

DNIT

ATA DA 106ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DO DNIT

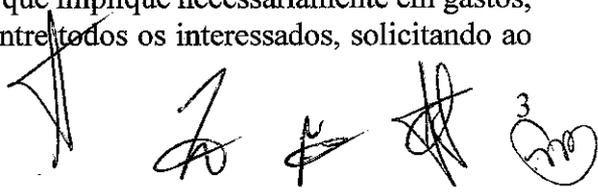
No décimo terceiro dia do mês de outubro do ano de dois mil e dezesseis, com o início às dez horas e dezessete minutos, realizou-se a Centésima Sexta Reunião Ordinária do Conselho de Administração do DNIT, na sala do Diretor-Geral do DNIT, na Sede do DNIT em Brasília/DF, sob a Presidência do Senhor Fernando Fortes Melro Filho – Secretário Executivo do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MT, com a participação dos seguintes Conselheiros, conforme consta no livro de presença: Luciano de Souza Castro – Secretário de Gestão dos Programas de Transportes - MT; Herbert Drummond – Secretário de Política Nacional de Transportes - MT; Valter Casimiro Silveira – Diretor-Geral do DNIT; e Zarak de Oliveira Ferreira – Diretor do Departamento de Programas de Infraestrutura do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão – MPOG. Compareceram ainda o Senhor Benedito Orlando Nava Castro – Auditor-Chefe do DNIT; e como convidados os Senhores Charles Magno Nogueira Beniz – Diretor de Infraestrutura Ferroviária; Marcelo Almeida Pinheiro Chagas – Coordenador-Geral de Obras Ferroviárias; Wellington de Aquino Sarmento – Coordenador-Geral do Consórcio STE–SISCON; a Senhora Joyce Costa Bernardi – Engenheira do Consórcio STE–SISCON; e o Senhor Wellington de Jesus Nouga – Chefe da Seção de Segurança da Informação, representando a Coordenação Geral de Tecnologia da Informação – CGTI. Devido à ausência inicial do Presidente do Conselho, seu substituto, o Conselheiro Luciano de Souza Castro, abriu a sessão e, passando à ordem do dia, deu prosseguimento ao exame das matérias constantes em pauta. Com relação ao **Item 1. Leitura, votação e aprovação da Ata da 105ª Reunião Ordinária do CA/DNIT**, a Ata foi lida, aprovada e assinada pelos Conselheiros presentes. No que tange ao **Item 2. Apresentação, por parte da Diretoria de Infraestrutura Ferroviária, a respeito da implantação do Instituto Nacional de Pesquisas Ferroviárias – INPF e dos Acordos de Cooperação Técnica já estabelecidos**, o Diretor-Geral chamou para compor a mesa o Diretor de Infraestrutura Ferroviária do DNIT, Senhor Charles Magno Nogueira Beniz, o qual se apresentou e afirmou ser um prazer ter sido convidado a participar do Conselho de Administração, colocando-se à disposição. Antes de passar à explanação acerca do assunto, o Senhor Valter Casimiro pediu a palavra para explicar aos demais Conselheiros o motivo pelo qual solicitou esclarecimentos acerca do INPF, asseverando que proposições para lavratura de Termos de Cooperação entre o DNIT e diversas entidades da área ferroviária foram recentemente apreciadas e aprovadas pela Diretoria Colegiada. Afirmou, contudo, que um desses Termos levava a crer que o objetivo era o de criação do INPF, e não meramente uma proposta de estudos para sua implantação. Explicou que tal fato ensejou a apresentação do assunto aos demais Conselheiros na 105ª Reunião Ordinária do Conselho de Administração, realizada em 30 de agosto de 2016, ocasião em que ficou decidido que os aludidos Termos de Cooperação e tudo o que fosse concernente ao INPF fosse tratado pelo Instituto de Pesquisas Rodoviárias – IPR, por meio da Diretoria de Planejamento e Pesquisa. Tal determinação, então, foi repassada ao Diretor de Infraestrutura Ferroviária, o qual solicitou uma oportunidade para discutir novamente a questão com os Conselheiros deste Colegiado. Após essa breve introdução, foi passada a palavra ao Senhor Charles Magno, o qual iniciou a apresentação destacando que o INPF é um projeto relacionado ao setor metroferroviário. Em seguida, exibiu um sumário com os tópicos a serem abordados ao longo da exposição, falando primeiramente sobre o percentual do Produto Interno Bruto – PIB aplicado em logística que, no Brasil, é de 20%, basicamente o dobro do percentual alocado pelos Estados Unidos e por outros países considerados desenvolvidos. Ato contínuo, disse que o Brasil teve uma queda de dezoito posições no ranking de competitividade do Fórum Econômico Mundial 2015/2016, estando na nonagésima oitava posição quanto à infraestrutura ferroviária, em um universo de cento e



quarenta países. Dando prosseguimento, o Senhor Charles reforçou a importância de ser implementado um centro de pesquisas e de desenvolvimento tecnológico para a área metroferroviária, com vistas ao incremento da competitividade nacional e à melhoria das mobilidades urbana e regional. Ratificou, também, o entendimento de que o conhecimento desenvolvido por centros de pesquisa representa um dos fatores decisivos para que muitos países tenham hoje uma adequada logística de infraestrutura em transportes. A seguir, mencionou a participação da iniciativa privada no projeto de implantação do INPF, tal como das seguintes entidades da área ferroviária: Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários – ANTF, Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos – ANP Trilhos, Associação Brasileira da Indústria Ferroviária – ABIFER e Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários – SIMEFRE. Em seguida, fez alusão ao inciso VII do artigo 82 da Lei nº. 10.233/2001, a qual, entre outras providências, criou o DNIT, e prevê que a Autarquia realize programas de pesquisas e desenvolvimento tecnológico, promovendo a cooperação técnica com entidades públicas e privadas. Depois, apresentou um breve histórico, desde a aprovação da criação do Instituto pela Diretoria Colegiada do DNIT, por meio do Relato nº. 282/2004; passando pelo estabelecimento do Contrato nº. 127/2008 com o Consórcio STE–SISCON, visando à modelagem do INPF; até a criação do GT Pesquisa, o qual, em 28 de março de 2014, emitiu relatório conclusivo corroborando a conveniência e a oportunidade da institucionalização da atividade de pesquisa no âmbito do Sistema Ferroviário. Continuando, o Senhor Charles Magno apontou os desdobramentos mais recentes acerca do assunto, dentre os quais estão a recomendação do Ministro dos Transportes, datada de julho de 2015, para que os trabalhos prosseguissem; a apresentação do tema à Diretoria Colegiada, em 29 de dezembro de 2015, ocasião na qual ficou acordado que a Diretoria de Infraestrutura Ferroviária – DIF solicitaria a manifestação da Diretoria de Planejamento e Pesquisa – DPP; e, por fim, a conclusão da DPP, em 7 de janeiro de 2016, colocando-se favorável “(...) à criação do Núcleo do INPF no âmbito do DNIT, sem prejuízo da continuidade das ações propostas por esta DPP para reestruturação do Instituto de Pesquisas Rodoviárias – IPR”. Neste momento, a palavra foi passada ao Senhor Wellington Sarmiento, Coordenador-Geral do Consórcio STE–SISCON, o qual explicou que o DNIT contratou o Consórcio para, dentre outros serviços, elaborar a modelagem do INPF. Disse que o Consórcio visitou diversos centros de pesquisa em transportes no Brasil e também utilizou como referências centros internacionais localizados, por exemplo, na Alemanha, Austrália, China, nos Estados Unidos e no Japão, tendo estado, neste último, por duas ocasiões e constatado a magnitude e a importância conferidas à pesquisa na área ferroviária. A respeito do centro localizado nos Estados Unidos, o Senhor Wellington citou o modelo institucional lá aplicado, o esquema de financiamento e os serviços prestados pela Transportation Technology Center, Inc, asseverando que, sempre que necessário, se recorre a este Instituto para a realização de testes e outros serviços. Elucidou aos presentes o objetivo do INPF, qual seja, o de desenvolver a engenharia metroferroviária para possibilitar o domínio do conhecimento e a atualização permanente da tecnologia do setor. Afirmou que esta é uma aspiração de todo o setor ferroviário, há muitos anos, mas que não foi possível concretizá-la devido a sua complexidade. Adiante, o Senhor Wellington fez uma síntese das principais atribuições do INPF, dentre as quais a proposição da política de incentivo e o estímulo ao desenvolvimento e à capacitação profissional; a promoção e a preservação do desenvolvimento e da inovação técnico-científica para o setor, realizando ensaios e testes; a implantação e a manutenção de política de programa de qualidade; a regulamentação da transferência de tecnologias. E elencou as atividades basilares do Instituto, a saber: formação, treinamento, pesquisa, testes, normalização técnica e certificação; esta última, incluindo a área de projetos, a construção e a supervisão das obras e a fase de operação. Mencionou as áreas de pesquisa afetas ao setor – infraestrutura, superestrutura, material rodante, operação, sinalização e segurança, desenvolvimento de protótipos e melhoria da mobilidade urbana – ressaltando que apenas

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller ones below.

a parte de infraestrutura estabelece conexão com o IPR, as outras áreas são específicas do modal ferroviário. O modelo institucional foi o próximo tópico abordado, em que foi ponderada a forma de Organização Social vinculada, porém, não subordinada, ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MT, dotada de personalidade jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, com autonomia administrativa e financeira, patrimônio próprio gerido pelos respectivos órgãos de direção e funcionamento custeado por recursos da União, do setor privado, por doações e receita própria. O Senhor Wellington sublinhou que, após a efetiva criação do Instituto, seria necessário regulamentar, por meio de um decreto legislativo, a cessão de uso de áreas pertencentes às extintas Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA e Ferrovia Paulista S.A. – FEPASA, visando a sua utilização como espaços para testes. No que tange ao modelo financeiro proposto, o palestrante ressaltou a responsabilidade compartilhada entre o Poder Executivo e a iniciativa privada com relação à implantação e manutenção do Instituto. Explicou que as receitas operacionais oriundas de convênios, consultorias e parcerias entre o INPF e a iniciativa privada, assim como recursos advindos de doações, seriam revertidos para investimento em pesquisas tecnológicas e ampliação da entidade. O palestrante apresentou o organograma proposto para o INPF, quando estiver em pleno funcionamento, a ser dirigido por um Conselho de Administração e sob o comando decisório do setor público em parceria com algumas entidades do setor privado. O representante do Consórcio prosseguiu dizendo que as assinaturas dos Acordos de Cooperação Técnica não envolvem a transferência de recursos por nenhuma das partes envolvidas, apenas a alocação de profissionais e a escolha de algumas instalações, sem efetivamente criar o INPF, o que só poderá ocorrer após superadas todas as etapas. O Núcleo Executivo criado para dar cumprimento ao Programa de Trabalho Referencial foi o próximo ponto exibido, seguido de nova menção aos Acordos de Cooperação já estabelecidos entre o DNIT e as entidades ligadas ao campo metroferroviário, acordos estes que, segundo o Senhor Wellington, poderão viabilizar o nascimento do INPF com baixo custo, mas com muitos laboratórios à disposição, contando com profissionais de excelente nível, o que possibilitará o exercício da sua atribuição de acreditador de materiais, bens e serviços. Como exemplo, citou uma futura parceria com a Universidade de São Paulo – USP, a qual possui uma área de ferrovias e almeja propor um curso de engenharia ferroviária, cuja ementa deverá ser aprovada pelo INPF, o qual funcionaria como acreditador também na área de formação. Logo em seguida, o palestrante fez referência ao Programa de Trabalho Referencial e seus objetivos, tais como, por exemplo, verificar as pesquisas e o desenvolvimento tecnológico em andamento no país, fazer o equacionamento financeiro que demonstre a sustentabilidade do Instituto, definir os locais possíveis de abrigar suas instalações e apresentar ao Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil os documentos legais para sua implantação. Por fim, foram brevemente apresentados pelo Senhor Wellington um questionário, já aplicado junto às entidades da área metroferroviária, para identificação de necessidades e projetos; os resultados oriundos dessa pesquisa; a minuta do estatuto social do INPF; a divulgação do Instituto nos principais eventos do setor; e algumas fotos de encontros realizados com diversas entidades e com o Presidente da Frente Parlamentar Mista de Ferrovias, no Congresso Nacional. Para finalizar, o palestrante enfatizou que o momento é de contenção de custos, mas, ao mesmo tempo, é indispensável consolidar o INPF para que o país tenha um sistema metroferroviário de primeiro mundo, promovendo a redução do Custo Brasil, a inovação e a maior competitividade da indústria nacional, além da melhoria da mobilidade regional e urbana. Afirmou ainda que é natural a preocupação com a fonte de sustentação do INPF, mas assegurou não ser este o momento de se pensar em dotação orçamentária, sugerindo a aplicação de cláusulas em futuros contratos de repactuação que venham a ser lavrados com as concessionárias, como uma das formas de aporte financeiro. Concluindo sua intervenção, disse que o DNIT tem sido pioneiro e corajoso em comandar o processo, sem que implique necessariamente em gastos, e frisou a importância de se firmarem parcerias entre todos os interessados, solicitando ao



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left, several smaller initials in the center, and a circled number '3' on the right.

Conselho a anuência para que os trabalhos continuem. Após a apresentação dos pontos relativos à implantação do INPF pelo Senhor Wellington Sarmiento, o Senhor Charles Magno disse que a Diretoria de Infraestrutura Ferroviária está prestes a assinar um contrato de consultoria o qual tem dentre os itens pertencentes ao objeto tratar da instituição do INPF. Em seguida, colocou-se à disposição do Conselho, juntamente com o Senhor Wellington Sarmiento, para responder aos questionamentos e dirimir as dúvidas dos Conselheiros. O Conselheiro Luciano de Castro, enquanto Substituto do Presidente do CONSAD, inquiriu aos presentes se algum dos membros gostaria de tecer comentários, momento no qual o Senhor Herbert Drummond manifestou-se positivamente e levantou alguns pontos sobre a exposição. Disse que, na última Reunião do Conselho em que foi abordada a questão do INPF, foi um dos Conselheiros a apresentar restrição ao projeto de criação do INPF. Justificou sua posição baseada no argumento de que tem sido difícil a experiência de reerguer o Instituto de Pesquisas Rodoviárias – IPR, constatada especialmente pela recente participação no Grupo de Trabalho, o qual tinha por objeto estabelecer a situação do IPR e ações para sua reestruturação. Neste momento, adentrou o Senhor Fernando Fortes, o qual foi contextualizado pelo Senhor Luciano de Castro a respeito do que havia sido discutido até o momento e, então, o Secretário-Executivo passou a presidir a reunião. O Senhor Drummond prosseguiu dizendo que a apresentação sobre o INPF foi muito elucidativa, mas não se abordou a parte do investimento orçamentário, sustentada na proposição de que, de início, não haverá custos para o DNIT ou para o Governo, o que foi reiterado por diversas vezes durante a fala dos palestrantes. Entretanto, asseverou que, no futuro, certamente haverá custo e que uma planilha descritiva do orçamento deve ser incluída nos dados da proposição. Reforçou a importância de mencionar esses números para investimento vindouro. Ressaltou também a pequena participação da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. no que foi apresentado, aparentando um engajamento e responsabilidade muito maiores da parte do DNIT e contrapôs dizendo que deveria ser o inverso, visto que esta empresa absorve boa parte das atribuições atinentes à área ferroviária na atual conjuntura, com vinculação ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Perguntou qual órgão ou empresa que, de fato, será responsável pela tomada de decisões relativas ao INPF, visto que o Conselho de Administração proposto é constituído de muitos membros de diversas entidades. Considerou que continua cético quanto à implantação do INPF por conhecer a dificuldade de reestruturação do IPR e por ter ciência de que o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias – INPH, atualmente, está voltado a atender à iniciativa privada. Com base nestes argumentos, disse estar convencido de que a criação de um novo Instituto de Pesquisas seria inapropriada para o momento, mas compreende não ser possível fazer a junção das atividades de pesquisa ferroviária às realizadas no âmbito do IPR. Disse ainda que, caso haja prosseguimento da proposta, não apresentaria voto contrário, no entanto, registrou sua posição de que, possivelmente, um Instituto como esse siga a mesma trajetória dos demais já existentes, estando fadado a não performar a contento ou a atender à iniciativa privada e não ao setor público. O Senhor Herbert finalizou, externando a preocupação com o fato de o setor público figurar apenas como investidor na instalação e modernização de laboratórios para usufruto da iniciativa privada, mas não vê obstáculos para a continuidade do processo, enfatizando apenas que as questões por ele apontadas devem ser contempladas na modelagem do Instituto. O Senhor Valter Casimiro, então, retomando a palavra, reiterou que trouxe o assunto do INPF para nova discussão do Conselho, visto que um dos termos de cooperação técnica a serem assinados por ele, como Diretor-Geral do DNIT, mencionava em seu texto a criação do Instituto e, já conhecedor do direcionamento dado pelo CONSAD ao tema, decidiu retomar o debate, especialmente por já haver muito trabalho realizado ao longo de vários anos, como exposto pelo Senhor Charles Magno. Dessa forma, considerou oportuno obter mais elementos da parte dos Conselheiros a fim de que as ações do DNIT não sejam contrárias à posição do Colegiado e sublinhou que a Autarquia, no momento, não está tendo nenhum tipo de custo financeiro com a questão.

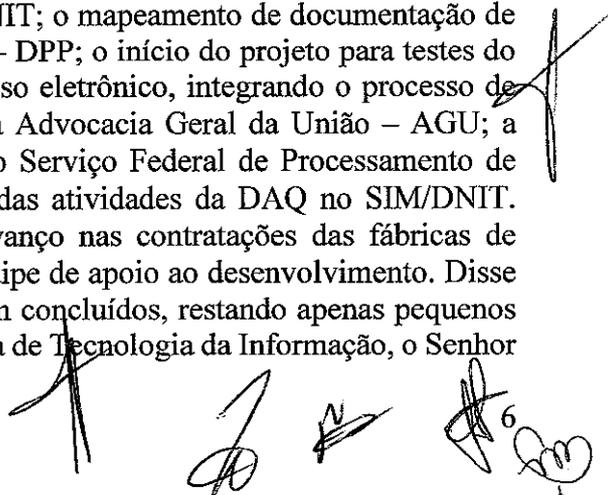
4

Em seguida, o Conselheiro Luciano de Castro disse reconhecer a importância do INPF, no entanto, considerou que sua estrutura é bastante grande e, mesmo a longo prazo, necessitando de um Decreto Legislativo para ser implementado, não é viável sua criação, argumentou inclusive, para sustentar sua posição, que o Brasil deixou de ser um país com característica ferroviária, pelo fato de ter deixado esse modal um pouco de lado, o que dificulta a tarefa de investir nessa área. Reconheceu o incalculável valor de se investir no modal ferroviário, mas observou que, no momento, não acredita ser possível a implantação de um Instituto de Pesquisa dedicado ao estudo das ferrovias. Disse ter apreciado bastante a apresentação, no entanto, reforçou que a estrutura proposta para o INPF é muito ampla e seu custo operacional, elevado. Em consonância com a intervenção do Conselheiro Drummond, ressaltou que o MT e o DNIT estão funcionando meramente como partícipes na proposição a respeito do INPF, com o que discorda, visto que, sob sua ótica, estas entidades deveriam ter uma posição de destaque e de comando num Instituto de Pesquisa na área de transportes, como ocorre atualmente com o IPR, o qual é gerenciado e conduzido pelo DNIT e pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. O Senhor Luciano realçou também que, a despeito do fato de o MT não possuir figura de comando na estrutura proposta para o INPF, como deveria ser, ficou evidente durante a palestra que o custeio do Instituto será financiado pelo Poder Executivo. Como ponto positivo, destacou que a questão ferroviária deve ser tratada separadamente do IPR, reforçou que os modais rodoviário e ferroviário precisam mesmo ser estudados e investigados por Institutos distintos. Em seguida, o Conselheiro Zarak pediu a palavra para expor sua opinião sobre o assunto, disse que, muito embora a apresentação tenha sido bastante esclarecedora, continua com sua posição anterior, explicou que estruturas como a do INPF devem estar cada vez mais próximas da iniciativa privada e menos do setor público. Complementou informando que há uma tendência crescente da parte do Governo em destinar grandes projetos à iniciativa privada, por meio de concessão. Acrescentou que esse tipo de ação está se iniciando agora e se faz necessário a fim de promover mudanças no país. Observou que o Governo tem funcionado mais como um cliente desses Institutos, e não como o gestor principal e financiador desse tipo de projeto. Especificamente quanto ao INPF, asseverou que, a partir do instante em que figurar no orçamento da União, perderá a aludida autonomia financeira, o que poderá prejudicar a consecução do empreendimento de maneira independente. O Senhor Presidente concordou com todas as colocações dos demais Conselheiros e disse que, de fato, não é o momento propício para criação de um Instituto como esse. Em seguida, franqueou a palavra ao Senhor Wellington Sarmento, o qual passou a responder os questionamentos dos Conselheiros. Primeiramente, disse que a VALEC esteve presente em todo o processo de estudos já realizados até o momento e foi representada nas reuniões semanais, as quais ocorriam sempre às quintas-feiras, na Secretaria Executiva do MT, durante o período aproximado de um ano. Ponderou que destinar a atividade de pesquisa ferroviária para a iniciativa privada é algo relativamente simples, no entanto, atentou para a necessidade de avaliar se esta é a melhor opção e se é, de fato, a posição do Governo acerca do assunto. Argumentou que é importante dar início ao processo de implantação do INPF, visto que, com base em experiências de outros países, pode demorar sessenta, oitenta anos, ou mais para isto acontecer, portanto, explicou que é um investimento de longo prazo, fez analogia dizendo que o prazo de cerca de oitenta anos poder parecer extenso pensando na vida humana, mas, para um país, reforçou que é pouco tempo. Retomando a palavra, o Conselheiro Luciano novamente disse estar convencido de que os Institutos precisam ser distintos, que os modais diferentes precisam de Institutos de Pesquisa diferentes, mas reiterou que, ainda que no início o investimento seja pequeno, no futuro haverá demandas, as quais precisarão ser atendidas e, dessa forma, a estrutura terá que ser maior para funcionar a contento. O Senhor Charles Magno interveio e disse que cada um dos Conselheiros apresentou considerações relevantes a serem pensadas a fim de realizar as modificações apontadas na modelagem do INPF, asseverou que a contribuição de cada um foi valiosa. Agradeceu todas as colocações



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller ones below it.

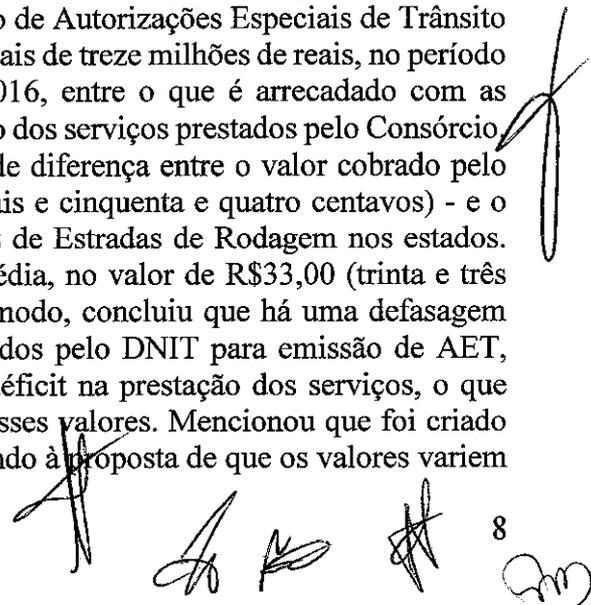
e comprometeu-se em aperfeiçoar a proposta e repensar o processo para o futuro. No que se refere ao **Item 3. Apresentação Trimestral das Ações da Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação – CGTI**, foi passada a palavra ao Senhor Wellington de Jesus Nougá, Chefe da Seção de Segurança da Informação da CGTI, o qual cumprimentou os presentes e deu início à explanação sobre os trabalhos realizados pela Coordenação no último trimestre do ano corrente. Discorreu primeiramente a respeito da ampliação do cabeamento na Sede da Autarquia em Brasília/DF, incluindo a adequação de infraestrutura correlata e o aumento de capacidade de pontos em diversas áreas do edifício; e sobre a implantação de toda a infraestrutura de cabeamento no novo prédio da Superintendência Regional do Amapá. Quanto à rede lógica (*switches*), o palestrante apontou seu remanejamento em diversas prumadas e a recuperação de seis *switches* danificados para uso nas Superintendências Regionais e nas Unidades Locais. Disse também que foram instalados oito *switches* gerenciáveis nas Administrações Hidroviárias e implantada a rede *WiFi* Corporativa na Sede em Brasília/DF, com cobertura em todas as instalações. Afirmou ainda que, junto com a implantação da política de segurança e controle de uso da rede *WiFi* Corporativa, houve a ativação de todos os usuários do Consórcio STE/DAQ na rede *WiFi* e o início da migração dos usuários da antiga rede para a nova estrutura. Dando prosseguimento, o palestrante citou, para a área de telefonia da Sede em Brasília/DF, a ampliação da capacidade de gerenciamento da central telefônica para atendimento às novas demandas nas unidades remotas e a implantação do sistema de telefonia móvel corporativa com vistas à utilização pelas áreas operacionais. Ainda a respeito da infraestrutura de telefonia, agora nas Superintendências Regionais, o Senhor Wellington citou a ampliação da capacidade de ramais, a implantação de ramais digitais em onze Regionais e de oito centrais telefônicas integradas ao Serviço Corporativo de Telefonia do DNIT, nas Superintendências do Amapá, de Roraima, do Acre e nas Administrações Hidroviárias, além da instalação de ramais remotos em unidades ligadas à Regional do Rio de Janeiro. A seguir, o palestrante mencionou outras melhorias realizadas pela CGTI: a ampliação, a revisão e a implantação de infraestrutura atinentes à área de som e imagem da Sede em Brasília/DF; a ampliação dos serviços prestados pela Central de Atendimento de Serviços – CAS; o incremento na capacidade de monitoramento do Centro de Monitoração de Serviços – CMS, com início de monitoração em algumas Superintendências; a ampliação da capacidade de processamento referente ao controle de acesso às dependências da Sede em Brasília/DF; a instalação e a substituição de câmeras relativas ao Circuito Fechado de Televisão – CFTV; a atualização da versão do Windows em todas as estações do DNIT; a migração do servidor de e-mail; o projeto e a implantação do *Skype for Business*; e a continuação da migração do servidor de arquivos. Com relação à segurança da informação, enumerou como progressos: a elaboração da documentação para renovar ou adquirir ferramentas relativas à segurança da informação; a organização e a execução do Comitê de Segurança da Informação e Comunicações; a elaboração da minuta da norma de utilização da rede *WiFi*, dentre outras. No âmbito da Coordenação de Sistemas, o palestrante trouxe como progressos: a conclusão do mapeamento da base do Sistema Integrado de Operações Rodoviárias – SIOR no Sistema de Informações e Monitoramento do DNIT – SIM/DNIT, permitindo a criação de consultas; a entrega de painéis da Diretoria Geral no SIM/DNIT; o mapeamento de documentação de sistemas da Diretoria de Planejamento e Pesquisa – DPP; o início do projeto para testes do barramento de serviços e a implantação do processo eletrônico, integrando o processo de multas ao sistema de cobrança de dívida ativa da Advocacia Geral da União – AGU; a análise dos processos de migração de sistemas do Serviço Federal de Processamento de Dados – SERPRO para o DNIT; e a integração das atividades da DAQ no SIM/DNIT. Asseverou, contudo, que há a necessidade de avanço nas contratações das fábricas de *Software*, *Mobile*, de Testes e de Métrica, com equipe de apoio ao desenvolvimento. Disse que o termo de referência e demais artefatos foram concluídos, restando apenas pequenos ajustes. Relativamente a projetos futuros para a área de Tecnologia da Informação, o Senhor

The bottom of the page features several handwritten signatures and initials in black ink. On the right side, there is a large, stylized signature that appears to be 'W. de Jesus Nougá'. Below it and to the left, there are several smaller, less distinct signatures and initials, including one that looks like 'J' and another with a '6' next to it.

Wellington apresentou como objetivos: a implementação e a expansão dos processos de governança (*Control Objectives for Information and related Technology* – COBIT); a implantação das fábricas de *software* e de serviços; o aprimoramento da unificação e da transparência nas informações do DNIT; o alinhamento com as áreas de negócio; a melhoria nos processos de atendimento aos clientes internos; o atendimento às demandas das Regionais quanto à rede estruturada de dados, voz e imagem; a instalação dos ativos de rede nas Administrações Ferroviárias, visando à integração na rede DNIT; a implantação total da rede *WiFi* na Sede em Brasília/DF e a publicação de Instrução que regule o uso deste serviço; os testes do projeto de videofone; a adequação da infraestrutura de som e imagem na Diretoria Geral e na Diretoria Colegiada; a implantação de *tags* veiculares nas cancelas de entrada e saída da garagem norte; e a recuperação do parque de TI (atualmente degradado). O palestrante alertou para o fato de que as únicas estações de trabalho que possuem garantia (que vence em 2017) são aqueles da marca Positivo e informou ainda que o DNIT é copartícipe de uma licitação a qual, segundo o MPOG, será realizada ainda em 2016. Registrou também que as dez unidades de servidores de rede existentes na Sede estarão sem garantia até o fim do ano e que, nas Superintendências, estão obsoletos e não possuem garantia. No que concerne às cópias de segurança, planeja-se a aquisição de equipamento de *backup*, pois atualmente não estão sendo efetuadas cópias de segurança do servidor de *e-mails Exchange*. Finalizando a exposição, relatou o objetivo de ampliação do sistema de monitoramento da rede DNIT (IPS, SIEM, Filtro de Conteúdo e Antivírus) e a análise para aquisição de ativos ou adoção de infraestrutura como serviço em nuvem. O Senhor Wellington agradeceu a oportunidade e disse estar à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários. Os Conselheiros apreciaram a apresentação e agradeceram a presença do palestrante. Em se tratando do **Item 4. Relatório Final de Auditoria nº. 06/2016/AUDINT/DNIT, referente ao Termo de Compromisso nº. 181/1995 – Memorando nº. 663/2016 – AUDINT/DNIT, de 31 de agosto de 2016**, o Auditor-Chefe do DNIT iniciou explicando que o presente Relatório trata de exames realizados no Termo de Compromisso nº. 181/1995, cujo objeto é a execução do projeto final, implantação, pavimentação, com obras de arte especiais e complementares do macro anel rodoviário que liga as rodovias BR-060/MS e BR-163/MS, no âmbito da Superintendência Regional do DNIT no Estado de Mato Grosso do Sul. Disse que o objetivo do trabalho foi verificar os principais entraves para a concretização do objeto do Termo de Compromisso em comento, verificar a conformidade nas prestações de contas dos repasses do DNIT e a aderência ao cronograma físico vigente, além de avaliar o controle interno da fiscalização de convênio e congêneres naquela Superintendência, de forma a subsidiar a Administração no posicionamento sobre a manutenção ou não do Termo de Compromisso em comento. O Senhor Orlando afirmou que a obra apresenta problemas relativos à desapropriação, no que tange aos pagamentos a serem efetuados por parte da Prefeitura. Ponderou que é possível que os recursos não estejam mais disponíveis para quitação das desapropriações e levantou prováveis dificuldades quanto ao reajuste de contrato e também questões de ordem política. Asseverou ainda que o Relatório em tela foi concluído dentro do prazo estabelecido na Ordem de Auditoria nº. 06/2016/AUDINT/DNIT. Dessa forma, fez o devido encaminhamento à Diretoria Geral e, em cumprimento ao artigo 13 da Instrução Normativa nº. 24, de 17 de novembro de 2015, o presente Sumário Executivo foi conduzido ao conhecimento deste Conselho de Administração. O Senhor Diretor-Geral, neste momento, registrou que, devido a diversos problemas apresentados, o posicionamento da Diretoria Colegiada do DNIT é pelo cancelamento do convênio e a posterior instauração de prestação de contas por parte da Autarquia. O Presidente do CONSAD e os demais Conselheiros agradeceram a exposição e se posicionaram de acordo com a postura do Senhor Valter Casimiro quanto ao assunto. No que concerne ao **Item 5. Relatório Final de Auditoria nº. 06/2016/AUDINT/DNIT, referente à Ordem de Serviço nº. 06/2016. Memorando nº. 693/2016 – AUDINT/DNIT, de 16 de setembro de 2016**, o Auditor-Chefe

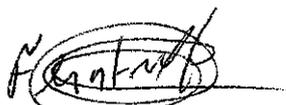


esclareceu que o Relatório trata de exames de auditoria realizados quanto à tempestividade dos prazos para apresentação e análise das prestações de contas dos instrumentos celebrados entre o DNIT e os órgãos ou entidades públicas ou privadas, sem fins lucrativos, seja por meio de convênios, seja por termos de compromisso ou congêneres, no período compreendido entre 1991 a 2016. Apontou como principal dificuldade a grande quantidade de prestação de contas a serem analisadas por um número exíguo de servidores. Acrescentou que a Diretoria tentou resolver a questão descentralizando a atividade para algumas Superintendências, mas em decorrência da falta de contadores e servidores especializados, não houve sucesso, tornando-se objeto de auditoria do Ministério da Transparência, Fiscalização e Controladoria Geral da União – CGU. Ressaltou que a recomendação da Auditoria Interna é que se dê celeridade e se encontre a melhor forma de agilizar os processos. Disse que existe uma minuta de instrução, em elaboração pela Coordenação de Contabilidade, pertencente à Coordenação Geral de Orçamento e Finanças da Diretoria de Administração e Finanças do DNIT, a qual pretende regulamentar o tema e acelerar as análises das prestações de contas. O Presidente do Conselho perguntou se existem muitas prestações de contas pendentes, ao passo que o Senhor Valter Casimiro esclareceu que as Superintendências Regionais de todo o país analisam, mas os dados são enviados para a Coordenação de Contabilidade, na Sede do DNIT, em Brasília/DF, e isso sobrecarrega a área, a qual realiza a análise financeira da prestação de contas, no tocante à validade da nota fiscal e ao preenchimento correto dos relatórios, dentre outras conferências. O Senhor Orlando Castro acrescentou que foi feita a descentralização da atividade para as Superintendências, mas como não foi estabelecido um prazo para finalizar as análises, as Regionais não atenderam em tempo. O Senhor Valter Casimiro, então, retomando a palavra, asseverou que, pelos motivos expostos, está sendo formulada a citada instrução para que sejam estabelecidos delineamento e regras a respeito do assunto. Disse ainda que o Tribunal de Contas da União já havia recomendado isso para o DNIT. O Conselheiro Herbert Drummond questionou se existe algum controle de produtividade dos técnicos em relação a essas prestações de contas e mencionou o exemplo do Ministério Público, onde os promotores são avaliados por produtos e relatórios analisados e entregues, ao que o Senhor Benedito Orlando respondeu que ainda não existe algo semelhante na Autarquia para esse fim. O Senhor Valter aditou que, para tentar resolver a questão de falta de pessoal, foi solicitado um novo concurso. O Senhor Herbert indagou se o Conselho detém alguma responsabilidade quanto ao direcionamento do assunto, o Auditor-Chefe respondeu que os assuntos trazidos pela Auditoria são apenas para ciência dos Conselheiros, não implicam em decisão. Finalizado o assunto, passou-se à apreciação do **Item 6. Relatório Final nº. 07/2016/AUDINT/DNIT, referente à Gestão de Autorização Especial de Trânsito – AET. Memorando nº. 694/2016 – AUDINT/DNIT, de 16 de setembro de 2016**, ocasião em que o Auditor-Chefe explicou aos presentes que o DNIT mantém o Contrato nº. 209/2013, estabelecido com o Consórcio STE-GISTRAN, responsável por executar os serviços de apoio técnico à gestão de processamento de Autorizações Especiais de Trânsito – AET. Esclareceu que houve um déficit de pouco mais de treze milhões de reais, no período compreendido entre abril de 2013 e janeiro de 2016, entre o que é arrecadado com as emissões de AET e o que é dispendido no pagamento dos serviços prestados pelo Consórcio. Acrescentou a informação de que existe uma grande diferença entre o valor cobrado pelo DNIT para emitir as AET - R\$16,54 (dezesseis reais e cinquenta e quatro centavos) - e o que é recebido, por exemplo, pelos Departamentos de Estradas de Rodagem nos estados. Disse que entidades taxam as Autorizações, em média, no valor de R\$33,00 (trinta e três reais) a R\$209,00 (duzentos e nove reais). Desse modo, concluiu que há uma defasagem muito expressiva na atualização dos valores cobrados pelo DNIT para emissão de AET, ocasionando prejuízo ao equilíbrio do contrato e déficit na prestação dos serviços, o que demonstrou a necessidade de se fazer o reajuste desses valores. Mencionou que foi criado um grupo de trabalho para avaliar o assunto, chegando à proposta de que os valores variem



8

entre R\$59,00 (cinquenta e nove reais) e R\$96,00 (noventa e seis reais). O Diretor-Geral do DNIT interveio e afirmou que o assunto será encaminhado para análise numa próxima reunião da Diretoria Colegiada. Retomando a palavra, o Senhor Benedito Orlando também informou ao Conselho que há inconsistências no contrato quanto à mão de obra especializada na análise das AET, que o valor cobrado não é compatível com a quantidade de profissionais em efetivo exercício, tendo sido demandado que o Consórcio comprove o trabalho efetivo dos colaboradores contratados. Em seguida, o Conselheiro Herbert Drummond atentou para as consequências advindas de um aumento abrupto dos valores referentes às AET e recomendou que os acréscimos sejam feitos de forma progressiva, no decorrer do ano, além de sugerir que os setores envolvidos sejam avisados, pois supõe que haverá uma grande reação por parte das entidades diretamente afetadas. O Senhor Valter Casimiro concordou com as colocações, agradeceu os esclarecimentos e reiterou que o assunto será, em breve, discutido e definido no âmbito da Diretoria Colegiada. Ato contínuo, o Presidente passou à apreciação do **Item 7. Relatório Gerencial relativo à situação das recomendações dos órgãos de controle, elaborado pela Auditoria Interna do DNIT**, oportunidade na qual o Auditor-Chefe deu ciência aos Conselheiros sobre os pontos do Relatório Gerencial e esclareceu que a CGU enviou Relatório de Gestão ao DNIT referente às contas de 2015, com prazo para resposta até o dia 27 do mês de outubro do ano vigente, o qual foi aprovado com ressalvas. Completou dizendo que foram apontadas oito constatações e dezesseis recomendações, sem nenhuma irregularidade mais severa a ser atendida. Ressaltou ainda que as constatações são factíveis e perfeitamente executáveis pela Autarquia, que já está tomando as devidas providências para sanar. Por fim, em se tratando do **Item 8. Assuntos Gerais**, não houve nenhum ponto levantado. Nada mais havendo a tratar, o Presidente agradeceu a participação dos Conselheiros e demais presentes, dando por encerrada a sessão às doze horas e quatro minutos, da qual eu, Marcela Braz do Couto, Secretária-Executiva do Conselho de Administração, lavrei a presente Ata, que é assinada por mim, pelo Senhor Presidente e pelos demais Conselheiros.-----



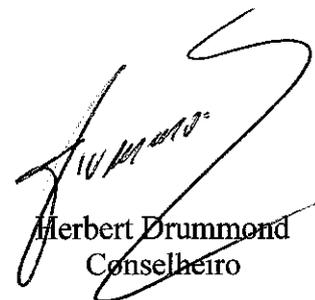
Fernando Fortes Melo Filho
Presidente



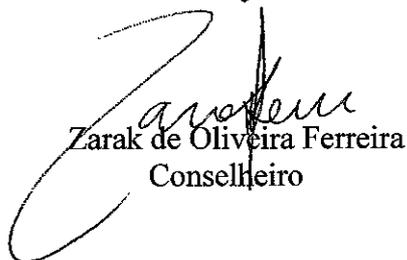
Luciano de Souza Castro
Conselheiro



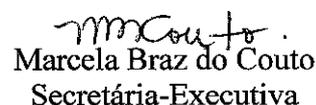
Valter Casimiro Silveira
Conselheiro



Herbert Drummond
Conselheiro



Zarak de Oliveira Ferreira
Conselheiro



Marcela Braz do Couto
Secretária-Executiva