

DNIT

ATA DA 109ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DO DNIT

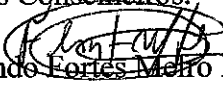
No segundo dia do mês de fevereiro do ano de dois mil e dezessete, com o início às dez horas e treze minutos, realizou-se a Centésima Nona Reunião Ordinária do Conselho de Administração do DNIT, na sala 13 do Gabinete do Diretor-Geral do DNIT, denominada Sala de Reuniões da Diretoria Colegiada, na Sede 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; e Halpher Luiggi Mônico Rosa – Diretor Executivo. Antes do início da apreciação da pauta, o Conselheiro Luciano de Castro solicitou ao Senhor Presidente e aos demais membros do Colegiado uma alteração na sequência dos trabalhos, de modo que o Item 4 fosse analisado logo após o Item 1, o que foi acatado por todos os presentes. Com relação ao **Item 1. Leitura, votação e aprovação da Ata da 108ª Reunião Ordinária do CA/DNIT**, a Ata foi lida, aprovada e assinada pelos Conselheiros presentes. No que concerne ao **Item 4. Relatório Final nº. 09/2016/AUDINT/DNIT. Sumário Executivo – Obras Emergenciais**, o Auditor-Chefe explanou que foi feito um levantamento das obras emergenciais declaradas pelo DNIT, entre os anos de 2011 e 2016, por modal, região e unidade da federação. Afirmou que foram executadas cento e oitenta e oito obras, as quais totalizaram um montante, em medições a preços iniciais, de R\$ 3.818.866.518,69 (três bilhões, oitocentos e dezoito milhões, oitocentos e sessenta e seis mil, quinhentos e dezoito reais e sessenta e nove centavos). Esclareceu que, desse valor, pouco mais de 1 bilhão de reais foi gasto apenas no ano de 2014, especialmente nos estados do Rio de Janeiro e de Minas Gerais. Em seguida, dentre as informações levantadas neste trabalho, o Senhor Benedito Orlando destacou a questão do prazo para realização das obras. Disse que, segundo a lei, a vigência deve se iniciar a partir da declaração da emergência. Entretanto, asseverou que os contratos eram assinados cinco meses após a declaração, muito próximo ao prazo final (de cento e oitenta dias), o que acabava por descaracterizar a emergência. O Auditor-Chefe acrescentou que a edição de uma instrução de serviço, no fim do ano de 2016, delegou aos Superintendentes Regionais a incumbência de iniciar o processo de contratação, o que conferiu maior agilidade aos trâmites. Por fim, demonstrou uma tabela com a quantidade de contratos emergenciais lavrados entre 2011 e 2016, por unidade da federação, demonstrando que os estados do Rio de Janeiro, de Minas Gerais e do Amazonas concentraram, respectivamente, 21%, 17% e 10% das obras emergenciais. O Senhor Luciano de Castro perguntou se todos os contratos foram feitos de forma regular. O Senhor Benedito Orlando disse que sim e que apenas a questão de prazo foi levantada e já está sob consulta da Procuradoria Federal Especializada junto ao DNIT. O Senhor Luciano de Castro afirmou que é bom que a Autarquia esteja de posse deste Relatório, pois a decretação de obras emergenciais sempre foi alvo de questionamentos quanto ao valor e a sua real necessidade. Por fim, no que diz respeito à quantidade de emergências decretadas, o Senhor Fernando Fortes chamou a atenção para seu decréscimo ao longo do tempo, considerando esse ser um fato positivo. Os Conselheiros agradeceram os esclarecimentos e passaram à apreciação do **Item 2. Apresentação acerca do papel da Diretoria de Infraestrutura Ferroviária – DIF**, momento no qual o Presidente do Conselho franqueou a palavra ao Senhor Charles Magno Nogueira Beniz para explanar a respeito das principais atribuições da Diretoria de Infraestrutura Ferroviária. O Senhor Charles Magno iniciou

demonstrando o organograma do DNIT e as Coordenações que compõem a DIF, a saber: Coordenação Geral de Obras Ferroviárias, Coordenação Geral de Patrimônio Ferroviário, Coordenação de Acompanhamento e Controle, Coordenação de Construção Ferroviária, Coordenação de Patrimônio Ferroviário e Coordenação de Manutenção Ferroviária. Informou que as atribuições da DIF de administrar e gerenciar a infraestrutura ferroviária nacional constam na Lei nº. 11.314, de 3 de julho de 2006, a qual alterou a Lei nº.10.233, de 5 de junho de 2001. O Senhor Charles deu prosseguimento e resumiu as competências da Diretoria, dentre as quais estão a administração e o gerenciamento da execução de programas e projetos de construção, manutenção, operação e restauração da infraestrutura ferroviária; o gerenciamento da revisão de projetos de engenharia na fase de execução de obras; e a execução do poder normativo referente à utilização da infraestrutura de transporte ferroviário. No que tange à questão de planejamento, o palestrante informou acerca do início da atualização do Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas – PROSEFER, cujo principal objetivo é mitigar cerca de onze mil problemas diagnosticados por meio dos estudos e das pesquisas realizados no âmbito do Programa. O palestrante listou resumidamente as obras, os estudos e projetos em andamento, por região. Para a Região Sul, mencionou a conclusão dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA de Curitiba/PR e de Jaraguá do Sul/SC, e a retomada e conclusão das obras relativas aos contornos ferroviários de Joinville/SC e São Francisco do Sul/SC. Concernente à Região Sudeste, afirmou estar concluído o EVTEA e em andamento o projeto básico relativo à variante ferroviária que engloba os municípios de Mirassol, São José do Rio Preto e Cedral, no estado de São Paulo. Destacou também a revisão de projeto do contorno ferroviário de Divinópolis/MG e a conclusão das obras de eliminação de conflitos ferroviários urbanos no município de Juiz de Fora/MG e da adequação da linha férrea no município de Barra Mansa/RJ, a qual depende de um Termo de Ajustamento de Conduta – TAC, referente ao remanejamento de quarenta e seis famílias, cujas tratativas se estendem desde 2009. Afirmou ainda que a previsão é de que haja uma solução até março do presente ano. O Senhor Charles lamentou que o maior acidente ferroviário com vítimas fatais no Brasil ocorreu em São José do Rio Preto/SP e defendeu a grande importância das obras ferroviárias naquela região. O Senhor Luciano de Castro inquiriu o palestrante acerca do remanejamento do pátio rodoviário de Rio Claro/SP, o qual encontrava-se pronto para ser licitado. O Senhor Charles respondeu que não há rubrica orçamentária para este ano, apesar de existirem o projeto, a licença e dispensa de licitação. Continuou a exposição e, no que diz respeito à Região Nordeste, citou como mais relevante a revisão de projeto da variante ferroviária de Camaçari/BA, obra constante do Plano de Aceleração do Crescimento – PAC. Ressaltou, contudo, que esse projeto enfrenta dificuldades, devido a demandas oriundas da comunidade quilombola que vive naquela região. Disse que a solução apontada, até o momento, é tratar da desapropriação e revisão de projeto durante o exercício de 2017 e, a partir de 2018, dar continuidade à obra. Ato contínuo, o Senhor Charles exibiu as obras da DIF constantes do PAC, dentre as quais a já mencionada variante de Camaçari e a adequação da linha férrea de Barra Mansa/RJ, incluindo a construção de pátio. Defendeu a inclusão de outras cinco obras no PAC, quatro das quais são transposições de linha férrea nos municípios de Juiz de Fora/MG, Guararema/SP, Botucatu/SP e Avaré/SP, e uma implantação de obras de arte especiais no município de Rolândia/PR. O Senhor Luciano de Castro lembrou que as obras ferroviárias dentro de áreas urbanas possuem grande impacto social e seguidamente perguntou quantas obras a DIF possui em sua carteira, independentemente de estarem ou não no PAC, ao que o Senhor Charles respondeu serem em torno de sessenta de pequeno e médio portes. O Senhor Valter Casimiro registrou que debateu com representantes do MT a possibilidade de remanejar as obras ferroviárias que estão em situação de DEMAIS para o PAC. O Senhor Charles pontuou que setenta milhões de toneladas de produtos são escoadas por ano na região de São José do Rio Preto/SP, e que a previsão é de que esse montante sofra um acréscimo de quarenta por cento nos próximos anos. Apesar disso, a DIF não possui obras em execução atualmente. O Senhor Luciano de Castro afirmou que há a necessidade de se estabelecer prioridades mínimas

para o setor ferroviário, o que poderia ser alcançado mediante a manutenção de diálogo com o MPOG. O Senhor Herbert Drummond sugeriu uma maior amplitude nas ações para a área ferroviária, por exemplo, efetuando decisões nas esferas operacional, tática e estratégica, extraindo dados dos estudos de viabilidade e tratando as demandas no contexto do planejamento estratégico do DNIT. O Senhor Charles prosseguiu trazendo mais detalhes relativos ao PROSEFER. Exibiu um mapa com os dezenove principais corredores ferroviários, nos quais foram diagnosticadas as onze mil constatações. Falou a respeito da minimização de conflitos decorrentes das operações ferroviárias em relação às operações rodoviárias em passagens em nível, às interferências com o tráfego urbano em cidades atravessadas pelas ferrovias e à ocupação na faixa ferroviária, além de identificar as obras prioritárias para a inclusão no Plano Plurianual – PPA. Em seguida, fez alusão à incumbência do PROSEFER de organizar os resultados de modo a serem um instrumento de gestão para os governos e suprirem seus órgãos com informações voltadas ao planejamento de ações e intervenções nos locais onde sejam necessários. Depois, listou os principais benefícios para a sociedade, tais como a melhoria da qualidade de vida nas cidades, o aumento da segurança para as populações lindeiras, a redução do risco de acidentes e a redução dos custos de transportes. Para o governo, colocou como benefícios a criação de um instrumento de gestão, a identificação de obras e ações prioritárias e a criação de um banco de dados atualizável com informações. Por fim, o Senhor Charles Magno requereu autorização aos Conselheiros para explanar a respeito do patrimônio ferroviário do DNIT, ocasião na qual o Senhor Herbert Drummond pediu a palavra e afirmou que gostaria de tecer alguns comentários, motivo pelo qual solicitou que essa parte fosse tratada em assuntos gerais, contando com a concordância dos demais membros do Conselho. No que tange ao **Item 3. Relatório Final nº. 07/2016/AUDINT/DNIT. Sumário Executivo – Auditoria em Gestão de Pessoas**, o Senhor Benedito Orlando afirmou que foi constatada a necessidade de se fazer um mapeamento das competências dos servidores que compõem o quadro da Autarquia, o que foi atendido por meio da lavratura do Termo de Execução Descentralizada nº. 431/2015, firmado com a Universidade Federal do Pará – UFPA, responsável por mapear as competências, avaliar o clima organizacional e capacitar os servidores para utilização do sistema para gerenciamento do mapeamento em questão (GESTCOM). O Auditor-Chefe salientou que o cronograma está atrasado atualmente, o que ensejou uma recomendação à Coordenação Geral de Gestão de Pessoas – CGGP visando à definição dos marcos para entrega dos produtos pactuados. Ato contínuo, relatou que nesta mesma inspeção houve a constatação de que há cinquenta e cinco cargos desocupados (funções gratificadas, funções comissionadas e DAS), distribuídos pelas Diretorias, Superintendências Regionais, Administrações Hidroviárias e Unidades Seccionais, o que não é recomendável sob o ponto de vista de gestão. O Senhor Valter Casimiro interveio e disse que muitos desses cargos não possuem um titular nomeado, mas contam com servidores substitutos, e chamou a atenção para o fato de que muitos estão vagos porque não há servidores para ocupá-los, como nas Superintendências de Roraima e do Amapá, por exemplo. Neste momento, o Senhor Fernando Fortes sugeriu que sejam remanejados engenheiros de locais com menor demanda para outros onde há mais necessidade e nos quais possam ser melhor aproveitados. O Diretor-Geral disse que o mapeamento de competências será concluído, permitindo identificar a lotação ideal para cada servidor, e reforçou que os estudos da UFPA subsidiarão a criação de normas a respeito do assunto. O Senhor Halpher Luiggi solicitou a palavra e citou o exemplo do modelo criado pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, a qual possui o banco de talentos implementado. Disse que, futuramente, será possível fundir o mapeamento de competências com o banco de talentos no DNIT, tornando possível um servidor de determinada Superintendência atuar em sua área de especialidade em uma Regional de outro estado, afirmação com a qual o Senhor Valter Casimiro concordou. Dando continuidade aos assuntos relacionados à Auditoria Interna, foi passada a palavra ao Senhor Benedito Orlando para que explanasse acerca do **Item 5. Relatório Anual de Auditoria Interna – RAINIT – Exercício 2016**, oportunidade na qual o Auditor-Chefe lembrou que a apresentação do RAINIT ao

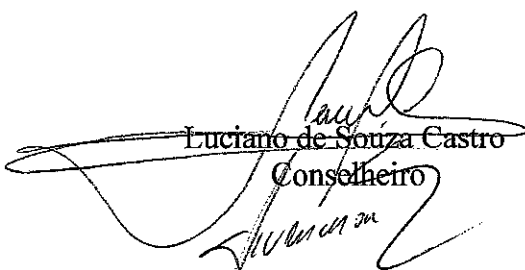
Colegiado, para posterior envio ao Ministério da Transparência, Fiscalização e Controladoria Geral da União – CGU, é uma formalidade que objetiva informar aos Conselheiros o que foi realizado no âmbito da Auditoria Interna no exercício anterior. Disse que, no ano de 2016, foram realizadas dezessete auditorias, das quais nove ordinárias e oito especiais. Mencionou algumas auditorias planejadas, dentre as quais as relativas ao Novo Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade – PNCV, cujo edital já foi divulgado em consonância com recomendações emanadas pelo Tribunal de Contas da União – TCU e pela CGU, e cuja licitação deve ocorrer no próximo dia 23 de fevereiro; às Autorizações Especiais de Trânsito – AET; e ao Instituto de Pesquisas Rodoviárias – IPR. Neste momento, o Senhor Valter Casimiro afirmou que foi feita seleção interna de servidores, tendo comparecido cinco interessados em atuar no Instituto, cujos processos de remoção já foram aprovados na Diretoria Colegiada. Acrescentou que escolha similar foi feita para as Administrações Hidroviárias e que, oportunamente, apresentará um relatório ao Conselho. O Senhor Herbert Drummond louvou a ideia de se realizar um chamamento, pois há muitos servidores empenhados. Lembrou, entretanto, que tudo deve ser feito como parte de um planejamento em gestão de pessoas e que a convocação e a remoção de servidores são ferramentas legítimas as quais trazem soluções. Disse também que o mapeamento de competências realizado pela UFPA terá uma grande utilidade, desde que seja muito bem administrado. O Auditor-Chefe, retomando a palavra, asseverou que, dentre as auditorias ainda pendentes devido a questões de prorrogação de prazo, estão a do Plano Anual de Trabalho e Orçamento – PATO e a relativa à Gestão em Projetos. Com relação ao ano corrente, informou que estão planejadas dez auditorias ordinárias, com margem para três ou quatro adicionais, devido a denúncias que porventura sejam feitas. O Senhor Fernando Fortes perguntou se as denúncias partem em sua maioria de servidores da Autarquia, ao que o Senhor Benedito Orlando respondeu que sim. O Senhor Herbert Drummond salientou que denúncias feitas sob litigância de má-fé devem ser apuradas, pois custos são gerados para a Administração. Finalmente, o Auditor-Chefe solicitou autorização do Conselho para fazer ajustes de forma, mas não de conteúdo, neste RAINT, antes de seu envio à CGU, o que foi consentido pelos Conselheiros presentes. No tocante ao **Item 6. Relatório gerencial relativo à situação das recomendações dos órgãos de controle, elaborado pela Auditoria Interna do DNIT**, o Senhor Benedito Orlando informou que não há nada significativo sobre os Relatórios de 2015 e de 2016, asseverando que tudo se encontra dentro dos prazos previstos. Finalmente, em se tratando do **Item 7. Assuntos Gerais**, a palavra foi franqueada ao Diretor de Infraestrutura Ferroviária, o qual iniciou os esclarecimentos concernentes ao Patrimônio Ferroviário do DNIT, advindo da extinção da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA. O Senhor Charles Magno traçou um panorama da situação atual, iniciando pelos bens operacionais arrendados às concessionárias ferroviárias para operação do sistema nacional de transporte ferroviário de carga, incluindo vagões, locomotivas, veículos de manutenção de linha, veículos rodoviários, máquinas, equipamentos, ferramentas e imóveis (linhas, oficinas, depósitos, escritórios e armazéns). Listou sucintamente a quantidade de bens operacionais existente, dentre os quais, cerca de quarenta e três mil vagões, mil e trezentas locomotivas, vinte e cinco mil quilômetros de malha ferroviária, vinte e oito mil máquinas e equipamentos, e oito mil imóveis, e disse que existem mais de trezentos mil itens catalogados. Afirmou que servem de embasamento para a gestão do patrimônio ferroviário a Lei nº. 10.233/2001, a qual cria o DNIT e a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e trata da gestão dos contratos de concessão e arrendamento, e a Lei nº. 11.483/2007, que dispõe acerca da revitalização do setor ferroviário e da destinação dos bens da extinta RFFSA. Seguiu enumerando os bens não operacionais a serem leiloados, ou seja, aqueles não arrendados às concessionárias ou devolvidos por elas durante a concessão. No que se refere à gestão dos bens não operacionais, esclareceu que a DIF realiza a cessão e a doação de bens móveis e imóveis, utiliza o leilão para bens móveis e promove as mutações patrimoniais, transformando bens não operacionais em operacionais. O Senhor Herbert Drummond lembrou que os processos de leilão são muito caros e que alguns leilões foram realizados, porém sem sucesso. Reiterou que

a situação atual demanda maior criatividade para a venda desses bens, ou seja, a busca de algo fora do processo ortodoxo de leilão. O Senhor Charles Magno informou que mais de mil e duzentos bens imóveis já foram cedidos para Prefeituras, entidades privadas e Governos estaduais, desde o ano de 2016. O Senhor Halpher Luiggi pediu a palavra e defendeu a ideia de inovação na modalidade de leilão, buscando parceiros internacionais os quais possam se interessar pelos bens a serem leiloados. Disse que muitos dos itens listados na apresentação podem ser inservíveis para o Brasil, mas são de grande utilidade em outros países. Elucidou que alguns equipamentos nunca foram utilizados nacionalmente e seriam bem aproveitados na África do Sul, por exemplo. O Diretor Executivo argumentou, por fim, que haverá um incremento nos recursos da União se interessados estrangeiros forem chamados a participar dos leilões. O Conselheiro Zarak de Oliveira notou que a inventariança existe há cerca de dez anos e afirmou ser necessário abrir uma linha de diálogo com a CGU, o TCU e o Ministério Público para facilitar o desfazimento desses bens, pois o custo de manutenção é muito elevado, declaração com a qual o Senhor Herbert Drummond concordou. O Senhor Charles Magno, retomando a palavra, disse que os próximos passos são o término das atividades da inventariança da extinta RFFSA – previsto para julho do ano corrente – e a transferência de seus treze escritórios regionais, localizados em São Luís/MA, Fortaleza/CE, Recife/PE, Belo Horizonte/MG, Juiz de Fora/MG, Campos/RJ, Bauru/SP, Curitiba/PR, Tubarão/SC, Porto Alegre/RS, Salvador/BA, Rio de Janeiro/RJ e São Paulo/SP, para a DIF. Apresentou resumidamente o planejamento estratégico da DIF, cujos objetivos são os de aprimorar o conhecimento do mercado, alinhar a estrutura organizacional à estratégia e aprimorar a gestão socioambiental. Finalmente, listou a atualização do PROSEFER, a gestão do patrimônio ferroviário e a implementação do Programa de Desobstrução de Faixa de Domínio Ferroviário como iniciativas do mapa estratégico. Os membros do CONSAD agradeceram ao Diretor da DIF pela presença e pelos esclarecimentos. Em seguida, o Senhor Valter Casimiro solicitou a palavra para comunicar aos demais Conselheiros a respeito de premiação oferecida pela CGU ao DNIT por ocasião do 4º Concurso de Boas Práticas da CGU, especificamente quanto à categoria de aprimoramento das apurações disciplinares e de responsabilização de entes privados, por meio da prática denominada Processo Administrativo para Apuração de Responsabilidade - PAAR. Concluiu a intervenção asseverando que o reconhecimento é motivo de orgulho para a Autarquia, afirmação com a qual concordaram todos os Conselheiros. Por fim, o Senhor Halpher Luiggi solicitou a palavra para acrescentar a informação de que o PAAR do DNIT demora um terço do tempo para ficar pronto, quando comparado ao mesmo procedimento aplicado pela CGU, o que denota a celeridade conferida ao processo. Nada mais havendo a tratar, o Presidente agradeceu a participação dos Conselheiros e demais presentes, dando por encerrada a sessão às onze horas e cinquenta e três minutos, da qual eu, Leonardo Villares de Almeida Affonso, Substituto da 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


Valter Casimiro Silveira
Conselheiro


Zarak de Oliveira Ferreira
Conselheiro


Luciano de Souza Castro
Conselheiro


Herbert Drummond
Conselheiro


Leonardo Villares de Almeida Affonso
Substituto da Secretária-Executiva