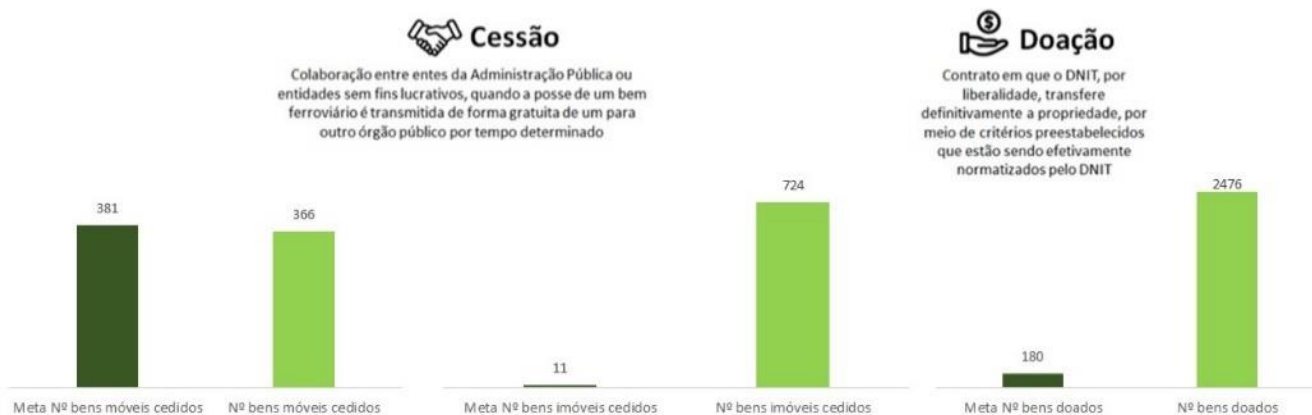
No ano de 2021, embora não tenham sido realizados leilões, houve muitos avanços nesta temática. Uma vez formalizados os desafios de leilão para o ano de 2021, foram iniciados os ciclos de reuniões mensais N3 de leilão junto à Coordenação-Geral de Patrimônio Ferroviário (CGPF) e às Superintendências SR-RS, SR-SP e SR-ES, em que os desafios foram traçados. Neste caso, o plano de ação composto por cada etapa do cronograma do leilão foi acompanhado e, em caso de atrasos, contramedidas e direcionamentos foram traçados. Nesse contexto, como resultado deste trabalho, destaca-se maior aderência e alinhamento entre Superintendências e metas da Diretoria no âmbito ferroviário, o que promove maior celeridade na sua execução. Com isso, diante de 4 leilões previstos, foram em 2021 finalizadas

duas consultas públicas, referentes às Superintendências do DNIT no RS (2502 bens) e ES (27 bens), não sendo necessária a execução das etapas posteriores dos cronogramas, que se referem ao leilão em específico. Com isso, os bens destinados oriundos do planejamento da execução dos leilões seguiram para a doação após Consulta Pública, totalizando 2.228 bens doados advindos do planejamento do leilão. Adicionalmente, o ano de 2021 apresentou considerável avanço no processo de credenciamento de leiloeiro, incluindo a aprovação junto à Diretoria Colegiada da Autarquia, encaminhando-o para sua conclusão em 2022 e, conseqüentemente, abrindo caminho para dar seqüência ao leilão da SR-SP e os demais relacionados às metas do ano subseqüente. Cabe ressaltar ainda que, mesmo se desconsiderar os bens doados advindos do planejamento dos leilões, em 2021, a modalidade de destinação representada pela doação ainda sim teria alcançado a meta.

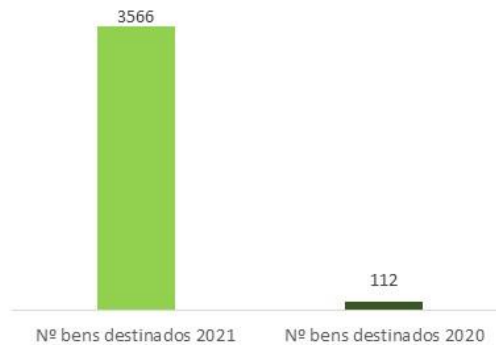
As figuras a seguir apresentam um resumo dos resultados em 2021 no âmbito da destinação de bens, uma das funções essenciais desta Diretoria e que impacta diretamente o objetivo estratégico de “Aprimorar a gestão socioambiental”.

Destinação de bens ferroviários

3.566 Bens destinados



Evolução do nº bens destinados 2021x 2020



Já em relação aos processos de avaliação técnica concluídos, relevante entrega da DIF e com impacto direto na destinação de bens, no tocante à doação, uma vez que a avaliação compõe uma de suas etapas, em 2021, foram concluídos 45 processos de avaliação técnica.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros estão a realização das alienações dos bens móveis não operacionais inservíveis, com enfoque para as Superintendências SP, RS, SC e RJ, a partir da conclusão do processo de credenciamento de leiloeiro especializado. Isto promoverá a economia de recursos com manutenção e gestão de ativos, e permitirá a realocação desses recursos em outras ações da Diretoria. Adicionalmente, destaca-se a continuidade ao aprimoramento dos procedimentos para execução dos processos de cessão e doação, garantindo a eficiência nos resultados, em um ano eleitoral.

Cabe ressaltar que antes da realização dos leilões, conforme alinhamento realizado com diversos Ministérios Públicos, a etapa de consulta pública se faz necessária, podendo não ser viável a realização de leilões por alguma Superintendência, caso tenhamos êxito com a destinação dos bens, como ocorreu no Espírito Santo em 2021.

XX. Mitigação do Passivo Ambiental em Imóveis Ferroviários

Ainda dentro do objetivo estratégico de “Aprimorar a Qualidade das Obras, Estudos, Projetos, Serviço e Gestão Patrimonial”, essa iniciativa tem por finalidade mitigar os passivos ambientais mapeados pela Inventariança da Extinta RFFSA ao longo da malha ferroviária transferida ao DNIT.

Resultados

Em 2020, foram continuadas as tratativas junto à CGMAB/DPP, visando a proposição de ações para tratamento dos passivos ambientais.

O primeiro trabalho refere-se ao passivo localizado no Pátio das Oficinas de Santos Dumont/MG, e, como avanço em 2021, destaca-se a finalização da contratação de empresa especializada visando o diagnóstico e levantamento de quantitativo, bem como de proposição de ações mitigatórias.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros está a obtenção/conclusão do diagnóstico por meio da elaboração de relatório de passivos ambientais e do projeto executivo de recuperação ambiental do Pátio Ferroviário de Santos Dumont, em Minas Gerais e, estabelecer um cronograma de ações para atuar na regularização do passivo ambiental existente no referido Pátio; e iniciar o planejamento visando atualizar o levantamento de passivos ambientais realizado pela Inventariança da extinta RFFSA.

O risco atrelado é o adiamento da referida iniciativa diante de uma possível limitação orçamentária de recursos, com conseqüente agravamento dos impactos ambientais.

XXI. Gestão do Patrimônio Ferroviário

Visando a melhoria do marco regulatório e também contribuindo para o objetivo de “Aprimorar a Qualidade das Obras, Estudos, Projetos, Serviço e Gestão Patrimonial”, essa iniciativa tem como foco o desenvolvimento de 3 temas especificados a seguir:



a. Normatização de rotinas e procedimentos para a gestão do patrimônio ferroviário

A iniciativa tem o objetivo de regulamentar as rotinas e procedimentos para a gestão do patrimônio ferroviário. Para isso, foi definida, por exemplo, a elaboração e validação das instruções normativas, que já foram inicialmente elaboradas.

Resultados

Destaca-se como avanço em 2021 o mapeamento da necessidade e identificação dos tópicos que necessitam de alteração do conteúdo disposto na IN nº 20/2020, que dispõe sobre o procedimento de Reconhecimento de Faixa de Domínio Existente no DNIT e que foi revogada pela IN nº 75/2021. Essa alteração se faz necessária no intuito de inserir o modo de transporte ferroviário nos vários dispositivos do normativo, visto que a ausência de regulamentação sobre a faixa de domínio em trechos ferroviários dificulta o levantamento de subsídios para os processos de retificação de imóveis lindeiros, de usucapião e de reintegração de posse.

Em complementariedade, foi também iniciada a elaboração da Instrução Normativa referente ao processo “Regularizar imóveis à faixa de domínio”.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros está a validação e publicação de todas as instruções normativas referentes à iniciativa em questão, com grande enfoque na temática de faixa de domínio para posterior estruturação do planejamento para o trabalho de reconhecimento da faixa de domínio ferroviária, tendo em vista que, conforme supracitado, trata-se de uma relevante questão no âmbito do Patrimônio Ferroviário.

b. Elaboração de proposta de alteração legal em conjunto com o MInfra dos imóveis DNIT/SPU

A iniciativa envolve elaboração de proposta de alteração do Decreto nº 7.929/ 2013, que regulamenta o inciso IV do art. 8º, da Lei nº 11.483/2007, objetivando regularizar a gestão de bens imóveis não operacionais da reserva técnica, pelo Grupo de Trabalho da Reserva Técnica, criado pela Portaria nº 183/2020, prorrogada pela Portaria nº 68/2021 formada por integrantes do DNIT, MInfra e ANTT e VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S/A.

Resultados

Após a finalização da Minuta com as propostas de revisão do Decreto regulamentador (Decreto nº 7929/2013) juntamente ao MInfra, que estabelece novos critérios para definição da reserva técnica necessária à expansão e ao aumento da capacidade de prestação do serviço público de transporte ferroviário, esta foi enviada à Consultoria Jurídica (ConJur) do MInfra em out/2021 para análise e validação, bem como compartilhada com a Secretaria do Patrimônio da União - SPU.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros está a análise e validação da Minuta pela ConJur do MInfra (MINFRA) e, pela ConJur do Ministério da Economia e, posteriormente, a sua publicação.

c. Regulamentação da Lei 13.448/2017, objetivando solucionar questões operacionais e logísticas por meio de alterações de contratos de concessão.

A iniciativa envolve a proposição de novo acordo de cooperação técnica DNIT x ANTT, bem como, a elaboração dos termos de cessão de bens arrendados, cujos contratos de arrendamento deverão ser extintos em atendimento a lei em questão.

Também, com a publicação do Decreto 10.161/2019, coube ao DNIT estabelecer os parâmetros e procedimentos para a alienação ou a disposição dos bens móveis ferroviários não operacionais inservíveis, o qual foi atendido pela publicação da IN nº 15/2020, também conhecida como IN de Desfazimento.

Resultados

Em 2021, houve a publicação do novo Acordo de Cooperação Técnica entre DNIT e ANTT.

Norteadas pela IN 15/2020, foi definido o fluxo do processo de desfazimento dos bens móveis inservíveis arrendados e não arrendados com todos os atores: Associação Nacional de Transportes Ferroviários - ANTF, Concessionárias Ferroviárias, MInfra, SR-SP e DIF.

Além disso, foi realizada a contratação da entidade SESI/SENAI e implementação do curso de Classificação e Avaliação de Bens Ferroviários, com o objetivo de capacitar 36 servidores das Superintendências, para execução das atividades a serem iniciadas em 2022 de desfazimento de bens inservíveis ferroviários da Autarquia.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros estão:

- Iniciar a limpeza dos pátios e faixa de domínio ferroviária com base na IN de desfazimento; concluir os processos de extinção dos contratos de arrendamento das Concessionárias demandados ao DNIT;
- Concluir o curso de capacitação de servidores Classificação e Avaliação de Bens Ferroviários em 2022; e
- Concluir a formação das comissões de avaliações nas SR.

XXII. Tratamento do Acervo Documental

Esta iniciativa se refere à implementação de programa de gestão documental de todo o acervo da RFFSA, por meio da contratação de empresa especializada para transferência ordenada, tratamento, organização, classificação e guarda do acervo.

Em 2019, o DNIT recebeu as Unidades Regionais da Inventariança da extinta RFFSA, situadas nas cidades de São Paulo - SP e Rio de Janeiro - RJ, por meio da Portaria nº 1.200/2019 MINFRA de 08/04/2019. Isto porque, apesar da Portaria nº 552/2018, ter estabelecido o prazo de conclusão dos trabalhos da Inventariança em 31/03/2019, ainda restaram atividades remanescentes que demandam definir atores que possam finalizá-las, conforme descrito no Relatório Final do Processo da Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A.- RFFSA.

Vale destacar que, até o final de 2017, os demais escritórios e acervo documental da extinta RFFSA (URPOA, URCUB, URTUB, URSAP, URSAL, URCAM, URBAU, URJUF, URBEL, URFOR, URREC, AG, URSAP) já haviam sido transferidos ao DNIT, em conformidade com o Termo de Conciliação nº 11/2015/CCAF/CGU/AGU - BMC, de 25/11/2015, cuja implantação da gestão documental também se faz necessária em função da necessidade de manutenção dos documentos, conforme determina o Arquivo Nacional.

Resultados

O tratamento do acervo documental vem ocorrendo com base na unificação e centralização da contratação de empresa especializada pela DAF, em atendimento à decisão por parte da Diretoria Colegiada. Dessa forma, ao final de 2020, foi assinado o Contrato DAF nº 810/2020.

Ao longo de 2021, o planejamento de tratamento e gestão do acervo documental da extinta RFFSA nos estados RJ, SP e PE foi colocado em prática. Com isso, durante o referido exercício, houve avanços quanto aos serviços de transferência ordenada, classificação e

organização dos documentos, seleção e listagem de eliminação, digitalização e tratamento de imagens, higienização, tratamento e organização documental junto às Superintendências mencionadas acima.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros estão finalizar os serviços de transferência do acervo documental de SP, do RJ e de PE para local apropriado, assim como a finalização do tratamento do acervo documental do RJ e PE. Adicionalmente, destaca-se também como relevante a digitalização das plantas do IPHAN junto à SR/PE. Em complementariedade, ao longo do primeiro trimestre/2022, será reestruturado um novo planejamento junto às Superintendências, a fim de expandir a implantação da gestão documental aos demais escritórios, considerando a necessidade de manutenção dos documentos conforme determina o Arquivo Nacional.

O risco atrelado é a possibilidade de limitação quanto à abrangência dos escritórios na implantação da gestão documental em 2022 diante de uma possível limitação orçamentária de recursos, com consequente perda de informações decorrente do mau acondicionamento do acervo em parte dos locais inadequados de guarda atuais.

XXIII. Manutenção e Gestão de Ativos Ferroviários

A Manutenção dos ativos ferroviários, representada pela ação 869V na LOA da DIF, se refere à supervisão e limpeza de pátios e almoxarifados usados para a guarda de bens móveis não destinados, que atualmente ocorre nas Superintendências Regionais dos estados do Pernambuco, São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. A gestão da ação deve ser integrada junto à destinação de bens. Na prática, refere-se ao atendimento às despesas de custeio mensal principalmente com serviços de vigilância eletrônica e vigilância armada patrimonial dos bens móveis e imóveis contidos nesses pátios. É importante destacar que esta iniciativa exerce impacto direto no objetivo de “Aprimorar a Qualidade das Obras, Estudos, Projetos, Serviço e Gestão Patrimonial”.

Resultados

O objetivo da iniciativa é realizar 100% do orçamento disponível para gestão e manutenção de ativos. Em 2021, foi executado 71% do recurso disponível para esta ação

(liquidado/dotação atualizada), indicando melhoria contínua na gestão dos recursos orçamentários da DIF a partir da execução dos ciclos mensais de monitoramento e controle dos resultados junto às Superintendências envolvidas. Cabe ressaltar ainda que, ainda em 2021, 99% do Restos a Pagar Inscritos 2020 foram executados em 2021, correspondendo a R\$ 1.996 mi em valores, execução essa relacionada ao tratamento do acervo documental, conforme descrito na iniciativa anterior. Também esse valor de RAP 2020 corresponde a 43% da LOA do exercício anterior.

Desafios Futuros e Riscos

Como desafio futuro, o DNIT deverá proceder com ações relacionadas à redução do objeto para os contratos atrelados a pátios ferroviários, cujos bens estão sendo gradativamente leiloados/destinados. Em paralelo, destaca-se a continuidade da manutenção e gestão dos ativos ferroviários, representada pela ação 869V.

XXIV. Melhoria dos processos da Diretoria Ferroviária (DIF)

A iniciativa de melhoria dos processos da DIF se iniciou em 2017, quando a partir da elaboração da cadeia de processos da DIF foram realizadas entrevistas junto aos servidores e definição de critérios para priorização dos processos a serem trabalhados, os quais apresentam maior relevância e impacto para a Diretoria quanto ao cumprimento da sua função.

A melhoria desses processos visa o aumento de sua eficiência, seja na redução do seu tempo de execução ou na melhoria da qualidade da sua entrega final. Dessa forma, a iniciativa está diretamente vinculada aos objetivos estratégico do DNIT de “Aperfeiçoar a governança, a integridade e a gestão estratégica” e “Otimizar a gestão das informações”.

Resultados

Ao longo de 2017 e 2018, foram definidas e implantadas as melhorias dos processos priorizados, conforme descrito anteriormente. No entanto, buscando o aperfeiçoamento contínuo, a partir da execução dos processos e identificação de desvios nos resultados dos indicadores frente às metas previstas, foi identificada necessidade de reavaliação de alguns processos, bem como de implantação de oportunidades de melhoria em novas priorizações.

Desta forma, em 2021, 4 processos foram revisitados para avaliação de novas melhorias:

- Processo “Gerir Fiscalização” - A partir da execução contínua dos processos ao longo dos anos, foram identificadas novas oportunidades de melhoria e novas práticas. Assim, foi realizada nova revisão do processo Gerir Fiscalização, tendo em vista a necessidade de garantir sua aderência ao mais recente manual de Gestão e Fiscalização de Contratos do DNIT, com referência a dez/2020. Dessa forma, como primeira etapa deste trabalho, foi realizada uma avaliação junto aos gestores da DIF acerca dos papéis e responsabilidades no âmbito das atividades desse processo. Após avaliação dos papéis e responsabilidades, foi dada sequência à nova rodada de implantação de melhorias no fluxograma do processo Gerir Fiscalização que envolve desde a emissão da ordem de serviço até a medição final do contrato. Adicionalmente, é importante também destacar que houve avanços na avaliação das atividades críticas, traduzindo-se na elaboração de novos padrões, como por exemplo, o procedimento operacional padrão que detalha o passo a passo para realização das medições dos contratos de estudos e projetos e obras pelo fiscal (elaboração da nota técnica de medição), garantindo a conformidade e a tempestividade da instrução processual. A implantação de novas melhorias acerca desse processo irá auxiliar à equipe da DIF a partir de maior clareza quanto aos responsáveis pelas etapas, bem como quanto às interfaces entre área técnica e orçamentária da DIF.

- Processo “Regularizar imóveis à faixa de domínio ferroviário” – Um dos processos finalísticos da cadeia anteriormente priorizado para implantação de melhorias, foi novamente revisitado em 2021, uma vez que a sistemática de controle e captura implementada e aprimorada ao longo deste ano forneceu *inputs* para novas melhorias junto às Superintendências. Como principais pontos de melhoria aplicados, destaca-se a consolidação das atividades de cobrança junto aos solicitantes de anuência, que dão entrada nas unidades locais do DNIT, mas não entregam a documentação corretamente ou demoram a retornar com as correções necessárias, uma vez que isso compromete a execução do processo quanto ao prazo. Assim, o fluxograma do processo foi revisado, bem como suas diretrizes gerais. Além disso, foi dada sequência ao trabalho de definição de critérios para estabelecimento da faixa de domínio para ferrovias de propriedade

do DNIT em casos em que não se tem as informações sobre as suas dimensões. Com isso, definiu-se como caminho a adoção das práticas contidas na IN nº 20/2020/, conforme detalhado na iniciativa “Normatização de rotinas e procedimentos para a gestão do patrimônio ferroviário” descrita neste relatório.

- Processo “Realizar incorporação do bem” - O processo “Realizar incorporação do bem” foi um dos processos já priorizados anteriormente para implantação de melhorias. No entanto, com fins de garantir sua aderência à realidade atual, os documentos anteriormente produzidos foram novamente revisitados. Com isso, realizou-se a revisão das interfaces do processo por meio de uma ferramenta específica (DEIP), mapeando as suas entradas, saídas, regulação e sistemas adotados, além da atualização do fluxograma do processo. Não menos importante, foi também atualizado o plano de ação decorrente das desconexões identificadas anteriormente, a fim de alcançar a implantação do processo desenhado para o ano subsequente.

- Processo “Alienar bem móvel não operacional” - O processo “Alienar bem móvel não operacional” também foi um dos processos já priorizados anteriormente para implantação de melhorias. No entanto, com fim de garantir sua aderência à realidade atual, os documentos anteriormente produzidos foram novamente revisitados. Com isso, realizou-se a revisão das interfaces do processo por meio de uma ferramenta específica (DEIP), mapeando as suas entradas, saídas, regulação e sistemas adotados, além da atualização do fluxograma do processo. Assim, a revisão ocorrida em 2021 teve como objetivo implantar novas melhorias identificadas, bem como realizar uma nova avaliação das tarefas críticas, que resultou na atualização de padrões já existentes.

Desafios Futuros e Riscos

Dentre os desafios futuros está a continuidade ao aprimoramento e/ou implantação de melhorias junto aos processos da DIF, dar seguimento à sistemática de controle dos resultados dos indicadores da referida Diretoria, bem como junto às SRs, para os casos em que se aplica tal interface.