

# Relatório de Auditoria Anual de Contas



Presidência da República

Controladoria-Geral da União

Secretaria Federal de Controle Interno

## **Unidade Auditada: SECRETARIA-EXECUTIVA/MT**

Exercício: 2012

Processo: 50000.009595/2013-60

Município: Brasília - DF

Relatório nº: 201306166

UCI Executora: SFC/DITRA - Coordenação-Geral de Auditoria da Área de Transportes

---

## **Análise Gerencial**

Senhor Coordenador-Geral,

Em atendimento à determinação contida na Ordem de Serviço n.º 201306166, e consoante o estabelecido na Seção III, Capítulo VII da Instrução Normativa SFC n.º 01, de 06/04/2001, apresentamos os resultados dos exames realizados sobre a prestação de contas anual apresentada pela SECRETARIA-EXECUTIVA/MT.

### **1. Introdução**

Os trabalhos de campo conclusivos foram realizados no período de 01/01/2012 a 31/12/2012, por meio de testes, análises e consolidação de informações coletadas ao longo do exercício sob exame e a partir da apresentação do processo de contas pela Unidade Auditada, em estrita observância às normas de auditoria aplicáveis ao Serviço Público Federal. Nenhuma restrição foi imposta à realização dos exames.

Os exames foram realizados nas Unidades Jurisdicionadas diretamente subordinadas, consideradas neste Relatório como CONSOLIDADAS: Subsecretaria de Planejamento e Orçamento – SPO; Subsecretaria de Assuntos Administrativos – SAAD, Secretaria de Política Nacional de Transportes - SPNT; e Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes – SEGES, bem assim o Gabinete do Ministro/MT, Unidade Jurisdicionada considerada neste Relatório como AGREGADA.



## **2. Resultados dos trabalhos**

Verificamos na Prestação de Contas da Unidade a existência das peças e respectivos conteúdos exigidos pela IN-TCU-63/2010 e pelas DN-TCU-119/2012 e 124/2012.

Em acordo com o que estabelece o Anexo IV da DN-TCU-124/2012, e em face dos exames realizados, efetuamos as seguintes análises:

### **2.1 Avaliação da Conformidade das Peças**

As peças do processo de contas da Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes, de nº 50000.009595/2013-60, estão em conformidade com o disposto no art. 13 da IN TCU nº 63/2010. As peças contemplam os formatos e conteúdos obrigatórios nos termos da DN TCU nº 119/2012 e 124/2012 e da Portaria-TCU nº 150/2012.

Ressalta-se que o processo de contas foi entregue ao Órgão de Controle Interno 30 (trinta) dias após o prazo estabelecido na DN TCU nº 119/2012, de 18.01.2012, em função de solicitação da Empresa de Planejamento e Logística S.A, conforme Carta nº 151/EPL, de 27.03.2013. O pedido de prorrogação de prazo foi encaminhado ao TCU mediante o Ofício nº 236/2013/SE/MT, de 28.03.2013. Por meio do Ofício 0024/2013-TCU/SefidTransportes, de 02.04.2013, às fls. 05, o Tribunal de Contas da União deferiu o pedido do Ministério dos Transportes.

Mediante comparação dos dados constantes do Quadro A.6.1 - Força de Trabalho da UJ, referente ao exercício de 2011, com os dados informados no Relatório de Gestão da Unidade, referente ao exercício de 2012, pág. 121, observou-se que havia divergências, uma vez que, considerando o ingresso de 89 servidores e egresso de 261, a força de trabalho deveria ser outra.

Em resposta à Solicitação de Auditoria nº 201306166/22, de 21.05.2013, o Coordenador-Geral de Gestão de Pessoas, por meio do Memorando nº 197/2013 – COGEP, de 28.05.2013, apresentou os devidos esclarecimentos, bem como novo quadro da força de trabalho do Ministério, o qual consta de item específico deste Relatório.

### **2.2 Avaliação dos Resultados Quantitativos e Qualitativos da Gestão**

Após avaliação dos resultados quantitativos e qualitativos da UJ, verificou-se, especialmente naquilo que se refere à eficácia e eficiência no cumprimento dos objetivos e metas físicas e financeiras planejados ou pactuados para o exercício, que a Unidade obteve êxito parcial no desempenho da gestão, conforme explicitado a seguir.

O Órgão, durante o exercício de 2012, trabalhou com os seguintes Programas/ Ações lançadas no SIAFI na UG 390002 – SPO/MT, Setorial Orçamentária que, por sua vez, transfere às Unidades Executoras vinculadas à UO 39101 as seguintes dotações:



**Quadro 01: Demonstrativo das Ações**

PROGRAMA	AÇÃO	Dotação atualizada*	Movimentado pela SPO/MT (Descentralizações externas e internas)**	Trans ferido /execu tado %
0089 – Previdência de Inativos e Pensionistas da União	0181 – Pagamento de Aposentadorias e Pensões Serv. Cíveis	2.820.496.412,00	2.820.496.412,00	100
0901 – Operações Especiais – Cumprimento de Sentenças Judiciais	009S – Cumprimento de Débitos Judiciais Vincendos Devidos pela RFFSA	5.700.000,00	5.700.000,00	100
	0482 – Cumprimento de Sentença Judicial Transitada em Julgado Pequeno Valor Oriundo da Justiça Comum Estadual	500.000,00	500.000,00	100
	0486 – Cumprimento de Sentença Judicial Transitada em Julgado (Precatórios) Oriundo da Justiça Comum Estadual	300.000,00	300.000,00	100
0909 – Operações Especiais – Outros Encargos Especiais	00GM – Participação da União no Capital da ETAV	5.000.000,00	Execução pela própria SPO/MT (100%)	100
	OE80 – Participação da União no Capital da CODOMAR	300.000,00	0,00 (permaneceu disponível)	0
2072 – Transporte Ferroviário	127K – Apoio à Implantação do Trem de Alta Velocidade – TAV (Rio de Janeiro – São Paulo – Campinas)	64.333.333,00	Indisponíveis: 33.333.333,00 disponíveis 31.000.000,00	0
2073 – Transporte Hidroviário	14KV – Apoio à Implantação de Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do Rio Tietê	111.284.822,00	44.618.155,00 Indisponível: 66.666.667,00	40,09
2075 – Transporte Rodoviário	12JP – Apoio à Construção do Rodoanel – Trecho Norte no Estado de São Paulo	739.783.462,00	593.950.129,00 Indisponíveis: 145.833.333,00	80,29
	2907 – Fiscalização da Concessão dos Serviços da Exploração da Infraestrutura Rodoviária	1.478.948,00	978.948,00 Disponíveis: 500.000,00	66,19
	6391 – Regulação e Supervisão das Rodovias Concedidas aos Estados por meio de Convênios de Delegação	100.000,00	(disponíveis 100.000,00)	0
	7730 – Estudo para o Aprimoramento de Outorgas de Rodovias	100.000,00	0,00 (disponíveis 100.000,00)	0
2126 – Programa de Gestão e Manutenção do Ministério dos Transportes	0713 – Cumprimento de Obrigações decorrentes da Extinção do DNER	24.808.632,00	10.220.770,00 Disponíveis: 13.429.985,00	41,20
	09HB – Contr. Da União, de suas Autarquias e Fundações para o Custeio do Regime de Prev. Dos Servidores Públicos Federais.	16.666.625,00	16.666.625,00	100
	09IX – Cumprimento de Obrigações decorrentes da Extinção da RFFSA	27.762.828,00	14.542.828,00 disponíveis: 3.200.000,00 indisponíveis: 10.000.000,00	55,98
	09LH - Recomposição do Equilíbrio Econômico do Contrato de Concessão da Ponte São Borja-Santo Tomé (Brasil-Argentina) - Sentença Arbitral	20.614.975,00	(disponíveis: 20.614.975,00)	0
	14NF – Construção de Galpão no SGON II – DF	3.000.000,00	Bloqueados: 3.000.000,00	0
	2000 – Administração da Unidade	58.807.331,00	55.990.905,00 disponíveis: 1.149.760,00 bloqueados: 1.666.666,00	95,21
	2004 - Assistência médica e odontológica aos servidores, empregados e seus dependentes	32.600.000,00	32.600.000,00	100
	2010 – Assist. Pré-Escolar aos	96.000,00		100



	Dependentes dos Serv. e Empregados		96.000,00	
	2011 – Aux. Transportes aos Servidores e Empregados	2.900.000,00	2.900.000,00	100
	2012 – Aux. Alimentação aos Servidores e Empregados	6.760.000,00	6.760.000,00	100
	20CW – Assist. Médica aos Serv. E Empregados – Exames Periódicos.	9.600,00	9.600,00	100
	20TP – Pagamento do Pessoal Ativo da União	129.430.192,00	129.430.192,00	100
	4572 – Capacitação de Serv. Públicos Federais em processo de qualificação e requalificação	541.000,00	541.000,00	
	4641 – Publicidade de Utilidade Pública	14.000.000,00	14.000.000,00	
	6058 – Formulação de Política de Transportes	16.174.185,00	8.174.185,00 Indisponíveis: 5.000.000,00	50,34
	7528 – Revitalização do Patrimônio Histórico do Setor de Transportes	300.000,00	Disponíveis: 300.000,00	0
	8673 – Elaboração e Aperfeiçoamento de Indicadores	3.000.000,00	Indisponíveis: 3.000.000,00	0
	8785 – Gestão e Coordenação do PAC	1.000.000,00	Disponíveis: 1.000.000,00	0

**Fonte:** Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR, com base em consulta ao SIAFI/2012

\* Dados SIAFI GERENCIAL/2012

\*\* Dados SIAFI/2012

Conforme se pode observar no quadro anterior, nem todos os créditos foram descentralizados pela Setorial Orçamentária, alguns por terem sido bloqueados ou contingenciados, outros, permaneceram disponíveis sem a devida movimentação, como por exemplo, os Programas/Ações: 0909/OE80, 2075/6391, 2075/7730, 2126/09LH, 2126/7528, 2126/8785, cujos valores permaneceram 100% disponíveis, bem assim, os 2072/127K, 2073/14KV, 2075/12JP, 2075/2907. 2126/0713, 2126/09IX E 2126/2000, que tiveram apenas parte dos créditos descentralizados. Desta feita, a Unidade deverá esclarecer por quais motivos tais créditos não sofreram descentralização.

A Unidade, em complementação ao Memorando nº 299/2013/CGFC/SPO/MT, de 09 de agosto de 2013, da SPO/SE/MT, apresentou as seguintes informações acerca das ações indicadas no texto referente ao Quadro acima:

*“ OE80 – Participação da União no Capital da CODOMAR – os recursos são oriundos de emenda parlamentar ao Orçamento de Investimento destinado a manutenção e adequação de bens móveis, veículos, máquinas e equipamentos - aquisição de bens móveis para a AHITAR – no Estado do Maranhão, a atribuição de administrar AHITAR é do DNIT, onde foram alocados recursos para essa finalidade;”*

Segundo informações constantes do SIAFI a dotação autorizada, de R\$300.000,00 (trezentos mil reais) permaneceu disponível não havendo descentralização por parte da Unidade Orçamentária do MT a nenhuma unidade gestora.

*“127K – Apoio à Implantação do Trem de Alta Velocidade – TAV (Rio de Janeiro – São Paulo – Campinas) – Os recursos foram alocados para apoiar as obras de implantação do TAV, no entanto, essas obras não foram iniciadas em 2012, portanto, não houve necessidade de transferir recursos para essa finalidade;”*

De fato, os créditos permaneceram disponíveis durante todo o ano de 2012.



*“14KV – Apoio a Implantação de Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do Tietê – os recursos transferidos atenderam em 2012 o convênio firmado;”*

Do total autorizado de R\$ 64.333.333,00, permaneceram disponíveis na Unidade Orçamentária o montante de R\$31.000.000,00.

*“12JP – Apoio à Construção do Rodoanel - Trecho Norte – no Estado de São Paulo - os recursos transferidos atenderam em 2012 o convênio firmado;”*

Do total autorizado de R\$ 111.284.822,00, permaneceram indisponíveis na Unidade Orçamentária o montante de R\$ 66.666.667,00.

*“2907 – Fiscalização da Concessão dos Serviços da Exploração da Infraestrutura Rodoviária – os recursos transferidos foram suficientes para atender as despesas com os serviços de fiscalização da concessão da ponte internacional São Borja – Santo Tomé (Brasil/Argentina);”*

Do total dotado de R\$ 1.478.948,00 foram descentralizados pela Unidade Orçamentária apenas R\$ 978.948,00, dos quais apenas R\$ 627.615,97 foram empenhados.

*“6391 – Regulação e Supervisão das Rodovias Concedidas aos Estados por meio de Convênios de Delegação - não houve solicitação de recursos para atender demandas situadas no âmbito dessa ação orçamentária;”*

Em que pese não ter havido solicitação de recursos, houve o crédito orçamentário no valor de R\$100.000,00.

*“7730 – Estudo para o Aprimoramento de Outorgas de Rodovias - não houve solicitação de recursos para atender demandas situadas no âmbito dessa ação orçamentária;”*

Em que pese não ter havido solicitação de recursos, houve o crédito orçamentário no valor de R\$100.000,00.

*“0713 – Cumprimento de Obrigações decorrentes da Extinção do DNER – os recursos transferidos atenderam as obrigações decorrentes da extinção do DNER em 2012;”*

A Ação teve o total de R\$ 24.808.632,00 de dotação autorizada, porém, foram descentralizados pela Unidade Orçamentária apenas R\$10.220.770,00, R\$ 13.429.985,00 ficaram disponíveis naquela Unidade.

*“09IX – Cumprimento de Obrigações decorrentes da Extinção da RFFSA - os recursos transferidos atenderam as obrigações decorrentes da extinção da RFFSA em 2012;”*

Foram autorizados para a Ação em comento, R\$ 27.762.828,00. No entanto, foram descentralizados apenas R\$ 14.542.828,00. Permaneceu disponível na Unidade Orçamentária o montante de R\$ 3.200.000,00.

*“09LH – Recomposição do Equilíbrio Econômico do Contrato de Concessão da Ponte São Borja – Santo Tomé (Brasil-Argentina) – Sentença Arbitral – os recursos não*



*foram transferidos uma vez que o pedido de recomposição 2012 estava sob análise da Consultoria Jurídica do Ministério dos Transportes;*”

A dotação autorizada de R\$ 20.614.975,00 permaneceu disponível na Unidade Orçamentária. Não foram explicitados os motivos para a mora na análise.

*“2000 – Administração da Unidade – os recursos repassados foram suficientes para atender as necessidades administrativas desta Pasta;”*

*“7528 – Revitalização do Patrimônio Histórico do Setor Transportes – não houve solicitação de recursos para atender demandas situadas no âmbito dessa ação orçamentária;” e*

Em que pese não ter havido solicitação de recursos, houve o crédito orçamentário no valor de R\$300.000,00.

*“8785 – Gestão e Coordenação do PAC - não houve solicitação de recursos para atender demandas situadas no âmbito dessa ação orçamentária”*

Em que pese não ter havido solicitação de recursos, houve o crédito orçamentário no valor de R\$1.000.000,00.

Diante do exposto, verifica-se que a execução do orçamento do Ministério dos Transportes ficou abaixo do planejado, em níveis indesejáveis. Neste caso, o ideal seria que as despesas fossem efetivamente realizadas, considerando, inclusive as condições das Unidades de executá-las. Portanto, a Subsecretaria de Planejamento e Orçamento deve identificar os motivos que resultaram na baixa execução, de forma a conduzir o processo de execução orçamentária em busca da utilização integral dos créditos disponibilizados.

**Quadro 02:** Unidade 390007 – COGEP/MT

PROGRAMA		AÇÃO		VALOR EMPENHADO*	META FINANCEIRA - % REALIZADO**
0089	PREVIDÊNCIA DE INATIVOS E PENSIONISTAS DA UNIÃO	0181	PAGAMENTO DE APOSENTADORIAS E PENSÕES – SERV. CIVIS	2.819.796.412,00	113,40
2126	PROGRAMA DE GESTÃO E MANUTENÇÃO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES	09H B	CONTRIBUIÇÃO DA UNIÃO, DE SUAS AUTARQUIAS E FUNDAÇÕES P/ O CUSTEIO DO REGIME DE PREV. DOS SERV. PÚBLICOS FEDERAIS	14.382.247,10	86,29
		2000	ADMINISTRAÇÃO DA UNIDADE	3.924.990,96	61,62
		2004	ASSISTÊNCIA MÉDICA E ODONTOLÓGICA AOS SERVIDORES, EMPREGADOS E SEUS DEPENDENTES	32.600.000,00	95,16
		2010	ASSISTÊNCIA PRÉ-ESCOLAR AOS DEPENDENTES DOS SERVIDORESE EMPREGADOS	96.000,00	86,19
		2011	AUXÍLIO-TRANSPORTE AOS SERVIDORES E EMPREGADOS	2.900.000,00	155,44
		2012	AUXÍLIO-ALIMENTAÇÃO AOS SERVIDORES E EMPREGADOS	6.760.000,00	93,80
		20TP	PAGAMENTO DE PESSOAL	128.821.544,84	95,04



ATIVO DA UNIÃO					
		4572	CAPACITAÇÃO DE SERVIDORES PÚBLICOS FEDERAIS EM PROCESSO DE QUALIFICAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO	530.719,90	27,70

**Fonte:** Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR, com base em consulta ao SIAFI/2012.

\* Cálculo realizado com base nos dados constantes do Relatório de Gestão da Unidade.

\*\* Dados: Siafi Gerencial

**Quadro 03:** Unidade 390004 – CGRL/MT

PROGRAMA		AÇÃO		VALOR EMPENHADO* (SIAFIGER)	% EMPENHADO X PAGO
2075	Transporte Rodoviário	2907	FISCALIZAÇÃO DA CONCESSÃO DOS SERVIÇOS E DA EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA	627.615,97	47,42
2126	Programa de Gestão e Manutenção do Ministério dos Transportes	2000	ADMINISTRAÇÃO DA UNIDADE	46.312.913,52	75,70
		4641	PUBLICIDADE DE UTILIDADE PÚBLICA	12.333.334,00	32,13
		6058	FORMULAÇÃO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTES	170.472,51	100

**Fonte:** Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR, com base em consulta ao SIAFI Gerencial/2012

Das Ações constantes do quadro acima, ficaram disponíveis, ou seja, sequer foram empenhados o montante de R\$ 10.272.986,76, equivalente a 14,47%, sendo R\$ 351.332,03 (Ação - 2907); R\$ 5.781.241,48 (Ação - 2000); R\$ 1.666.666,00 (Ação - 4641); e R\$ 2.473.747,25 (Ação - 6058). Não houve justificativa da Unidade, no Relatório de Gestão em relação ao assunto.

**Quadro 04:** Unidade 390056 – SAADI

PROGRAMA		AÇÃO		EMPENHADO (SIAFIGER)	% EMPENHADO X PAGO
2126	Programa de Gestão e Manutenção do Ministério dos Transportes	0713	CUMPRIMENTO DE OBRIGAÇÕES DECORRENTES DA EXTINÇÃO DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM – DNER	4.324.473,97	100

**Fonte:** Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR, com base em consulta ao SIAFI Gerencial/2012

A Unidade Gestora recebeu créditos mediante provisão no montante de R\$10.220.770,00, empenhou R\$4.324.473,97, deixando disponíveis o total de R\$ 5.896.296,03, equivalentes a 57,69%. O montante empenhado teve como objeto o pagamento de juros de mora pelo atraso no pagamento dos Contratos PG 82/96-00; PD 01/01/95 e PD 01/02/94-0 (Mandado de Segurança nº 2009.34.00.036440-1 imperado pela Empresa PLANURB (Nota 5/2012/CONJUR-MT/CGU/AGU:CGAJ/TTM, Despacho 04/20120/CDEA/SAAD/SE/MT), no montante de R\$3.281.006,67, conforme dados constantes da 2012NS000001, de 7.2.2012. O restante, no montante de R\$17.881,60 refere-se ao Mandado de Bloqueio Judicial da 1ª Vara/PE referente ao Processo nº 0005252.66.2002.4.05.8300 (numeração antiga 2002.83.00.005252-5, referente à desapropriação do expropriado Vital da Fonseca Neto (dados extraídos da 2012NS000008, de 3.7.2012.

**Ação de Governo 2000 – ADMINISTRAÇÃO DA UNIDADE**

Trata-se da Ação Orçamentária 2000 – Administração da Unidade, que tem por finalidade constituir um centro de custos administrativos das unidades orçamentárias constantes dos orçamentos da União, de forma a agregar as despesas que não são passíveis de apropriação em programas ou ações finalísticas.



Trata-se de uma atividade padronizada - “Administração da Unidade”, que substitui as antigas atividades 2000 – Manutenção de Serviços Administrativos, 2001 – Manutenção de Serviços de Transportes e 2002 – Manutenção e Conservação de Bens Imóveis.

É uma forma de agregação de despesas de natureza administrativa que não podem ser apropriadas em ações finalísticas, nem a um programa finalístico. Essas despesas, quando claramente associadas à determinada ação finalística, devem ser apropriadas nesta Ação; quando não puderem ser apropriadas a uma ação finalística, mas puderem ser apropriadas a um programa finalístico, devem ser apropriadas na Ação Gestão e Administração do Programa (GAP 2272), e, quando não puderem ser apropriadas nem a um programa nem a uma ação finalística, devem ser apropriadas na Ação Administração da Unidade (2000).

Sendo assim, nesse tópico serão tratadas as ações não passíveis de serem apropriadas nem a um programa nem a uma ação finalística, e, portanto, apropriadas na Ação 2000 – Administração da Unidade.

A implementação desta Ação se dá de forma direta e compreende serviços administrativos; pessoal ativo; manutenção e uso de frota veicular, própria ou de terceiros, por órgãos da União; manutenção e conservação de imóveis próprios da União, cedidos ou alugados, utilizados pelos órgãos da União; tecnologia da informação, sob a ótica meio, incluindo o apoio ao desenvolvimento de serviços técnicos e administrativos; despesas com viagens e locomoção (aquisição de passagens, pagamento de diárias e afins); sistemas de informações gerenciais internos; estudos que têm por objetivo elaborar, aprimorar ou dar subsídios à formulação de políticas públicas; promoção de eventos para discussão, formulação e divulgação de políticas, etc.; produção e edição de publicações para divulgação e disseminação de informações sobre políticas públicas e demais atividades-meio necessárias à gestão e administração da unidade.

Citada Ação possui apenas um localizador, qual seja: 0001 – Nacional. E, no âmbito do Ministério dos Transportes possui 7(sete) Unidades Orçamentárias, quais sejam:

- 39101 – Ministério dos Transportes;
- 39207 – VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A;
- 39250 – Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT;
- 30251 – Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ;
- 39252 – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT;
- 39901 – Fundo da Marinha Mercante – FMM;
- 39253 – Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade – ETAV.

Ressalta-se que a abordagem dessa Ação dar-se-á apenas em relação à UO: 39101-MT.

O Programa 2126 – Programa de Gestão e Manutenção do Ministério dos Transportes, no qual está inserida a Ação 2000, objetivo desse tópico, tem 94 (noventa e quatro) ações. A Ação 2000 insere-se no contexto do Programa de Governo 2126 – Programa de Gestão e Manutenção do Ministério dos Transportes.

No âmbito da UO 39101, durante o exercício de 2012, a Setorial Orçamentária do Órgão (UG 390002 – SPO) recebeu, por conta da Lei Orçamentária Anual, o montante



de R\$ 58.807.331,00 destinado à Ação sob exame. Demonstrem-se, a seguir, os valores relativos à Ação 2000 no âmbito da SPO/MT:

**Quadro 05:** Dotação da Unidade

SPO/MT	R\$
<b>A – DOTAÇÃO INICIAL</b>	59.040.665,00
<b>B – DOTAÇÃO EXTRAORDINÁRIA</b>	1.666.666,00
<b>C – DOTAÇÃO CANCELADA/REMANEJADA</b>	1.900.000,00
<b>D – TOTAL AUTORIZADO</b>	<b>58.807.331,00</b>
<b>E – DESTAQUE CONCEDIDO</b>	753.000,00
<b>F – PROVISÃO CONCEDIDA</b>	<b>55.237.905,00</b>
<b>G – CRÉDITO DISPONÍVEL</b>	<b>1.149.760,00</b>

**Fonte:** Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR, com base em consulta ao Siafi Gerencial/2012

Houve a descentralização externa de créditos no montante de R\$ 753.000,00 (setecentos e cinquenta e três mil reais) que se deu mediante a transferência, em sua totalidade, em favor da Coordenação-Geral de Orçamento e Finanças da AGU – UG/Gestão: 110060/0001 – CGOF/SG/AGU, (PTRES 047361) para atender à contratação de escritório de advocacia para defender interesses da República Federativa do Brasil no tocante a ação movida pela Italplan.

No que tange à descentralização interna de créditos, no montante de R\$ 55.237.905,00 (cinquenta e cinco milhões e duzentos e trinta e sete mil e novecentos e cinco reais), foram favorecidas as seguintes Unidades Gestoras, com as respectivas Naturezas de Despesa:

**Quadro 06:** Descentralização de Crédito

UG	UGR	ND	VALOR
<b>390004 – CGRL/MT</b>	390037 - SAAD	3390000	44.324.155,00
	390037 - SAAD	3391000	230.000,00
	390037 - SAAD	4490000	7.540.000,00
TOTAL RECEBIDO PELA CGRL			<b>52.094.155,00</b>
<b>390007 – COGEP/MT</b>	390037 - SAAD	3390000	3.143.750,00
TOTAL GERAL			<b>55.237.905,00</b>

**Fonte:** 390037 – SAAD – Subsecretaria de Assuntos Administrativos

A Natureza de Despesa ND 339000 refere-se a aplicações diretas pela Unidade, sendo que a ND 339100 destina-se a despesas orçamentárias com pagamento de aposentadorias dos servidores inativos do Regime Próprio de Previdência do Servidor (RPPS) e de reserva remunerada e reformas militares. A ND 4490000 é destinada a aplicações diretas relativas a investimentos.

No âmbito da CGRL/MT houve a execução de 88,9%. Dos R\$ 52.094.155,00 (cinquenta e dois milhões e noventa e quatro mil e cento e cinquenta e cinco reais) recebidos mediante provisão da SPO/MT, a CGRL empenhou e executou R\$ 46.312.913,52 (quarenta e seis milhões, trezentos, doze mil, novecentos e treze reais e cinquenta e dois centavos), o que representa o percentual acima mencionado. Permaneceu disponível durante o final do exercício o montante de R\$ 5.781.241,48 (cinco milhões e setecentos e oitenta e um mil e duzentos e quarenta e um reais e quarenta e oito centavos).

A Unidade deverá informar os motivos para a não execução total dos valores recebidos.



No que tange à COGEP/MT a execução do montante recebido a título de provisão foi de 100%.

### **Ação de Governo 2907 – FISCALIZAÇÃO DA CONCESSÃO DOS SERVIÇOS E DA EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA**

Trata-se da Ação Orçamentária 2907 – Fiscalização da Concessão dos Serviços e da Exploração da Infraestrutura Rodoviária. A Ação em comento, segundo informações coletadas no site do Ministério do Planejamento, tem por finalidade assegurar que rodovias estejam em boas condições de trafegabilidade aos usuários, mediante a verificação do cumprimento das disposições contratuais e das metas estabelecidas nos contratos celebrados com as empresas concessionárias e nos convênios de delegação com os Estados da Federação.

A citada Ação apresenta dois localizadores, quais sejam: 0001 – Nacional e 0103 – Ponte Internacional São Borja – Santo Tomé (Brasil-Argentina). As Unidades Orçamentárias para a Ação em tela são: 39101 – Ministério dos Transportes e 39250 – Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Esta Ação insere-se no contexto do Programa de Governo 2075 - Transporte Rodoviário, e tem por objetivo assegurar condições permanentes de trafegabilidade, segurança e conforto aos usuários das rodovias federais, por meio da manutenção das vias e da adequação e recuperação da capacidade estrutural das pontes.

A implementação da Ação se dá por meio da verificação dos encargos previstos em contratos e convênios, controle por resultados com ênfase na observância das especificações dos parâmetros e dos padrões de qualidade estabelecidos e nas normas técnicas aplicáveis; homologação dos reajustes das tarifas de pedágio e revisão destas; expansão da capacidade da rodovia, assim como da modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações vinculadas às rodovias.

No âmbito do Ministério dos Transportes tem-se o localizador 0103, com créditos alocados, durante o exercício de 2012, no montante de R\$ 978.948,00 (novecentos e setenta e oito mil e novecentos e quarenta e oito reais), recebidos por intermédio de setorial orçamentária do Ministério dos Transportes, ou seja, SPO/MT.

Os créditos foram transferidos pela SPO/MT à Unidade Gestora 390004 – Coordenação-Geral de Recursos Logísticos/MT por meio de Provisão, para aplicação na Natureza de Despesa 338000 – Transferências ao Exterior. A Unidade Gestora Responsável pela aplicação dos recursos é a 390041 – Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes (SEGES).

Dos recursos recebidos, a CGRL transferiu, mediante empenho, o total de R\$ 627.615,97 (seiscentos e vinte e sete mil, seiscentos e quinze reais e noventa e sete centavos) para a Comissão Mista Brasileiro-Argentina (COMAB)/Delegação de Controle (DELCON), organismo internacional criado pelo Acordo de 22 de agosto de 1989 e seu Protocolo Adicional de 6 de julho de 1990 entre o Brasil e a Argentina, responsável pela supervisão da concessão da ponte São Borja - Santo Tomé.



A execução da Ação 2907 foi verificada mediante pesquisa no Sistema Integrado de Administração Financeira na totalidade dos recursos alocados no orçamento e repassados à CGRL/MT pela SPO/MT, conforme se vê na tabela a seguir:

**Quadro 07:** Dotação da Unidade

CGRL/MT	R\$
<b>A - PROVISÃO RECEBIDA (Da SPO/MT)</b>	978.948,00
<b>B - EMPENHOS EMITIDOS (pela CGRL)</b>	627.615,97
<b>C - EMPENHOS EXECUTADOS (favorecido DELCON)</b>	627.615,97
<b>D - CRÉDITO DISPONÍVEL (A-C)</b>	<b>351.332,03</b>

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR, com base em consulta ao Siafi Gerencial/2012

Registre-se por oportuno que, por intermédio da Portaria nº 62, de 8 de abril de 2011, o Ministro de Estado dos Transportes, considerando a necessidade de transferir os recursos financeiros, sob a gestão do Ministério dos Transportes, para a Comissão Mista Brasileiro-Argentina (COMAB)/Delegação de Controle (DELCON) e considerando ainda a necessidade de adoção de medidas que garantam a transferência dos recursos previstos no Plano de Trabalho Anual da DELCON, e, em face das conclusões do Grupo de Trabalho criado pela Portaria nº 272, de 4 de novembro de 2010, de instituir a periodicidade mensal de procedimentos de análise das despesas e repasses recebidos pela DELCON, resolveu constituir Grupo de Trabalho de Acompanhamento responsável pelas seguintes atividades:

- I - Analisar a prestação de contas mensal e anual da DELCON;
- II - Analisar o Plano de Trabalho da DELCON previsto para o exercício fiscal subsequente, nos padrões definidos pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão - MPOG, correspondente à parte dos recursos financeiros que caberá ao Governo Brasileiro, desde que apresentado previamente;
- III - Estabelecer os procedimentos a adotar para a transferência de recursos à DELCON;
- IV - Ficar responsável pela liberação dos recursos financeiros objeto do Plano de Trabalho do exercício; e,
- V - Submeter os atos normativos editados, tanto pela COMAB e como pela DELCON, à apreciação da área jurídica do Ministério dos Transportes com vistas a verificar se o teor desses atende aos preceitos legais nacionais e internacionais.

Para a composição do Grupo de Trabalho criado pela Portaria em comento, foram escolhidos representantes da Secretaria de Gestão de Programas de Transportes (SEGES/MT), da Subsecretaria de Assuntos Administrativos (SAAD/MT) e da Subsecretaria de Planejamento e Orçamento (SPO/MT).

Desta forma, faz-se necessário que a Unidade informe esta CGU sobre os resultados obtidos pelo citado Grupo de Trabalho.

Por meio do Ofício nº 570/2013/SE-MT, de 14.08.2013, a Secretaria Executiva ratificou os termos do Relatório Preliminar, referente à presente Auditoria Anual de Contas, apresentou informações adicionais sobre a Ação de Governo 2907, conforme segue:



*“O Grupo de Trabalho instituído pela Portaria nº 62, de 08/04/2011, em sua função de assessoramento técnico ao gestor da ação de Governo 2907, visa subsidiar a tomada de decisão acerca de todos os pedidos de repasse de recursos financeiros à DELCON. Nesse sentido, destacam-se a emissão de onze notas informativas de assessoramento, que abrangem a análise de dados referentes a gastos relacionados com pessoal, encargos trabalhistas, impostos e demais despesas de custeio de meses anteriores ao pedido e, além disso, ao plano de aplicação dos recursos pleiteados, ao saldo bancário da conta brasileira, entre outros, com o fim de examinar as contas e controlar os repasses.*

*No que diz respeito à execução parcial da provisão recebida para a referida ação, o fato originou-se de recomendação proferida pela Consultoria Jurídica desta Pasta, por meio do Parecer nº 402/2011/CGTA/CONJUR/MT/gaba, de 09/08/2011, no sentido de que somente sejam repassados à DELCON os recursos comprovadamente relacionados aos custos diretos de seu funcionamento. Dessa forma, foram transferidos tão somente os valores essenciais para manutenção da entidade”.*

### **Ação de Governo 6058 – FORMULAÇÃO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTES**

Trata-se da Ação Orçamentária 6058 – Formulação de Políticas de Transportes, que tem por finalidade fornecer dados básicos, informações, parâmetros e critérios para a realização da atividade de planejamento no setor de transportes, nos níveis normativo, operacional e estratégico.

É uma ação destinada à execução de estudos, pesquisas e avaliações, até mesmo por meio de convênios e parcerias, sobre oferta e demanda de transportes, custos, viabilidade econômica e tarifas de serviços, sistemas modais e multimodais.

Vinculada ao Programa 2126 – Programa de Gestão e Manutenção do Ministério dos Transportes, a implementação desta Ação, que se dá de forma direta, consiste no desenvolvimento de propostas, diretrizes, projetos e ações necessárias para mudança estrutural de matriz de transportes, fundamentada na multimodalidade, com a finalidade de subsidiar elementos para formulação de políticas e planejamento de transportes, com o objetivo de alterar a matriz de transportes e a otimizar a cadeia logística do país, por meio da contratação de consultorias e de empresas especializadas ou por meio de convênios/termo de cooperação a serem realizados com instituições de ensino, pesquisa, entidades governamentais e não governamentais afetas ao setor.

A referida Ação apresenta apenas um localizador, o Nacional – 0001, no âmbito do Ministério dos Transportes.

No âmbito da UO 39101, durante o exercício de 2012, a Setorial Orçamentária do Órgão, (UG 390002 – SPO), teve autorizado o montante de R\$16.174.185,00 (dezesseis milhões, cento e setenta e quatro mil, cento e oitenta e cinco reais) demonstrados no quadro a seguir:



**Quadro 08:** Dotação da Unidade

SPO/MT	R\$
<b>A – DOTAÇÃO INICIAL</b>	16.174.185,00
<b>B – DOTAÇÃO SUPLEMENTAR</b>	0,00
<b>D – TOTAL AUTORIZADO</b>	<b>16.174.185,00</b>
<b>C – CRÉDITO BLOQUEADO PARA REMANEJAMENTO</b>	5.000.000,00
<b>F – PROVISÃO CONCEDIDA</b>	<b>8.174.185,00</b>
<b>G – CRÉDITO DISPONÍVEL</b>	<b>3.000.000,00</b>

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR, com base em consulta ao Siafi Gerencial/2012

Houve a descentralização interna de créditos pela SPO/MT no total de R\$ 8.174.185,00 (oito milhões, cento e setenta e quatro mil, cento e oitenta e cinco reais), detalhados no quadro a seguir:

**Quadro 09:** Dotação da Unidade

PROVISÕES CONCEDIDAS – 390002 – SPO/MT				
FAVORECIDO	FONTE	ND	UGR	VALOR
<b>390004 – CGRL</b>	0100	33390.00.00	390040 – SEGES	2.157.183,00
	0100	33390.00.00	390042 – SFAT	800.000,00
	0129	33390.00.00	390040 – SEGES	985.002,00
<b>390058 – PREMEF/BIRD</b>	0148001493	33390.00.00	390040 - SEGES	4.232.000,00
TOTAL				<b>8.174.185,00</b>

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR, com base em consulta ao Siafi Gerencial/2012

No âmbito das UG receptoras dos créditos, a execução se deu da seguinte maneira:

**Quadro 10:** Dotação da Unidade

UG 390004 – CGRL/MT	UGR	ND	VALOR
<b>A - PROVISÃO RECEBIDA</b>	390040 - SEGES	33390.00.00	3.942.185,00
<b>B – DESTAQUE CONCEDIDO</b>			(1.297.965,24)
TOTAL (A-B)			<b>2.644.219,76</b>
<b>C – EMPENHO EXECUTADO</b>			170.472,51
<b>D – CRÉDITO DISPONÍVEL</b>			<b>2.473.747,25</b>

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR, com base em consulta ao Siafi Gerencial/2012

Os Destaques Concedidos pela CGRL/MT destinaram-se aos Termos de Cooperação de nº 01/12, 02/12, 03/12 e 04/12, firmados com os Convenientes: UG/Gestão: 153062/15229 – Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) - TC 01 E 02/12; UG/Gestão 153056/15227 – Universidade Federal Fluminense (UFF) TC 03/12; e UG/Gestão 153163/15237 – Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) -TC 04/12. O quadro a seguir apresenta informações adicionais individualizadas:

**Quadro 11:** Destaques Concedidos

Nº ORIGINAL	Nº SIAFI	CONVENIENTE	OBJETO	JUSTIFICATIVAS	VALOR	VALOR REPASSADO
<b>01/2012/SPNT/MT</b>		153062/15229 – UFMG	Estudo e pesquisa visando implantação de trem regional, trecho mun. de Altos e Teresina – PI e Codó – MA.			375.000,00
<b>02/2012/SPNT/MT</b>		153062/15229 – UFMG	Estudo de viabilidade serviços reg. transportes ferroviários, trecho Município São Luís/Itapecuru-Mirim.			375.000,00



03/2012/SPNT/MT  (vigência: 27.12.2012 a 30.6.2014)	373370	153056/15227 – UFF	Elaboração de estudo e pesquisas de natureza tecnológica e econômica, em subsídio ao aprimoramento da política de outorgas de rodovias federais.	Nenhuma das categorias funcionais abrangidas pelo Plano de Cargos do Ministério dos Transportes possui atribuições que atendam à realização do trabalho. Por ser de caráter multidisciplinar deverá envolver pessoal técnico especializado.	1.914.826,19	
04/2012/SPNT/MT  (vigência: 27.12.2012 a 30.6.2013)	673373	153163/15237 – UFSC	Desenvolvimento de metodologia para simulação de custos ferroviários e estudos de caso.	As categorias funcionais abrangidas pelo Plano de Cargos do Ministério dos Transportes não atendem o rol de atribuições e competências para as atividades necessárias à realização do trabalho.	493.440,00	165.000,00

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR, com base em consulta ao Siafi Gerencial/2012

Do total disponível e já deduzidos os destaques concedidos, a UG 390004 executou apenas 6,45%, equivalentes a R\$ 170.472,51. Tal valor foi destinado ao pagamento relacionado ao Contrato nº 18/2010 firmado com CONSORCIO LOGIT – GISTRAN, empresa contratada para execução dos serviços de consultoria na área de engenharia relativos à reavaliação de estimativas e metas do Plano Nacional de Logísticas e Transportes (PNLT) e desenvolvimento e implantação da sistemática para avaliação da evolução de portfólio e monitoramento dos fluxos de transportes. Pagamento das Notas Fiscais de nº 077, 078, 079, 080, 198, 199, 200 e 201 (informações constantes do empenho 2012NE800141).

No âmbito da UG 390058 – PREMEF/BIRD a execução assim se configurou:

**Quadro 12:** Recursos Externos

UG 390058 –PREMEF/BIRD	UGR	ND	VALOR
<b>A - PROVISÃO RECEBIDA</b>	390042 - SFAT		4.232.000,00
TOTAL			<b>4.232.000,00</b>
<b>C – EMPENHO EXECUTADO</b>			3.504.919,74
D – CRÉDITO DISPONÍVEL (A – C)			<b>727.080,26</b>

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR, com base em consulta ao Siafi Gerencial/2012

O quadro abaixo demonstra a execução pelo Premef/Bird com os respectivos percentuais:

**Quadro 13:** Execução de Recursos Externos

EMPENHO EXECUTADO – 390058 – PREMEF/BIRD		
DESPESA	R\$	%
PASSAGENS PARA O EXTERIOR	130.152,87	3,71
ASSESSORIA E CONSULTORIA TÉCNICA OU JURÍDICA	3.228.171,56	92,11
SERVIÇOS TÉCNICOS PROFISSIONAIS	65.600,00	1,87
INDENIZAÇÕES	80.995,31	2,31
<b>TOTAL</b>	<b>3.504.919,74</b>	<b>100</b>

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR, com base em consulta ao Siafi Gerencial/2012



Registre-se, portanto, que do valor acima, só foram efetivamente executados R\$336.937,87 (trezentos e trinta e seis mil, novecentos e trinta e sete reais e oitenta e sete centavos), sendo o restante inscrito em Restos a Pagar.

As despesas executadas destinaram-se a ressarcimento de diárias e pagamento de despesas com prestação de serviços de consultoria relativa a participações no Seminário Oficina Internacional – Governança no Setor de Transportes – MT (R\$ 254.937,87); e contratação de consultor individual para capacitação da equipe técnica do MT na preparação, implantação e avaliação de projetos de organismos internacionais pela Secretaria de Política Nacional de Transportes – SPNT/MT (R\$82.000,00).

Verifica-se que a Unidade, durante o exercício de 2012, executou pouco dos créditos alocados na Ação em comento, devendo, portanto, apresentar os motivos para a baixa execução.

#### **Ação de Governo 4641 – Publicidade de Utilidade Pública**

Trata-se da Ação Orçamentária 4641 – Publicidade de Utilidade Pública, que tem por finalidade propiciar o atendimento ao princípio constitucional da publicidade, mediante ações que visam informar, esclarecer, orientar, mobilizar, prevenir ou alertar a população ou segmento da população para adotar comportamentos que lhe tragam benefícios sociais, com o fim de melhorar a sua qualidade de vida.

Vinculada ao Programa 2126 – Programa de Gestão e Manutenção do Ministério dos Transportes, a implementação desta Ação se dá por meio de divulgação de conteúdos vinculados a objetivos sociais de interesse público, que assumam caráter educativo, informativo, de mobilização ou de orientação social, e que oriente à população, de forma clara e objetiva, a forma de usufruir os bens e serviços públicos.

Com apenas um localizador, o Nacional – 0001, no âmbito do Ministério dos Transportes têm-se as seguintes Unidades Orçamentárias:

- 39101 – Ministério dos Transportes;
- 39250 – Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT);
- 39251 – Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Ressalta-se que nesse tópico serão abordados apenas os gastos relacionados à UO 39101.

No âmbito da UO 39101, durante o exercício de 2012, a Setorial Orçamentária do Órgão, (UG 390002 – SPO), recebeu, por conta da Lei Orçamentária Anual, o montante de R\$ 14.000.000,00 destinados à Ação sob exame. Demonstra-se a seguir, os valores relativos à Ação 4641 no âmbito da SPO/MT:

**Quadro 14:** Dotação da Unidade

SPO/MT	R\$
<b>A – DOTAÇÃO INICIAL</b>	9.790.000,00
<b>B – DOTAÇÃO SUPLEMENTAR</b>	4.210.000,00
<b>C – DOTAÇÃO CANCELADA/REMANEJADA</b>	0,00
<b>D – TOTAL AUTORIZADO</b>	<b>14.000.000,00</b>



<b>E – DESTAQUE CONCEDIDO</b>	0,00
<b>F – PROVISÃO CONCEDIDA (Favorecido: 390004 – CGRL/MT)</b>	<b>14.000.000,00</b>
<b>G – CRÉDITO DISPONÍVEL</b>	<b>0,00</b>

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR, com base em consulta ao Siafi Gerencial/2012

Houve a descentralização interna de créditos pela SPO/MT no total de R\$ 14.000.000,00 (quatorze milhões de reais) em favor da Coordenação-Geral de Recursos Logísticos (CGRL/MT) que os executou da seguinte forma:

**Quadro 15:** Descentralização de Créditos

UG 390004	UGR	ND	VALOR
<b>A - PROVISÃO RECEBIDA</b>	390037 - SAAD	33390.00.00	14.000.000,00
<b>B - EMPENHO EXECUTADO</b>	390037 - SAAD	33390.39.93	12.333.334,00
<b>C - CRÉDITO DISPONÍVEL (A - B)</b>			<b>1.666.666,00</b>

Fonte: 390037 – SAAD – Subsecretaria de Assuntos Administrativos

Ressalta-se que embora a referida Ação tenha como unidade executora a Coordenação-Geral de Recursos Logísticos (CGRL), conforme pesquisa no SIAFI-Gerencial, a responsabilidade por desenvolvimento das ações de publicidade cabe à Assessoria de Comunicação, unidade vinculada ao Gabinete do Ministro, conforme dispõe o artigo 9º da Portaria nº 250, de 31 de outubro de 2012.

Houve a execução de aproximadamente 88% dos recursos recebidos. Tais recursos foram destinados ao pagamento de despesas resultantes do Contrato nº 014/2009 firmado entre o Ministério dos Transportes e a Empresa Link/Bagg Comunicação e Propaganda Ltda., cujo objetivo pauta-se na *Prestação de serviços de publicidade os quais compreendem: a) estudo, concepção, criação, execução interna, supervisão da execução externa e distribuição de campanhas, peças e materiais publicitários; b) pesquisa de pré-teste e pós-teste vinculados à concepção e criação de campanhas, peças e materiais publicitários; c) elaboração de marcas, de expressões de propaganda, de logotipos e de outros elementos de comunicação visual.*

Conforme Relatório de Gestão, no exercício de 2012, a Unidade desenvolveu as seguintes ações de publicidade:

- Veiculação de campanha de utilidade pública de prevenção de acidentes com o objetivo de mobilizar a sociedade em geral para a importância e a necessidade da educação no trânsito nas rodovias federais e privatizadas, a qual foi veiculada entre os anos de 2011 e 2012, nos meios de comunicação televisão e rádio.

- Veiculação da campanha “A culpa não morre nunca” composta de um filme, *spot* para rádio e diversas peças para internet. Essa campanha teve o lançamento no dia 28.12.2012 e foi veiculada até o dia 05.01.2013.

Desta forma, considera-se que a Ação 4641 está sendo realizada a contento pelo Ministério dos Transportes.



## 2.3 Avaliação dos Indicadores de Gestão da UJ

Ressalva-se a ausência de indicadores para avaliar a gestão das diversas unidades jurisdicionadas à Secretaria Executiva, deixando o Ministério de contar com um importante instrumento de avaliação do desempenho das mesmas. Sobre a ausência de indicadores foi esclarecido que no escopo do Planejamento Estratégico será considerada a questão, onde serão estabelecidas para cada Objetivo, Metas e Indicadores, inclusive de gestão.

Sobre as unidades específicas singulares, cujas contas estão consolidadas ao processo de contas da Secretaria Executiva, cabe registrar o empenho da Secretaria de Política Nacional de Transportes em desenvolver indicadores para a Unidade. A partir de 2010, a SPNT/MT iniciou o desenvolvimento de indicadores que auferissem o desempenho da Unidade.

Também a Secretaria de Gestão de Programas de Transportes (SEGES) dispõe de 13 indicadores de uso interno com o objetivo de medir o desempenho operacional da Unidade na realização de suas atribuições. Entre as atividades da Secretaria, duas têm indicadores associados, quais sejam: “Monitoramento das ações do PAC” e “Acompanhamento dos Programas de Trabalho da CIDE”.

## 2.4 Avaliação dos Indicadores dos Programas Temáticos

Sobre os indicadores de desempenho dos programas, tem-se a informação de que será realizada ampla discussão com os órgãos vinculados o que, no âmbito do Planejamento Estratégico, obrigatoriamente ensejará a definição de um rol de indicadores harmônicos e compatibilizados para os modos Rodoviário, Ferroviário, Hidroviário e para o tema relacionado à Regulação.

Com a implantação do novo Plano Plurianual 2012-2015, foram considerados indicadores por Programa Temático, para a função Transporte, assim distribuídos:

- Desenvolvimento Produtivo – 4 indicadores;
- Transporte Ferroviário – 14 indicadores;
- Transporte Hidroviário – 4 indicadores;
- Transporte Rodoviário – 11 indicadores.

Dessa forma, não foi possível realizara a avaliação dos referidos indicadores.

## 2.5 Avaliação da Gestão de Pessoas

Na avaliação da gestão de recursos humanos no âmbito do Ministério dos Transportes foi considerada a composição do quadro de pessoal sob responsabilidade da Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas - COGEP/MT, bem como a regularidade dos pagamentos na área de pessoal ativo e inativo, especialmente quanto ao cumprimento da legislação sobre admissão, remuneração, requisição de pessoal e concessão de aposentadoria e pensão.

Sobre a Força de Trabalho do Ministério, informada no Quadro A.6.1 do Relatório de Gestão do Órgão, observou-se divergência. Por meio do Memorando nº 197/2013 –



COGEP, de 28.05.2013, a Unidade apresentou os devidos esclarecimentos. Assim, foi informado que a composição correta da força de trabalho do Ministério dos Transportes, é a seguinte:

**Quadro 16:** Força de Trabalho.

Tipologias dos Cargos	Lotação		Ingressos no Exercício	Egressos no Exercício
	Autorizada	Efetiva		
<b>1. Servidores em Cargos Efetivos (1.1 + 1.2)</b>		1.334	140	132
<b>1.1 Membros de poder e agentes políticos</b>		1	-	-
<b>1.2 Servidores de Carreira (1.2.1 + 1.2.2 + 1.2.3 + 1.2.4)</b>		1.333	140	132
<b>1.2.1 Servidores de carreira vinculada ao órgão</b>		830	23	106
<b>1.2.2 Servidores de carreira em exercício descentralizado</b>		164	87	26
<b>1.2.4 Servidores Requisitados de outros órgãos e esferas</b>		339	117	-
<b>2. Servidores com Contratos Temporários</b>		-	-	-
<b>3. Servidores sem Vínculo com a Admin. Pública</b>		135	34	45
<b>Total de servidores (1 + 2 + 3)</b>		1.469	261	177

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR, por meio de consulta ao SIAPE

Foi informado que a força de trabalho disponível não atende plenamente as necessidades do Órgão e será elaborada proposta de concurso ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

Durante o exercício de 2012, a CGU indicou ao Ministério dos Transportes a existência de inconsistências em sua folha de pagamento. Foram constatadas ocorrências em 40 trilhas de pessoal de um total de 60 trilhas. Estas ocorrências envolveram 11.119 beneficiários/servidores. Os tipos de ocorrências evidenciados dizem respeito a pagamentos indevidos de aposentadoria/pensão, recebimento de vantagens indevidas, entre outras.

As trilhas consistem de cruzamento de dados que tem por objetivo identificar inconsistências relacionadas aos seguintes temas:

- a) Consistência do cadastro X descontos ou pagamentos;
- b) Consistência de pagamentos de valores informados ou parametrizados;
- c) Gratificações em razão do cargo efetivo;
- d) Pagamento e desconto de antecipação de férias;
- e) Gratificação Natalina / 13º salário;
- f) Pagamentos judiciais;
- g) Trilhas de verificação da consistência de dados de aposentadoria X pagamentos;
- h) Trilhas de verificação da consistência de dados cadastrais para pagamentos de Pensões.

Ainda em 2012 e até o encerramento dos trabalhos de auditoria, observou-se grande esforço da Coordenação-Geral de Gestão de Pessoal para a regularização das inconsistências. No entanto, permanecem pendentes de regularização 4.314 registros.



Sobre a inserção dos atos de admissão de pessoal, concessão de aposentadoria e concessão de pensão civil no Sistema SISAC, foram identificadas 550 ocorrências sem registros, no encerramento do exercício de 2012, com uma defasagem de até 60 dias após os registros no SIAPE.

A Coordenação-Geral de Gestão de Pessoal apresentou os devidos esclarecimentos sobre o assunto e informou, na reunião de busca conjunta de soluções, que regularizará os registros no sistema SISAC.

## **2.6 Avaliação da Situação das Transferências Voluntárias**

O Ministério dos Transportes, por meio da Coordenação-Geral de Recursos Logísticos da Subsecretaria de Assuntos Administrativos (CGRL/SAAD), em 27.12.2012, firmou com a Universidade Federal Fluminense (UFF) o Termo de Cooperação para Descentralização de Crédito nº 03/SPNT/MT e com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) o Termo de Cooperação para Descentralização de Crédito nº 04/SPNT/MT.

O Termo de Cooperação nº 03/SPNT/MT (fls. 41 a 43), Siasi nº 673370, firmado com a Universidade Federal Fluminense, tem por objeto a prestação de serviços com vistas à Elaboração de Estudos e Pesquisas, de Natureza Tecnológica e Econômica, em subsídio ao Aprimoramento da Política de Outorgas de Rodovias Federais, no valor de R\$ 1.914.826,19.

O Termo de Cooperação nº 04/SPNT/MT (fls. 42 a 52), Siasi nº 673373, firmado com a Universidade Federal de Santa Catarina, tem por objeto a contratação de serviços técnicos especializados de engenharia para o desenvolvimento de metodologia para simulação de custos ferroviários e estudo de caso, no valor de R\$ 493.440,00.

Da análise dos referidos Termos, constatou-se que esses não foram analisados pela Consultoria Jurídica do Órgão e que não havia cláusula referente à destinação dos bens adquiridos. A SPNT, em atendimento ao contido na Solicitação de Auditoria nº 20126166/29, informou que adotou a minuta padrão do *Termo de Cooperação para Descentralização de Crédito*, anexa à Portaria Conjunta nº 8, de 7.11.2012, segundo a qual é dispensada a análise jurídica, e que a própria Conjur dispensou tal análise. Não obstante o correto posicionamento da SPNT, dadas as peculiaridades do Órgão e de cada objeto firmado, sugeriu-se a análise da jurídica, ainda que a *posteriori*. Quanto aos bens adquiridos, a SPNT informou que, caso haja aquisição de bens, será firmado um Termo de Compromisso para que, concluído o objeto, sejam transferidos ao Ministério e que, nos próximos termos de cooperação, será inserida cláusula específica.

Registra-se ainda que há termos de cooperação não cadastrados no Siasi com vigência até o exercício de 2013. Após a edição da Portaria Conjunta nº 8, de 7.11.2012, esse registro tornou-se obrigatório.

## **2.7 Avaliação da Regularidade dos Processos Licitatórios da UJ**

Em todos os processos analisados, verifica-se que as aquisições atenderam aos trâmites internos, em especial a análise da consultoria jurídica, a declaração de disponibilidade



orçamentária e financeira e a autorização da aquisição na modalidade, aprovada, pelo Secretário Executivo, entre outros controles.

No caso específico das aquisições realizadas com inexigibilidade ou dispensa de licitação, verifica-se que foram observados os procedimentos pertinentes, com destaque para a pesquisa de mercado, para a análise da consultoria jurídica e para a autorização da aquisição do bem ou serviço pelo Secretário Executivo. Em geral, os processos de inexigibilidade ou de dispensa envolveram contratação de instituições de ensino do governo federal para capacitação de servidores bem como casos de exclusividade do fornecedor, conforme relatado em item específico.

## **2.8 Avaliação da Gestão do Uso do CPGF**

O Ministério dos Transportes disponibilizou informações e documentos pertinentes à utilização do Cartão de Pagamento do Governo Federal (CGPF). Da análise do material disponibilizado, entre eles as 13 prestações de contas pertinentes ao mês de setembro/2012, verifica-se que o Órgão dispõe de normativos internos (Portaria nº 148/2008 e IN nº 1/2008) que regulamentam o uso, a gestão, a prestação de contas e as exigências para a sua aprovação. No que se refere à avaliação e prevenção de riscos, os diversos setores envolvidos procedem à análise de todas as etapas e, caso identificadas falhas, o portador é notificado para corrigi-las, e, caso sejam insanáveis, nos normativos, estão previstas as providências cabíveis, entre elas a apuração de responsabilidade e tomada de contas especial.

## **2.9 Avaliação da Gestão de Passivos sem Previsão Orçamentária**

No exercício em exame, por meio de pesquisa no Siafi Gerencial, verifica-se que não houve reconhecimento de passivos por insuficiência de créditos ou recursos. No que se refere a “Restos a Pagar” e a “Despesas de Exercícios Anteriores”, a Subsecretaria de Assuntos Administrativos/MT informou que, em face da normalidade e da rotina dos fatos e atos relacionados com os passivos, não foram estabelecidas normas ou rotinas especiais para sua execução, uma vez que se procura atender sempre à legislação geral que trata do assunto, bem como não foram estabelecidos quaisquer indicadores, uma vez que não foram observadas fragilidades do atendimento dessas obrigações. De fato, não se tem observado ao longo dos exercícios examinados impropriedades relevantes quanto à gestão dos passivos no âmbito do Ministério dos Transportes.

## **2.10 Avaliação da Gestão de Tecnologia da Informação**

A avaliação da Gestão da Tecnologia da Informação foi estruturada a partir da abordagem dos seguintes aspectos:

### **I) Planejamento Estratégico de TI**

O Planejamento Estratégico Institucional do Ministério dos Transportes está em fase de desenvolvimento e os resultados a serem obtidos na Área de Tecnologia da Informação deverão ser contemplados quando da sua conclusão.

No entanto, o Órgão já dispõe de um Comitê Gestor de Tecnologia da Informação (CGTI), criado pela Portaria nº 303, de 31 de dezembro de 2008, o qual deliberou sobre



a elaboração do Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI-2013-2014), disponível no link: <http://www.transportes.gov.br/public/arquivo/arq1357317891.pdf>

## II) Política de Segurança da Informação

Por meio da Portaria nº 118, de 24 de junho de 2009, foi instituído o Comitê Gestor de Segurança da Informação e Comunicações no âmbito do Ministério.

A Política de Segurança da Informação e Comunicações foi aprovada pela Portaria Ministerial nº 137, de 1º de junho de 2010. Atualmente, informações sobre o assunto são disponibilizadas na primeira página da intranet visível a todos os servidores. Referida Portaria contempla diretrizes do Ministério quanto ao tratamento da segurança da informação. Ressalta-se que a definição dessa política é um dos primeiros passos para o reconhecimento da importância da segurança da informação no Órgão e seu tratamento.

Conforme pode ser verificado no Relatório de Gestão da Unidade, algumas ações foram tomadas, as quais estão voltadas para a segurança das informações, tais como:

- Aprovação do Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI 2013-2014);
- Execução do PMI-TI 2012, incorporando-o ao PDTI 2013-2014;
- Participação das reuniões deliberativas do Comitê Gestor de Tecnologia da Informação (CGTI);
- Participação do Comitê Executivo de Gestão de Tecnologia da Informação e Informática dos Transportes (CETIT), na condição de representante do Ministério dos Transportes;
- Elaboração do Plano de Ação Global de Tecnologia da Informação do Ministério dos Transportes (PAG 2012);
- Participação nas Reuniões de Coordenação do SISP - Administração dos Recursos de Informação e Informática;
- Atuação na elaboração das respostas referentes ao questionário do TCU - Plano de Ação relativo ao Relatório nº 201108671, de 14/04/2011, exercício 2010, de auditoria de gestão para a área de Segurança da Informação.

## III) Recursos Humanos de TI

Conforme planilha com a distribuição da força de trabalho do Ministério dos Transportes, relacionada com Tecnologia da Informação, observa-se que existem 19 servidores do quadro permanente realizando atividades previstas do Regimento Interno do Órgão e 41 empregados terceirizados.

Verificou-se também que, do quadro de 19 servidores da unidade responsável pela gestão de TI, 6 (seis) servidores, ou seja, 31% possuem formação específica em TI. No entanto, se consideramos o total da força de trabalho da área de TI, esse percentual é bem menor. Tal situação fragiliza a gestão da Unidade, o que resulta em risco na continuidade dos serviços de TI. Portanto, deve-se avaliar o risco de dependência de servidores sem vínculo para a execução de atividades críticas do Ministério.

## IV) Desenvolvimento e Produção de Sistemas

Sobre o desenvolvimento e produção de sistemas, o Ministério dos Transportes



informou que conta com diferentes metodologias de desenvolvimento de sistemas e que os serviços contratados com terceiros referem-se à manutenção do legado do Órgão. Segundo a Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação foi realizado o planejamento da contratação de objeto para desenvolvimento de novos sistemas e manutenção dos sistemas de informação do MT no modelo de fábrica de software. O contrato firmado é executado sob demanda de acordo com fluxo da IN nº 04/2010, regido pela Métrica Ponto por Função e fundamentado no Roteiro de Métricas do SISP na versão 1.0.

Alinhado aos procedimentos já adotados pelo Ministério, cabe ressaltar a necessidade de planejar as contratações de TI em harmonia com o planejamento estratégico institucional e com o plano diretor de tecnologia da informação.

#### V) Contratação e Gestão de Bens e Serviços de TI

As soluções de Tecnologia da Informação do Ministério foram desenvolvidas externamente e são mantidas por terceiros. Cabe destacar a importância de se transferir os conhecimentos de TI da empresa contratada para os servidores do Ministério dos Transportes, para se chegar à condição do próprio Ministério desenvolver os produtos de TI com pessoal próprio. Para tanto, faz-se necessário que seja adotado um processo de contratação de servidores com especialização em TI.

### **2.11 Avaliação da Gestão do Patrimônio Imobiliário**

O Ministério não possui imóveis próprios ou seja, os imóveis utilizados são pertencentes a União. No que se refere às manutenções programadas, os planos de manutenção são realizados por empresas contratadas. Observa-se ainda que os registros no SPIUnet estão atualizados.

### **2.12 Avaliação da Gestão Sobre as Renúncias Tributárias**

Não houve renúncias tributárias no exercício em exame, segundo informado no Relatório de Gestão do Ministério dos Transportes.

### **2.13 Avaliação do Cumprimento das Determinações/Recomendações do TCU**

Com o objetivo de verificar se foram atendidas as determinações constantes dos acórdãos exarados pelo Tribunal de Contas da União (TCU), efetuou-se pesquisa na página da internet do Tribunal ([www.tcu.gov.br](http://www.tcu.gov.br)) quanto à existência de determinações às Unidades integrantes da Estrutura do Ministério dos Transportes, cujas contas foram consolidadas na Secretaria Executiva (SE/MT), cotejando-as com as informações constantes no Relatório de Gestão.

Observou-se que no Relatório de Gestão foram inseridas as providências adotadas pelas Unidades do Ministério dos Transportes no exercício de 2012, provenientes de acórdãos e outros documentos expedidos pelo TCU no próprio exercício e em exercícios anteriores. No entanto, não constam do Relatório de Gestão providências relativas aos Acórdãos nº 1452/2012 – Plenário e Acórdão nº 312/2012 - Plenário. As respostas do Ministério dos Transportes sobre o atendimento às determinações dos referidos Acórdãos constam de item específico do presente relatório.



Segundo informações apresentadas pelo Ministério dos Transportes, “*existe rotina de acompanhamento de diligências dirigidas ao Secretário Executivo e ao Gabinete do Ministro. As determinações/recomendações dirigidas às demais unidades pertencentes à estrutura desta Pasta, até dezembro de 2012, vinham sendo acompanhadas por amostragem, selecionadas segundo critérios que consideravam o potencial impacto sobre os objetivos estratégicos do Ministério e a relevância do assunto ou, ainda, em atendimento às solicitações das unidades internas.*”

*A partir de março de 2013, foi estabelecida sistemática de acompanhamento preventivo sobre 100% das deliberações do TCU relativas a processos de contas anuais, dirigidas às unidades internas do MT, identificadas por meio do portal do TCU, do Diário Oficial da União ou por meio de comunicação recebida da Corte de Contas. Demais processos são acompanhados mediante solicitação”.*

Apesar do informado acima, constatou-se ausência de informações sobre atendimento de determinações constantes de Acórdãos expedidos no exercício de 2012 no Relatório de Gestão da Secretaria Executiva. Cabe ressaltar que a DN-TCU nº 119, de 18.01.2012, estabelece que devem constar do Relatório de Gestão as informações sobre as providências adotadas para atender às deliberações exaradas em acórdãos do TCU ou as justificativas para o não cumprimento. Portanto, há necessidade de se aprimorar os controles internos da Unidade com vistas a um melhor acompanhamento do assunto na Pasta.

## GABINETE DO MINISTRO

Em consulta à página oficial do Tribunal de Contas da União (TCU) na internet, não foi encontrado nenhum Acórdão ou Relação expedidos em 2012 com determinações para que a Controladoria-Geral da União ou a Secretaria Federal de Controle Interno procedesse à verificação ou ao acompanhamento, no exercício de 2012, na Unidade ora examinada.

### **2.14 Avaliação do Cumprimento das Recomendações da CGU**

A Secretaria Federal de Controle Interno não realizou Auditoria Anual de Contas, referente ao exercício de 2011, do Ministério dos Transportes, razão pela qual não há necessidade de se efetuar a análise do Plano de Providências Permanente, de forma a identificar a quantidade de recomendações atendidas ou pendentes de atendimento. Cabe acrescentar também que, durante o exercício de 2012, não foram direcionadas recomendações ao Ministério dos Transportes.

Cabe esclarecer que as questões relevantes que vinham sendo motivo de questionamentos por parte deste Órgão de Controle Interno, anteriores ao exercício de 2012, foram tratadas em itens específicos neste Relatório.



## GABINETE DO MINISTRO

Sobre o atendimento às recomendações expedidas pela CGU, em item específico deste Relatório é apresentado um quadro com a situação relativa às providências adotadas, no qual se observa que as 02 recomendações expedidas em função da constatação *Irregularidades na Execução do Contrato de Publicidade e Propaganda*, inserida no Relatório de Auditoria Anual de Contas do exercício de 2010 foram atendidas pelo Gabinete do Ministro. Ressalta-se que em 2011 não foi realizada Auditoria Anual de Contas.

### **2.15 Avaliação da Carta de Serviços ao Cidadão**

O Ministério dos Transportes ainda não implantou a Carta de Serviços ao Cidadão, prevista no Decreto nº 6.932, de 11 de Agosto de 2009. De acordo com informações do Assessor do Secretário Executivo e, conforme consta do Relatório de Gestão, a referida Carta será implantada no decorrer do exercício de 2013.

Um importante serviço prestado ao cidadão, que, por si só, justifica a implantação da Carta, é o Programa Passe Livre, que tem por beneficiárias pessoas portadoras de deficiência comprovadamente carentes. Na página do Ministério é possível se obter todas as informações relevantes sobre o Programa.

### **2.16 Avaliação do CGU/PAD**

A Corregedoria do Ministério dos Transportes foi criada a partir da aprovação da nova estrutura regimental do Ministério dos Transportes, por meio do Decreto nº 7.717, de 4.4.2012. As competências da Corregedoria e as atribuições de seus dirigentes foram definidas pela Portaria nº 250, de 31.10.2012, publicada no Diário oficial da União em 01.11.2012.

Conforme registrado no Relatório de Gestão do Ministério dos Transportes, grande parte dos procedimentos em andamento diz respeito à apuração de irregularidades ocorridas no âmbito do extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Em função disto, o cadastramento desses processos no Sistema CGU-PAD não se encontra completo, cabendo ressaltar que a Corregedoria está providenciando a atualização dos dados faltantes.

Consta ainda a informação de que os dados dos processos disciplinares instaurados mediante Portaria Conjunta não foram devidamente inseridos no Sistema. Tal fato tem por base a dificuldade de acesso aos dados uma vez que a maioria dos integrantes desse tipo de comissão não está vinculada à carreira do Ministério dos Transportes. No entanto, a Corregedoria vem diligenciando as unidades correccionais competentes.

A Corregedoria é composta de 12 pessoas, das quais 5 são servidores, 5 são terceirizados e 2 são estagiários. O controle é realizado por meio de planilhas/tabelas, armazenadas em Pasta Compartilhada da Unidade, não possuindo sistema específico para gerenciamento dos procedimentos disciplinares além do CGU-PAD.



Os processos administrativos sob a responsabilidade da Corregedoria do Ministério dos Transportes são os seguintes:

- 10 processos administrativos instaurados na corregedoria/SE/MT;
- 08 processos administrativos encerrados e julgados na corregedoria/SE/MT;
- 06 processos administrativos encerrados e em análise para julgamento da corregedoria/SE/MT;
- 11 processos administrativos encerrados e encaminhados à consultoria jurídica;
- 68 processos administrativos em curso na corregedoria/ SE/MT.

Conclui-se que a criação da Corregedoria no Ministério dos Transportes, efetivada no exercício de 2012, configura-se como um grande avanço na condução dos Processos Administrativos Disciplinares, em especial quanto àqueles provenientes do extinto DNER.

## 2.17 Avaliação do Cumprimento do TCJ - Terceirizações

O Ministério dos Transportes, em atenção ao contido na Solicitação de Auditoria nº 201306166/12, de 24.04.2013, informou que não há nenhuma terceirização irregular na Pasta, nem mesmo à época do Termo de Conciliação Judicial. No que se refere às entidades vinculadas, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) informou que não possui terceirizações irregulares e o Departamento Nacional de Transportes Terrestres (DNIT), não obstante ter solicitado dilação do prazo para prestar as informações para o dia 01.07.2013, não se manifestou até a data acordada.

## 2.18 Avaliação do Conteúdo Específico do Relatório de Gestão

Não consta nenhum conteúdo específico pertinente ao Ministério dos Transportes, conforme se observa no item 39 do Anexo II da DN 119/2012.

## 2.19 Avaliação dos Controles Internos Administrativos

A partir da avaliação comparada entre os controles internos por área de gestão e os macroprocessos finalísticos do Ministério dos Transportes, emitiu-se uma opinião quanto às suas suficiência e adequação, conforme segue:

**Quadro 17:** Avaliação dos controles internos administrativos do Ministério dos Transportes

ITEM (DN 124 TCU) AVALIADO	AValiação CGU	DESCRiÇÃO DA AVAlIAÇÃO
Gestão do patrimônio imobiliário	Adequado	O Ministério mantém rotinas de acompanhamento da manutenção dos imóveis por meio de empresas contratadas. Observa-se que os registros no SPIUnet estão atualizados.
Gestão da TI	Parcialmente Adequado	Órgão já dispõe de um Comitê Gestor de Tecnologia da Informação o qual deliberou sobre a elaboração do Plano Diretor de Tecnologia da Informação. Foi instituído o Comitê Gestor de Segurança da Informação e Comunicações no âmbito do Ministério e aprovada a Política de Segurança da Informação e Comunicações. Baixo percentual de servidores na área de TI com formação específica, com risco de dependência de servidores sem vínculo para a execução de atividades críticas do Órgão. As soluções de Tecnologia da Informação do Ministério foram desenvolvidas externamente e são mantidas por terceiros.



<b>Cumprimento das Determinações/Recomendações do TCU e CGU</b>	Parcialmente adequado	Inexistência de uma rotina de acompanhamento e atendimento das recomendações emanadas pelo TCU. No exercício de 2012 não foram monitoradas todas as determinações expedidas pelo TCU.
<b>CGU/PAD</b>	Parcialmente Adequado	Falta de estrutura tecnológica e de recursos humanos adequada. O cadastramento dos processos oriundos do extinto DNER no Sistema CGU-PAD não se encontra completo. Os dados dos processos disciplinares instaurados mediante Portaria Conjunta não foram devidamente inseridos no Sistema.
<b>Planejamento Estratégico e Indicadores</b>	Inadequado	O planejamento estratégico ainda não foi estruturado. Também não foram definidos os indicadores de desempenho, e consequentemente não foi mensurado o atendimento aos objetivos estratégicos.
<b>Resultados quant. e qualit. (áreas finalísticas)</b>	Parcialmente Adequado	Inexistência de normativos definindo procedimentos de processos de trabalho (fiscalização, apuração de penalidades) e de indicadores de desempenho.
<b>Gestão de compras e contratações</b>	Adequado	Adequação quanto aos procedimentos adotados relacionados à oportunidade, conveniência e fundamentos utilizados nos processos licitatórios examinados.
<b>Gestão de pessoas</b>	Parcialmente Adequado	Pendências de regularização de ocorrência verificadas na folha de pagamento do Órgão. Defasagem superior a 60 dias para inserção de dados no Sistema SISAC.

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR. Data: 25/07/2013.

Assim, pode-se concluir que os controles existentes no Ministério dos Transportes ainda não são suficientes para garantir que seus objetivos sejam atingidos de maneira plena, em especial quanto à indefinição de indicadores de gestão e de programas, bem como em função das deficiências existentes na Área de Recursos Humanos.

O Ministério dos Transportes, no que se refere à sistemática para atualização das informações gerenciais e de planejamento referentes aos Programas/Ações, informou que o Sistema Gerencial de Informações e de Planejamento (SIGPLAN) foi substituído em fevereiro de 2012 pelo Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento (SIOP). O SIOP, segundo informações do Órgão, é o sistema informatizado que suporta os processos orçamentários e de Planejamento do Governo Federal em tempo real.

Quanto aos instrumentos de prevenção e detecção, utilizados para mitigar os riscos na área de gestão avaliada e às medidas corretivas no caso de desvios no cumprimento das metas (físicas, financeiras ou temporais), segundo informado, caso sejam verificadas inconsistências no preenchimento das informações no SIOP, a Coordenação Geral de Acompanhamento e Avaliação (CGAA/MT) envia comunicação formal aos gestores informando a necessidade de preenchimento/adequação dos dados no sistema, reforçando que, ao exercer o seu importante papel de gestor do PPA, está contribuindo para refletir de forma atualizada a realidade das políticas públicas e prioridades do governo. Persistindo o problema, é enviado ofício/memorando ao superior da Unidade responsável pelo objetivo, meta e iniciativa do PPA, para que este tome ciência e adote providências para sanar as pendências. Há, ainda, a Divisão de Monitoramento (DIMO) que dá suporte aos gestores para que os dados sejam inseridos no sistema adequadamente pelas unidades vinculadas.

No que se refere à administração de pessoal, de acordo com o regimento Interno do Ministério, Portaria MT nº 250, de 31.10.2012, publicada no DOU em 1.11.2012, no tocante aos ativos, à Divisão de Cadastro (DICAD/SAAD), são subordinados os seguintes Serviços:

1) Serviço de Registro Funcional (SEREF), responsável, em síntese, pelos assentamentos e acompanhamento da vida funcional dos servidores/empregados;



- 2) Serviço de Movimentação e Lotação (SEMOL), responsável, em síntese, pela mobilidade funcional do servidor e alocação da força de trabalho, bem como do respectivo controle;
- 3) Serviço de Cálculo de Remuneração (SECR), responsável pela gestão da folha de pagamento.

No tocante aos aposentados e pensionistas, a Coordenação de Pessoas informou a seguinte composição:

- 1) Coordenação de Administração de Aposentados Instituidores de Pensão e de Pensionista (COAP), unidade essencialmente de cadastro, responsável pelo recebimento/análise de documentação, e registros;
- 2) Coordenação de Pagamento de Aposentados e Pensionistas (COPAP), unidade responsável pela gestão da folha de pagamento de inativos.

O recadastramento é anual e com base nas datas de respectivos aniversários e, segundo informado, não há contratos temporários no âmbito do Ministério.

No que se refere aos processos licitatórios e a aquisições de bens e serviços, em todos os processos analisados verifica-se que, dos procedimentos de aquisição, constam a identificação da área solicitante, a justificativa do pedido, a análise da consultoria jurídica, o atendimento das recomendações da Conjur/MT, a declaração de disponibilidade orçamentária e financeira e a autorização da aquisição na modalidade, aprovada, pelo Secretário Executivo, entre outros controles. A análise de mercado, segundo informado, é realizada pelo Serviço de Cadastro e Compras/Divisão de Material.

Nos casos de aquisição de bens e serviços de informática, ressalta-se que é necessária a efetiva participação da Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação do Ministério (CGTI/MT) tendo em vista que, por tratar-se de Tecnologia de Informação, o planejamento dessas aquisições é obrigatório, conforme estabelecido na IN/SLTI-MP nº 4/2010, tudo em harmonia com Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI), entre outras condicionantes previstas na IN.

Nos casos de inexigibilidade ou dispensa de licitação, verifica-se que foram observados os procedimentos pertinentes, com destaque para a pesquisa de mercado, para a análise da consultoria jurídica e para a autorização da aquisição do bem ou serviço pelo Secretário Executivo. Em geral, os processos de inexigibilidade ou de dispensa envolveram contratação de instituições de ensino do governo federal para capacitação de servidores bem como casos de exclusividade do fornecedor.

### Licitações

Da análise dos processos selecionados por amostragem não estatística, no valor total de R\$ 16.525.023,55, conforme relacionado no quadro demonstrativo abaixo, verificou-se, entre outros aspectos relevantes: i) que o Órgão aplicou a modalidade de licitação correta; ii) que constam dos processos os pareceres jurídicos respectivos e o atendimento às suas recomendações; iii) que foram regulares as contratações.

**Quadro 18:** Contratos – Pregão Eletrônico

Ano	Processo	Pregão Eletrônico	Empresa	Fim da Vigência	Valor Anual (R\$)
2012	50000.042028/2011-53	009/2012	Agroservice Segurança Ltda	20/05/2013	2.679.905,28



2012	50000.041577/2012-91	Adesão ARP	Memora/CPqD	19/11/2014	3.519.565,00
2012	50000.022132/2012-11	Adesão à ARP	Flexform Indústria Metalúrgica Ltda	12/09/2013	2.203.224,74
2012	50000.036004/2011-65	005/2012	Lume Service Ltda ME	31/10/2012	1.336.120,84
2009	50000.061612/2009-93	027/2008	Hewwlet Packard Brasil Ltda	23/12/2012	1.717.500,00

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR, com base nas informações disponíveis nos processos de licitação.

**Quadro 19:** Contrato – Licitação na modalidade Concorrência

Ano	Processo	Concorrência	Empresa	Fim da Vigência	Valor Anual (R\$)
2010	50000.047621/2009-71	001/2009	Consórcio Logit-Gistran	19/04/2012	5.068.707,69

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR, com base nas informações disponíveis nos processos de licitação.

Contratos firmados com “dispensa de licitação”.

A Coordenação-Geral de Recursos Logísticos, em atendimento ao contido na Solicitação de Auditoria SA 201306166/25, de 22.05.2013, disponibilizou todos os processos referentes aos contratos firmados com “Dispensa de Licitação”, no montante de R\$ 1.654.490,88. Da análise desses processos, conforme relacionados no quadro demonstrativo que se segue, verificou-se que houve o correto enquadramento da modalidade “dispensa”, e que, de todos os processos constam a área solicitante, a justificativa da contratação, e o parecer da jurídica e atendimento às suas recomendações, entre outras considerações relevantes.

**Quadro 20:** Contratos Firmados com “Dispensa de Licitação”

Ano	Processo	Dispensa	Empresa	Fim da Vigência	Valor Anual (R\$)
2012	50000.015922/2012-31	028/2012	Fundação Universidade de Brasília	28/12/2013	20.592,00
2012	50000.036004/2011-65	033/2012	Paulista Serviços e Transportes Ltda EPP	15/05/2013	1.107.919,08
2012	50000.042137/2012-51	034/2012	Empresa Brasileira de Comunicação (EBC)	25/11/2013	250.920,00
2011	50000.004695/2011-38	036/2011	Microlog Informática e Tecnologia Ltda	17/10/2012	197.299,80
2012	50000.003351/2012-92	007/2012	Fundação Universidade de Brasília	22/04/2013	38.880,00
2012	50000.003350/2012-48	021/2012	Fundação Universidade de Brasília	26/07/2014	38.880,00
<b>TOTAL</b>					<b>1.654.490,88.</b>

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR, com base nas informações disponíveis nos processos de licitação.

Contratos firmados com “inexigibilidade de licitação”.

A Coordenação-Geral de Recursos Logísticos disponibilizou todos os seis processos referentes aos contratos firmados com “Inexigibilidade de Licitação”, no montante de R\$ 350.918,68. Da análise de cinco desses processos, que representam 63,03 % do valor total, verificou-se que houve o correto enquadramento da modalidade “inexigibilidade”, e que, de todos os processos constam a área solicitante, a justificativa da contratação e



modalidade, o parecer da jurídica e o atendimento às suas recomendações, entre outras considerações relevantes.

#### Contratações por inexigibilidade.

A Secretaria Executiva informou que foram realizados 49 processos licitatórios, dos quais, em três processos (6,12 % dos processos) foi exigido o atendimento de requisitos de sustentabilidade. Ressalta-se que no exercício de 2012, no âmbito do Governo Federal foram realizadas 1.489 aquisições consideradas sustentáveis, as quais representam 0,6% dos processos de aquisição, ou R\$ 40 milhões do total de R\$ 72,6 bilhões em aquisições de bens e serviços.

A Secretaria Executiva encaminhou os levantamentos de consumo de água e energia elétrica bem como disponibilizou informativos tais como *folders* e comunicações oficiais, entre outros, voltados para campanhas, entre os servidores, de conscientização da necessidade de proteção do meio ambiente e preservação de recursos naturais, bem como informações sobre campanhas voltadas para a diminuição do consumo de água e energia elétrica.

Por outro lado, não consta das informações encaminhadas que a Secretaria tenha instituído rotinas que permitam a inserção, nos editais licitatórios, de critérios de sustentabilidade previstos na IN/SLTI-MP nº 1/2010 e na Portaria/SLTI-MP nº 2/2010 ou que tenha promovido ou estimulado a capacitação dos membros da equipe de licitação pela Secretaria.

#### Transferências voluntárias.

Da análise dos registros do Siafi, constatamos que o Ministério dos Transportes, por meio da Coordenação-Geral de Recursos Logísticos da Subsecretaria de Assuntos Administrativos (CGRL/SAAD), em 27.12.2012, firmou dois Termos de Cooperação, conforme se segue: i) Termo de Cooperação para Descentralização de Crédito nº 03/SPNT/MT – Processo nº 50000.042282/2012-32, no valor de R\$ 1.914.826,19, firmado com a Universidade Federal Fluminense; ii) Termo de Cooperação para Descentralização de Crédito nº 04/SPNT/MT – Processo nº 50000.049606/2012-63, no valor de R\$ 493.440,00, firmado com a Universidade Federal de Santa Catarina.

A conveniência e oportunidade bem como os estudos e justificativas para a assinatura dos Termos de Cooperação e a decisão pela execução do objeto por essas Universidades foram avaliadas preliminarmente mediante nota técnica da SPNT e serviram de baliza para a elaboração dos respectivos termos de referência. As metas a serem atingidas, as etapas ou fases de execução, a previsão de início e fim da execução do objeto, bem como a conclusão das etapas ou fases programadas constam do Plano de Trabalho, aprovado pelo Secretário de Política Nacional de Transportes. Desta forma, observa-se que foram obedecidos os trâmites internos. De acordo com informações da Secretaria Executiva/MT, foram designados os servidores responsáveis pelo acompanhamento dos estudos constantes nos respectivos planos de trabalho.

No que se refere aos normativos que regem a matéria, o Ministério tem observado o estabelecido no Decreto nº 6.170, de 25 de julho de 2007, Portaria Interministerial MP/MF/CGU nº 507, de 24 de novembro de 2011 e Portaria Conjunta nº 8, de 7 de novembro de 2012, entre outros.



Ressalta-se, ainda, que foram identificados quatro termos de cooperação, que estarão vigentes até 2013, sem registro no Siafi, conforme relatado em item específico. A Subsecretaria de Assuntos Administrativos/MT informou que esse registro só veio a ser obrigatório após a edição da Portaria Conjunta nº 8. Destaca-se que, em consulta ao Siafi2011, na transação “CONTRANSF”, não havia a opção de consulta dos cadastros de termos de cooperação, o que só veio a ser possível no final do exercício de 2012, segundo informado. Ressalta-se, também, que a transferência dos recursos em razão dos termos firmados podem ser acompanhadas no Siafi mediante a transação “CONNC”, entre outras, na UG 390004/Gestão 00001.

## GABINETE DO MINISTRO

A análise dos procedimentos licitatórios, conforme demonstrado no Quadro a seguir, efetuada por amostragem, teve por objetivo avaliar a regularidade das contratações efetuadas pelo Ministério dos Transportes, sob a responsabilidade do Gabinete, de acordo com as seguintes diretrizes: adequação do enquadramento no que se refere à modalidade e ao tipo de certame licitatório; adequação da motivação para a contratação; e adequação para o enquadramento em dispensa ou inexigibilidade de licitação.

A Equipe de Auditoria selecionou para análise 04 processos, dos quais 02 de inexigibilidade, 01 de dispensa e 01 de pregão.

O Quadro a seguir apresenta o resumo das análises efetuadas considerando as diretrizes estabelecidas.

**Quadro 21:** Demonstrativo dos Processos Analisados

N.º do Contrato	Contratada	Tipo de Licitação	Modalidade da Licitação	Oportunidade e Conveniência do Motivo da Licitação
007/2012	Agência Estado Ltda.	Inexigibilidade	Devida	Adequada
031/2012	RA Catering Ltda.	Inexigibilidade	Devida	Adequada
038/2012	Empresa Brasil de Comunicação S.A - EBC	Dispensa	Devida	Adequada
039/2012	Ideorama Comunicação Ltda.	Pregão Eletrônico	Devida	Adequada

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR a partir da análise dos processos disponibilizados

Referente ao Contrato nº 038/2012, ressalta-se que a dispensa de licitação é devida para contratos a serem celebrados com a Empresa Brasil de Comunicação - EBC, conforme disposto na Lei nº 11.652/2008. No entanto, o processo de dispensa é condicionado à realização de pesquisa de preço, a qual não foi adequadamente realizada pelo Ministério dos Transportes, conforme item específico deste Relatório.

Nos demais contratos não foram verificadas impropriedades e/ou irregularidades.



## **2.20 Ocorrência com dano ou prejuízo**

Entre as análises realizadas pela equipe, não foi constatada ocorrência de dano ao erário.

## **3. Conclusão**

Eventuais questões formais que não tenham causado prejuízo ao erário, quando identificadas, foram devidamente tratadas por Nota de Auditoria e as providências corretivas a serem adotadas, quando for o caso, serão incluídas no Plano de Providências Permanente ajustado com a UJ e monitorado pelo Controle Interno. Tendo sido abordados os pontos requeridos pela legislação aplicável, submetemos o presente relatório à consideração superior, de modo a possibilitar a emissão do competente Certificado de Auditoria.

Brasília/DF, 19 de Agosto de 2013.

Relatório supervisionado e aprovado por:

---

Coordenador-Geral de Auditoria da Área de Transportes



## **1 GESTÃO OPERACIONAL**

### **1.1 AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS**

#### **1.1.1 RESULTADOS DA MISSÃO INSTITUCIONAL**

##### **1.1.1.1 CONSTATAÇÃO**

###### **Ausência de indicadores da unidade.**

###### **Fato**

Sobre as unidades específicas singulares, cujas contas estão consolidadas ao processo de contas da Secretaria Executiva, cabe registrar o empenho da Secretaria de Política Nacional de Transportes (SPNT) em desenvolver indicadores para a Unidade. A partir de 2010, a SPNT/MT iniciou o desenvolvimento de indicadores que auferissem o respectivo desempenho da Unidade.

O desempenho da Secretaria será avaliado por meio de indicadores definidos com base nos percentuais de realização de cada um de seus projetos/atividades ponderados pelo seu respectivo percentual de participação no conjunto da Secretaria.

Os projetos/atividades definidos foram os seguintes:

- 1) Reavaliação, estimativas e metas do PNLT;
- 2) Avaliação da eficácia do PNLT;
- 3) Pesquisa de tráfego;
- 4) Estudos de Viabilidade de trens Regionais de passageiros – Codó/Teresina, Itapecurumirim/São Luis e Pelotas/Rio Grande; e
- 5) Plano Hidroviário Estratégico (PHE).

Segundo informações constantes do Relatório de Gestão da Unidade, seu Índice de Desempenho Geral em 2012 chegou a 81,44%, o que indica que boa parte dos projetos/atividades programados para o ano foi executada, com classificação, sob todos os enfoques considerados, como ÓTIMO desempenho.

Já a Secretaria de Gestão de Programas de Governo (SEGES) dispõe de 13 indicadores para avaliar o seu desempenho operacional, associado ao “Monitoramento das ações do PAC” e ao “Acompanhamento dos Programas de Trabalho da CIDE.

Para a mensuração do indicador leva-se em consideração os seguintes elementos:

- a) Elaboração de 4 relatórios trimestrais com informações sobre obras em execução, apresentado os principais dados sobre a realização física, orçamentária e financeira, envolvendo a construção de ferrovias.
- b) Produção de 3 pacotes informativos, quadrimestrais, com informações para os balanços/PAC e com informações sobre todas as ações em ferrovias”.
- c) Quantidade de ações examinadas constantes dos 27 relatórios encaminhados pelas Unidades da Federação e a quantidade de técnicos envolvidos na análise. Consiste na elaboração de relatórios referentes a obras ou serviços em rodovias,

ferrovias, hidrovias, portos e transporte multimodal, relativas ao exercício anterior (2012).

No Relatório de Gestão da Unidade não foi informado o seu desempenho utilizando-se os indicadores propostos.

Cabe destacar, no entanto, a ausência de indicadores para avaliar a gestão das diversas unidades subordinadas à Secretaria Executiva, deixando o Ministério de contar com um importante instrumento de avaliação do desempenho dessas unidades. Sobre a ausência de indicadores foi esclarecido que no escopo do Planejamento Estratégico será considerada a questão, no qual serão estabelecidos para cada Objetivo, Metas e Indicadores, inclusive de gestão.

### **Causa**

Ausência de Planejamento Estratégico o qual irá definir os indicadores a serem perseguidos pelo Ministério.

### **Manifestação da Unidade Examinada**

A Unidade não apresentou informações adicionais sobre o assunto quando do conhecimento do Relatório Preliminar.

### **Análise do Controle Interno**

Conforme já registrado, a ausência de indicadores para avaliar a gestão das diversas unidades subordinadas à Secretaria Executiva, faz com que o Ministério deixe de contar com um importante instrumento de avaliação do desempenho dessas unidades.

### **Recomendações:**

Recomendação 1: Recomenda-se que o Ministério dos Transportes estruture os indicadores a serem utilizados por suas unidades supervisionadas.

## **1.1.1.2 CONSTATAÇÃO**

### **Ausência de indicadores de programas e ações.**

#### **Fato**

Ao abordar as questões relacionadas à definição de indicadores no âmbito do Ministério dos Transportes, primeiramente faz-se necessário informar que o assunto teve início na Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes com a celebração do Contrato nº 60/2009, para a concepção de indicadores a serem utilizados pelo Ministério. Referido contrato foi finalizado sem que seu objeto fosse atendido. O desfecho do tema no âmbito da SEGES encontra-se relatado em item específico deste Relatório, bem como na pág. 181 do Relatório de Gestão da Unidade.

Com o fim do referido Contrato, por meio da Portaria nº 389, de 15.12.2011, foi criado no âmbito da SEGES um Grupo de Trabalho com a finalidade de analisar e propor o uso



de indicadores no âmbito do Ministério dos Transportes. Como resultado dos trabalhos, foram produzidos e propostos 48 indicadores. A conclusão definitiva dos trabalhos, com a plena implementação dos indicadores, após a realização de simulações, depuração de possíveis distorções e posterior homologação, estava prevista para 2014.

No entanto, nova descontinuidade sobre o tema se deu com a implementação na Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes do Programa de Modernização da Gestão Pública. Com isso, o trabalho até então realizado pela SEGES foi incorporado ao Programa, no âmbito do qual será estruturado o Planejamento Estratégico do Órgão.

Segundo informações da Secretaria Executiva, para a definição dos indicadores de desempenho dos programas, será realizada ampla discussão com os órgãos vinculados o que, no âmbito do Planejamento Estratégico, obrigatoriamente ensejará a definição de um rol de indicadores harmônicos e compatibilizados para os modos Rodoviário, Ferroviário, Hidroviário e para o tema relacionado à Regulação.

Cabe registrar que com a implantação do novo Plano Plurianual 2012-2015, foram considerados indicadores por Programa Temático, assim distribuído para a função Transporte:

- Desenvolvimento Produtivo – 4 indicadores;
- Transporte Ferroviário – 14 indicadores;
- Transporte Hidroviário – 4 indicadores;
- Transporte Rodoviário – 11 indicadores.

Diante do exposto, tem-se que o Ministério dos Transportes ainda não definiu os indicadores referentes aos programas de governo sob sua responsabilidade.

Apesar do exposto acima, cabe registrar o trabalho concluído em 2012, voltado para o desenvolvimento de estudos para averiguação da eficácia da política de transportes, constante do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT/MT). Os trabalhos foram executados mediante os dois Termos de Cooperação nº 01/2010 e 01/2011, firmados entre a Secretaria de Política Nacional de Transportes (SPNT) do Ministério dos Transportes e o Departamento de Educação e Cultura do Exército (DECEX) do Exército Brasileiro.

No escopo dos trabalhos foram realizados estudos e pesquisas preliminares a partir do portfólio de projetos do PNLT e do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) com o intuito de identificar a abrangência de execução das instituições executoras e as fases executivas dos projetos de infraestrutura de transporte propostos pelo Planejamento Governamental para o modo rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário e aeroportuário no período de 2008-2011.

Segundo informação constante de Relatório de Gestão do Ministério, a “consolidação e análise das informações destes projetos proporcionou o desenvolvimento dos indicadores de pertinência, conformidade e temporalidade que servem de base para a avaliação da eficácia do PNLT no período em estudo”.

Ainda conforme informações constantes do Relatório de Gestão os principais impactos dos resultados dos trabalhos são os seguintes:

- permitiu fornecer uma visão das proposições de investimento em infraestrutura de transporte resultando em um processo de comparação das paridades e diferenças



principalmente dos projetos propostos pelo PNLT e pelo PAC para o período entre 2008-2011;

- permitiu avaliar, por modo de transporte, as prioridades do planejamento estratégico dos atuais investimentos governamentais, verificando-se tais prioridades segundo a ótica da distribuição territorial;

- A consolidação das informações dos projetos de infraestrutura de transporte para os modos rodoviários, ferroviários, portuário, hidroportuário e aeroportuários, em diversas análises sobre os investimentos e particularidades, resultou em diretrizes para o desenvolvimento do processo sistematizado de avaliação e acompanhamento das execuções dos mesmos;

- Estas diretrizes resultaram em um conjunto de índices, os quais promoveram condições para se estabelecerem as análises de quanto do PNLT foi executado pelas instituições governamentais do setor de transportes no período do último Plano Plurianual (PPA).

Também a Secretaria de Gestão de Programas de Transportes (SEGES) dispõe de 13 indicadores de uso interno, para medir o desempenho operacional da Unidade na realização de suas atribuições. Entre as atividades da Secretaria, duas têm indicadores associados, quais sejam: “Monitoramento das ações do PAC” e “Acompanhamento dos Programas de Trabalho da CIDE”.

### **Causa**

Falha na execução do contrato destinado à elaboração dos indicadores, bem como descontinuidade do processo de definição dos mesmos.

### **Manifestação da Unidade Examinada**

A Unidade não apresentou informações adicionais sobre o assunto quando do conhecimento do Relatório Preliminar.

### **Análise do Controle Interno**

A ausência de indicadores para avaliar as diversas ações de governo sob a responsabilidade do Ministério dos Transportes não permite a mensuração do atendimento dos objetivos estratégicos do Órgão, caracterizando uma deficiência de controle interno. Os indicadores ajudarão o Ministério dos Transportes a acompanhar as ações desenvolvidas por suas Unidades, de forma a verificar seus níveis de execuções, possibilitando adotar medidas direcionadas a cada situação, conforme a necessidade.

### **Recomendações:**

Recomendação 1: Recomenda-se que o Ministério dos Transportes estruture os indicadores relacionados à execução dos programas e ações de governo da área de transportes, a serem utilizados por suas unidades supervisionadas, bem como para direcionar as ações das entidades vinculadas ao Órgão.



## 1.1.2 SISTEMA DE INFORMAÇÕES OPERACIONAIS

### 1.1.2.1 INFORMAÇÃO

#### **Introdução sobre Tecnologia da Informação - TI.**

##### **Fato**

O Ministério dos Transportes não dispõe de um Planejamento Estratégico Institucional. Em resposta à Solicitação de Auditoria nº 201306166/06, de 24/04/2013, foi informado que o Planejamento Estratégico “*encontra-se ainda em fase de desenvolvimento*” e que as iniciativas atinentes à “*Área de Tecnologia da Informação e decorrentes dos resultados a serem obtidos se farão alinhar quando o projeto estiver totalmente concluído*”.

No entanto, o Comitê Gestor de Tecnologia da Informação (CGTI), criado pela Portaria nº 303, de 31 de dezembro de 2008, deliberou sobre a elaboração do Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI-2013-2014), o qual foi concluído em dezembro de 2012. Tal documento pode ser localizado no link:

<http://www.transportes.gov.br/public/arquivo/arq1357317891.pdf>

Conforme consta do referido Plano, o Ministério dos Transportes deu mais um importante passo em direção à eficiência na gestão dos recursos de TI ao estabelecer como prioridade a elaboração do seu PDTI para o próximo biênio, permitindo direcionar as ações da área de TI.

Conforme disposição contida no Regimento Interno do Ministério dos Transportes, é competência da Divisão de Governança e Informação para o Negócio, Divisão esta subordinada à Coordenação de Governança e Informação para o Negócio (COGIN), da estrutura da Coordenação-Geral de TI deste Ministério, a implantação, o acompanhamento e a execução do PDTI.

### 1.1.2.2 INFORMAÇÃO

#### **Política de Segurança da Informação.**

##### **Fato**

Com objetivo de avaliar a gestão de Tecnologia da Informação (TI) do Ministério dos Transportes, no que diz respeito à salvaguarda das informações, foi encaminhada a Solicitação de Auditoria nº 201306166/07, de 24.04.2013. Em resposta, foram apresentadas as informações solicitadas, de onde pode-se extrair que a Política de Segurança da Informação e Comunicações foi aprovada pela Portaria Ministerial nº 137, de 1º de junho de 2010, e publicada no Diário Oficial da União em 2 de junho de 2010. Além da publicação no DOU, foi divulgada via “pop up” e quadro de aviso na Intranet por um período de mais ou menos 20 dias. Atualmente, é disponibilizada na primeira página da intranet visível a todos os servidores que acessem a rede uma vez que a Intranet é a página padrão.

O Comitê Gestor de Segurança da Informação foi aprovado pela Portaria Ministerial Nº 118, de 24 de junho de 2009, e publicada no DOU em 25 de junho de 2009. O Comitê



Gestor de Segurança da Informação e Comunicações é formado por vários servidores de diversas Unidades da Estrutura Regimental, sob a supervisão direta da Subsecretaria de Assuntos Administrativos (SAAD).

Atualmente, o documento é disponibilizado na primeira página da intranet visível a todos os servidores que acessem a rede uma vez que a Intranet é a página padrão.

O Referido Comitê tem as seguintes finalidades:

- a) Propor normas coordenar e aprovar o plano de ações relativas à segurança da informação e comunicações;
- b) Promover a cultura de segurança da informação e comunicações;
- c) Instituir e implementar equipes de tratamento e resposta a incidentes;
- d) Realizar e acompanhar estudos de novas tecnologias, quanto a possíveis impactos na segurança da informação e comunicações.

Conforme pode ser verificado no Relatório de Gestão da Unidade, algumas ações foram tomadas, voltadas para a segurança das informações, tais como:

- Aprovação do Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI 2013-2014);
- Execução do PMI-TI 2012, incorporando-o ao PDTI 2013-2014;
- Participação das reuniões deliberativas do Comitê Gestor de Tecnologia da Informação (CGTI);
- Participação do Comitê Executivo de Gestão de Tecnologia da Informação e Informática dos Transportes (CETIT), na condição de representante do Ministério dos Transportes;
- Elaboração do Plano de Ação Global de Tecnologia da Informação do Ministério dos Transportes (PAG 2012);
- Participação nas Reuniões de Coordenação do SISP;
- Atuação na elaboração das respostas referentes ao questionário do TCU - Plano de Ação relativo ao Relatório nº 201108671, de 14/04/2011, exercício 2010, auditoria de gestão, para a área de Segurança da Informação.

Nesta mesma direção, ressalta-se a importância de se aprimorar cada vez mais a área de Segurança da informação, atentando-se para as seguintes questões:

- a) Acordar sobre metodologias e processos específicos para segurança de informações. Por exemplo: avaliação de riscos e sistema de classificação de segurança;
- b) Apoiar iniciativas de segurança de informação que abrangem toda a organização. Por exemplo: programas de conscientização sobre segurança;
- c) Assegurar que a segurança seja parte do processo de planejamento de informações;
- d) Avaliar a adequação e coordenar a implementação de controles específicos para segurança de informações em novos sistemas ou serviços;
- e) Revisar os incidentes relacionados com a segurança de informações;
- f) Promover a visibilidade do suporte corporativo para a segurança de informações em todo o Ministério.

Após análise das documentações solicitadas constatou-se que a Política de Segurança da Informação (PSI) no âmbito do Ministério dos Transportes foi instituída pela Portaria GM nº 137, de 01.06.2010. A referida Portaria contempla diretrizes do Ministério quanto ao tratamento da segurança da informação.

Ressalta-se que a política de segurança da informação é o documento que contém as diretrizes da instituição quanto ao tratamento da segurança da informação. Em geral, esse é o documento da gestão da segurança da informação a partir do qual derivam os



documentos específicos para cada meio de armazenamento, transporte, manipulação ou tratamento específico da segurança da informação em TI. Como a definição dessa política é um dos primeiros passos para o reconhecimento da importância da segurança da informação na organização e seu tratamento, isso é um indício de que a questão de segurança da informação vem sendo implementada no Órgão.

Referida política deve contemplar também os seguintes aspectos:

- a) Uma estrutura para estabelecer os objetivos de controle e os controles, incluindo a estrutura de análise/avaliação e gerenciamento de risco;
- b) Breve explanação das políticas, princípios, normas e requisitos de conformidade de segurança da informação específicos para a organização, incluindo:
  - conformidade com a legislação e com requisitos regulamentares e contratuais;
  - requisitos de conscientização, treinamento e educação em segurança da informação;
  - consequências das violações na política de segurança da informação.
- c) Definição das responsabilidades gerais e específicas na gestão da segurança da informação, incluindo o registro dos incidentes de segurança da informação;
- d) Referências às documentações que possam apoiar a política, como:
  - Política de controle de acesso;
  - Programa de Gestão de Continuidade de Negócios, contendo Plano de Gerenciamento de Incidentes (PGI), Plano de Continuidade de Negócios (PCN) e Plano de Recuperação de Negócios (PRN);
  - Normas e Procedimentos relacionados à Classificação de Informações.

### 1.1.2.3 INFORMAÇÃO

#### **Recursos Humanos em Tecnologia da Informação.**

##### **Fato**

Em resposta à Solicitação de Auditoria nº 201306166/08, 24.04.2013, foi informado que o Ministério dos Transportes dispõe de 60 servidores na área de TI. Conforme planilha com a distribuição da força de trabalho do Ministério dos Transportes, relacionada com Tecnologia da Informação, observa-se que existem 19 servidores do quadro permanente, realizando atividades previstas do Regimento Interno do Órgão e 41 empregados terceirizados, dos quais 19 vinculados ao Contrato nº 40/2009 e 22 vinculados ao Contrato 39/2009, ambos firmados com a empresa IOS – Informática, Organizações e Sistemas Ltda.

Verificou-se também que, do quadro de 19 servidores da unidade responsável pela gestão de TI, 6 servidores, ou seja, 31%, possuem formação específica em TI. No entanto, se consideramos o total da força de trabalho da área de TI, esse percentual é bem menor. Tal situação fragiliza a gestão da Unidade, acarretando risco na continuidade dos serviços de TI.

A situação verificada no exercício de 2012 tem se repetido desde 2010. Ressalta-se que diante da quantidade de empregados terceirizados, o Órgão deve avaliar o risco de dependência de empregados sem vínculo para a execução de atividades críticas do Ministério.



## 1.1.2.4 INFORMAÇÃO

### Desenvolvimento dos Sistemas.

#### Fato

Em atenção à Solicitação de Auditoria nº 201306166/09, de 24.05.2013, o Desenvolvimento dos Sistemas utilizados no Ministério dos Transportes, atende à seguinte metodologia:

“Ao longo dos anos o Ministério dos Transportes vem se valendo de diferentes metodologias de desenvolvimento de sistemas, haja vista que os serviços contratados com terceiros sempre foram para manutenção do legado. À medida que a área de tecnologia de informação (TI) passou a receber demandas para tratamento do legado que se configuraram como evoluções significativas de muitos desses sistemas, esta área começou a se preocupar com a metodologia de desenvolvimento de sistemas, época em que criou a sua própria valendo-se de tudo aquilo considerado importante nas diferentes metodologias disponíveis.

Como resultado, seguem as atividades típicas de um processo de desenvolvimento de sistemas retratado em modelo de ciclo de vida iterativo e incremental e seus respectivos artefatos orquestrados e “versionados” na ferramenta “Subversion”:

#### 1. Requisitos

- 1.1. Documento de Visão
- 1.2. Especificação de Requisitos de Software
- 1.3 Glossário
- 1.4. Ata de reunião
- 1.5. Especificação de Manutenção
- 1.6. Cronograma parcial
- 1.7. Cronograma detalhado

#### 2. Análise e Design

- 2.1. Detalhamento de Caso de Uso
- 2.2. Diagrama de Caso de uso
- 2.3. Modelo de Dados

#### 3. Testes

- 3.1. Plano de teste
- 3.2. Caso de teste

#### 4. Implantação

- 4.1. Documento de implantação
- 4.2. Manual

Durante o ano de 2012, esta CGTI realizou o planejamento da contratação de objeto para desenvolvimento de novos sistemas e manutenção dos sistemas legados de informação do MT no modelo de fábrica de software que resultou no contrato nº 35/2012 com a empresa Basis Tecnologia da Informação. Este contrato é executado sob demanda de acordo com fluxo da IN 04/2010, regido pela Métrica Ponto por Função e fundamentado no Roteiro de Métricas do SISP na versão 1.0.



A CGTI/MT continua pesquisando melhorias de forma a otimizar a Metodologia de Desenvolvimento de Sistemas existente com a finalidade de se implantar as boas práticas e adotar métodos ágeis que correspondam com resultados satisfatórios ao negócio”.

### 1.1.2.5 INFORMAÇÃO

#### Desenvolvimento dos Sistemas.

#### Fato

As soluções de Tecnologia da Informação do Ministério foram desenvolvidas externamente e são mantidas por terceiros, o que caracteriza risco de dependência de empregado sem vínculo com o Ministério para a execução de atividades críticas do Órgão.

Em atenção à Solicitação de Auditoria nº 201306166/09, de 24.05.2013, foram informados os sistemas desenvolvidos no exercício 2012, quais sejam:

Sistema (objeto)	Descrição do Sistema	Área Requisitante
INTRANET	É um instrumento de gerir a informação permitindo o adequado processo da comunicação organizacional.	ASCOM
CARGA FITA ESPELHO	Agilizar, acompanhar e controlar os processos referentes ao recadastramento de servidores ativos, pensionistas e aposentados.	CGRH
SGE	Flexibilizar a composição de expedientes (ofícios, memorandos etc) tendo como base modelos padronizados, e a seleção das informações a serem substituídas no mesmo (destinatário, remetente, processo).	CONJUR
SIAEX	Mini-extrator dinâmico de dados que permite ao usuário, escolher as informações que serão analisadas de forma dinâmica. Este sistema está vinculado à entidades de dados do SIORC.	SPO
SIORC	Apoiar as atividades executadas pela Secretaria de Planejamento e Orçamento do Ministério dos Transportes (áreas: Orçamento e Financeiro), subsidiando com funcionalidades de cadastros, importação de informações e consultas.	SPO
SPF	Manter o cadastro dos ofícios de programação financeira do Ministério dos Transportes, apoiando a Secretaria de Planejamento e Orçamento (Financeiro).	SPO
SGP	Gerenciar as fases processuais de processos administrativos e disciplinares;	CORREG
SIGPAD	Gerenciar as fases processuais de processos administrativos e disciplinares; dar suporte à definição dos membros das comissões apurativas, registrar ocorrências de prorrogação de prazos, recondução, anulação, substituição de membro de comissão, retificação e produção de informação gerencial sobre os processos apurativos.	CORREG



<b>Sistema (objeto)</b>	<b>Descrição do Sistema</b>	<b>Área Requisitante</b>
SIGEF	Analisar e instruir processos de auxílio funeral para os Servidores Ativos e Aposentados.	CGRL
SICPAT	Calcular e gerar valores para pagamentos de atrasados de direitos e vantagens trabalhistas de aposentados e pensionistas do Ministério dos Transportes.	CGRL
AUXFUN	Analisar e instruir processos de auxílio funeral para os Servidores Ativos e Aposentados.	CGRH
REVERSÃO	Analisar e instruir processos de reversão de crédito de Servidores Ativos, Aposentados e Pensionistas	CGRH
PLANO DE SAÚDE	Receber mensalmente a movimentação dos atendimentos realizados pela conveniada, realizar batimento com as informações dos servidores na base de dados do sistema de recursos humanos, controlar descontos na folha de pagamento do benefício de plano de saúde, o batimento de servidores que estejam fora da folha ou com nome diferente, e realizar o controle dos estornos.	CGRH
SIMIC	Manter processos e documentos micro filmados e agilizar o registro e a consulta dos dados relacionados	SEGES
RECAD	Agilizar, acompanhar e controlar os processos referentes ao recadastramento anual dos aposentados e pensionistas do Ministério dos Transportes e atender ao disposto no decreto nº 7.141, de 29 de março de 2010, que regulamenta a atualização de dados cadastrais dos aposentados e pensionistas pagos pela União.	CGRH
SCDM	Controlar a distribuição de medicamentos e vacinas para os servidores do MT e fazer a gestão de prontuário, triagem, corpo clínico e consultas.	CGRH
SCIMO	Controlar o estoque de instrumentos Médicos e Odontológicos do Ministério dos Transportes.	CGRH
SICAR	Manter informações sobre os documentos e processos localizados no Arquivo Geral do MT.	CGRL
SICPAG	Gerar o PCC (Plano de Classificação de Cargos) com todos os direitos e vantagens trabalhistas de um determinado aposentado ou pensionista em conformidade com as leis vigentes em cada período de tempo, desde 1960.	CGRH
SREAP	Agilizar, acompanhar e controlar os processos referentes ao recadastramento anual dos aposentados e pensionistas do Ministério dos Transportes e atender ao disposto no decreto nº 7.141, de 29 de março de 2010, que regulamenta a atualização de dados cadastrais dos aposentados e pensionistas pagos pela União.	CGRH



<b>Sistema (objeto)</b>	<b>Descrição do Sistema</b>	<b>Área Requisitante</b>
SGINP	Gerar número de processos e produzir etiquetas.	CGRL
SITRA	Permitir que o funcionário da DITEC possa realizar um planejamento antecipado das movimentações de um processo específico. Tais movimentações deverão ocorrer após a entrada deste processo na DITEC.	CONJUR
CARGA DA MARINHA MERCANTE	Carga de importação dos arquivos de Consignatários, Empresas e Agências da Marinha Mercante.	CGRL
SICAP	Armazenar e fornecer informações que identifiquem a existência e localização de processos e documentos, acompanhar o seu movimento e distribuição, desde a formação até o arquivamento, mantendo registro de localização do responsável pelo seu recebimento nos setores por onde tramitou.	CGRH
SISCON	Realizar o controle e acompanhamento de contratos do Ministério dos Transportes.	CGRL
SGI	Gerenciar os questionamentos, dúvidas e sugestões do cidadão comum, e publicar informações sobre licitações em andamento no MT.	CGRL
SAECI	Controlar as tarefas e seus encaminhamentos futuros, o registro da documentação recebida, o registro dos trabalhos/projetos e encaminhamentos de expediente, e o controle dos prazos de vencimento das tarefas, permitindo ainda a geração de informações para apoiar análise gerencial.	GM
eGab	Controle de agenda, contatos, pleitos e Cerimonial das autoridades.	GM

Fonte:Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR com base na manifestação apresentada em resposta à Solicitação de Auditoria

Cabe destacar a importância de se transferir os conhecimentos de TI da empresa contratada para os servidores do Ministério dos Transportes, para se chegar à condição de o próprio Ministério desenvolver os produtos de TI com pessoal próprio. Assim, faz-se necessário que seja adotado um processo de contratação de servidores com especialização em TI. Entende-se como de suma importância que o gerenciamento dos produtos adquiridos seja feito de forma a se ter o real conhecimento da necessidade do Ministério, e certeza de que tais produtos contribuem com os negócios do Órgão em termos de eficácia, eficiência, efetividade e economicidade.



## 2 CONTROLES DA GESTÃO

### 2.1 CONTROLES EXTERNOS

#### 2.1.1 ATUAÇÃO DO TCU/SECEX NO EXERCÍCIO

##### 2.1.1.1 INFORMAÇÃO

#### **Acompanhamento das determinações do Tribunal de Contas da União.**

##### **Fato**

Em relação ao acompanhamento das determinações do TCU, em resposta à Solicitação de Auditoria nº 201306166/02, de 24.04.2013 foi informado que *“existe rotina de acompanhamento de diligências dirigidas ao Secretário Executivo e ao Gabinete do Ministro. As determinações/recomendações dirigidas às demais unidades pertencentes à estrutura desta Pasta, até dezembro de 2012, vinham sendo acompanhadas por amostragem, selecionadas segundo critérios que consideravam o potencial impacto sobre os objetivos estratégicos do Ministério e a relevância do assunto ou, ainda, em atendimento às solicitações das unidades internas.*

*A partir de março de 2013, foi estabelecida sistemática de acompanhamento preventivo sobre 100% das deliberações do TCU relativas a processos de contas anuais, dirigidas às unidades internas do MT, identificadas por meio do portal do TCU, do Diário Oficial da União ou por meio de comunicação recebida da Corte de Contas. Demais processos são acompanhados mediante solicitação”.*

No Regimento Interno do Ministério dos Transportes, o processo relativo ao controle das determinações do TCU, é atribuído a diversas unidades administrativas do Órgão.

Sobre a identificação de risco no que concerne ao tempestivo atendimento das determinações do TCU, foi informado que *“a unidade envolvida é alertada sobre os impactos de eventual descumprimento de determinações e é oferecido o assessoramento necessário ao seu efetivo cumprimento”.*

Foi informado, ainda, que as unidades internas do Ministério são instadas pelo Assessor Especial de Conontrole Interno a adotar medidas tempestivas e compatíveis com riscos identificados no processo.

Sobre a existência de indicadores de gestão para monitorar a implementação das recomendações do TCU, foi informado que *“no que tange ao Assessor Especial de Controle interno, o indicador de gestão utilizado é o ‘controle de demandas com prazo’ registrado em sistema informatizado implantado – Sistema AECP”.*



## 2.1.1.2 INFORMAÇÃO

### Determinações exaradas pelo Tribunal de Contas da União Pendentes de Atendimento.

#### Fato

Em análise às informações referentes à implementação pelo Ministério dos Transportes de determinações contidas em Acórdãos do Tribunal de Contas da União, verificou-se que não foram adotadas providências conclusivas para atendimento das seguintes determinações:

#### ***Acórdão 1452/2012 – Plenário***

*VISTOS, relatados e discutidos estes autos de prestação de contas anual, da Rede Ferroviária Federal S.A - em liquidação, exercício de 2006, ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo Relator e com fundamento nos artigos 1º, inciso I, 16, incisos I e II, 17, 18 e 23, incisos I e II, da Lei 8.443/92, em*

*(...)*

*9.6. determinar:*

*9.6.1. ao Ministério dos Transportes que, na condição de órgão encarregado de coordenar e supervisionar o processo de inventariança da extinta RFFSA, conforme disposto no artigo quarto da Lei 11.483/2007, adote as providências administrativas necessárias ao ressarcimento do prejuízo imposto ao Erário e, no prazo de noventa dias, nos termos da Instrução Normativa TCU 56/2007, ou de ato normativo que vier a sucedê-la, instaure a devida Tomada de Contas Especial a respeito dos seguintes fatos, verificados em Relatório de Auditoria 01/AE/AUDIT/2005 - ERJUF e apuração conduzida pela Comissão de Processo Disciplinar instituída pela Resolução do Liquidante 112/2006:*

*(...)*

*9.6.1.1. alienação irregular de bens da RFFSA - em liquidação, ocorridas no âmbito do Escritório Regional de Juiz de Fora (MG), no período de 28/8/1997 a 14/10/1999, sendo responsáveis os senhores Dirceu Miguel Brandão Falce e Benedito Nugnesi de Jesus;*

*9.6.1.2. recebimento irregular, em 1998, do edifício da subestação de Scheid por meio do "Ato de Transformação de Bem Operacional em Não Operacional 001/PAT-MRS/98" e do "Termo de Recebimento de Bem Não Operacional 001/ERJUF/98", assinados pelo senhor Dirceu Miguel Brandão Falce, com prejuízos à empresa face ao estado de depredação do imóvel e o roubo dos bens, além do passivo ambiental decorrente.*



## Manifestação do Gestor

“Foi instaurado e concluído o processo nº 50000.025355/2012-21, encaminhado à CGU para providência do órgão de controle por meio do Ofício nº 008/2013/AECI-MT, de 6 de março de 2013. O processo foi devolvido, por meio do Ofício nº 8267/DPPCE/DP/SFC/CGU-PR, de 18/03/2013, acostado às fls. 180, para adequação dos autos aos normativos dos órgãos de controle, em especial no que tange ao modelo de Relatório do Tomador de Contas Especial”.

## Análise do Controle Interno

Conclui-se que apesar de ter sido instaurado o processo de TCE, até a resposta da Solicitação de Auditoria, não tinham sido concluídos os trabalhos em função de ter sido solicitado adequação dos autos aos normativos dos órgãos de controle.

### Acórdão nº 312/2012 - TCU - Plenário - Item 1.9

Recomendar ao Ministério dos Transportes, conjuntamente com o DNIT e a VALEC, celeridade quanto às ações atinentes ao desenvolvimento de referencial de preços e custos de obras ferroviárias, denominado de "SICRO Ferroviário", dada sua importância para balizar a análise dos projetos de investimento no setor ferroviário nacional e a fiscalização de obras ferroviárias.

## Manifestação do Gestor

“No caso específico das composições ferroviárias, a Secretaria-Executiva do Ministério dos Transportes tem promovido reuniões desde 2012 entre o DNIT a VALEC e ANTT com objetivo de levantar estudos técnicos para unificar procedimentos em relação aos cálculos do Sistema para a modalidade ferroviária. Ficou decidido que a parte referente à operação ferroviária estaria sob a responsabilidade da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Cumpra salientar que o sistema denominado de “SICRO Ferroviário” insere-se no contexto mais abrangente do novo SICRO - Sistema de Custos Referenciais de Obras - o qual compreenderá composições de custos unitários para os modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, de obras de arte especiais e de diversos outros da área de infraestrutura de transportes, totalizando aproximadamente 8.500 composições, em sua fase inicial.

Segue, em anexo, o projeto básico elaborado pelo DNIT que tem por objeto a contratação de serviços técnicos especializados referentes à análise, revisão, criação, manutenção de composições de preços unitários e a respectiva implantação e operação do novo Sistema de Custos Referenciais de Obras (SICRO), realização de pesquisa nacional de insumos em todas as unidades da federação, apoio técnico à Coordenação-Geral de Custos de Infraestrutura de Transportes e desenvolvimento de estudos e pesquisas na área de custos.

Informo, por fim, que a **previsão para implantação do novo SICRO é no final do 2º semestre de 2013**, segundo informações do Eng. Luiz Heleno Albuquerque Filho, Analista de Infraestrutura de Transportes e Coordenador-Geral de Custos de Infraestrutura de Transportes do DNIT”.



## **Análise do Controle Interno**

Conforme informações apresentadas, apesar dos esforços para se definir as composições dos preços do setor ferroviário, até o momento os trabalhos não foram concluídos.

### **Acórdão nº 3137/2011 – TCU-Plenário**

Em 02.01.2012, foi encaminhado ao Ministério dos Transportes o Ofício-Circular nº 01/DITRA/DI/SFC/CGU-PR, para solicitar informações sobre as providências adotadas com o objetivo de cumprir o que foi estabelecido nos itens 9.1, 9.2, 9.3, 9.8, 9.9 e 9.10 do Acórdão nº 3137/2011 – TCU-Plenário que trata da auditoria operacional destinada a avaliar a sistemática de habilitação, concessão e investimentos realizados pelas empresas beneficiárias do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi).

Por meio da Nota Informativa nº 003/2012/AECI/MT, encaminhada mediante o Ofício nº 040/2012/SE/MT, ambos de 24.01.2012, foram apresentadas as providências adotadas até então.

Em 24.04.2013, por meio da Solicitação de Auditoria nº 201306166/03, solicitou-se que a Secretaria Executiva/MT descrevesse as ações desenvolvidas pelos órgãos envolvidos no assunto, bem como as providências adotadas pelo Ministério na condição de órgão supervisor.

## **Manifestação do Gestor**

Por meio do Ofício nº 321/2013/SE/MT, de 30.04.2013, o Secretário Executivo do Ministério dos Transportes informou ao Ministro Walter Alencar Rodrigues do TCU os esclarecimentos envolvendo a matéria. No expediente foram relatados obstáculos de natureza jurídica e operacional, concluindo pela inviabilidade de regulamentação dos procedimentos para encaminhamento, à Receita Federal, das informações relativas aos empreendimentos enquadrados no Reidi, no prazo estipulado pelo Tribunal, motivo pelo qual, solicitou a dilação de 120 dias no prazo inicialmente estabelecido no item 1.7 do Acórdão 73/2013 – Plenário, para que o MT e a Receita Federal, em consenso, encontrem uma solução harmônica às competências de atuação do Ministério dos Transportes e Agência Reguladora vinculada.

## **Análise do Controle Interno**

O Ministério dos Transportes tem demonstrado empenho em cumprir a determinação do TCU, no entanto, questões de natureza jurídica e operacional não tem permitido implementar todos os procedimentos no tempo solicitado.



## **2.2 CONTROLES INTERNOS**

### **2.2.1 ESTRUTURA, ORGANIZAÇÃO E MÉTODOS**

#### **2.2.1.1 INFORMAÇÃO**

#### **Aprovação da Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas do Ministério dos Transportes.**

##### **Fato**

Em 05 de abril de 2012, foi publicado o Decreto nº 7.717, por meio do qual foram aprovados a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas do Ministério dos Transportes. Mediante a Portaria GM nº 250, de 31.10.2012, publicada em 01.11.2012, foram aprovados os Regimentos Internos do Gabinete do Ministro, da Secretaria-Executiva, da Subsecretaria de Assuntos Administrativos, da Subsecretaria de Planejamento e Orçamento, da Consultoria Jurídica, da Secretaria de Política Nacional de Transportes, da Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes e da Secretaria de Fomento para Ações de Transportes.

Importante ressaltar a atualização do Regimento Interno do Ministério dos Transportes, uma vez que o anterior tinha como base o Decreto nº 4.721, de 2003, o qual encontrava-se defasado em relação à realidade do Órgão.

A aprovação do referido Decreto se deu após várias tratativas entre o Ministério dos Transportes e o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, desde 2008, quando a CGU passou a recomendar a atualização do normativo referente à estrutura regimental do Órgão.

A nova estrutura do MT foi necessária em função de atividades desenvolvidas pelo Órgão, não contempladas no Regimento anterior, tais como:

- a) ações voltadas para o acompanhamento da execução das obras e serviços do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC);
- b) operacionalização, atualização permanente e controle do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT);
- c) desenvolvimento de políticas no âmbito da Marinha Mercante;
- d) desenvolvimento de políticas no âmbito de concessão de obras e serviços públicos, em todos os modais.

Conforme havia sido alertado pela Controladoria-Geral da União, a desatualização do Decreto de Estrutura Regimental poderia acarretar desvio de funções, desgovernança, ingerência e até ensejar fraudes, uma vez que não se asseguraria desempenho adequado, em face da impossibilidade de mensuração da atuação das Áreas do Ministério.



## 2.2.1.2 INFORMAÇÃO

### Inexistência de Planejamento Estratégico do Ministério dos Transportes - MT.

#### Fato

Compete ao Ministério dos Transportes (MT), entre outras, a formulação, coordenação e supervisão das políticas; a participação no planejamento estratégico, o estabelecimento de diretrizes para sua implementação e a definição das prioridades dos programas de investimentos; e a aprovação dos planos de outorgas.

Nas últimas auditorias anuais de contas, a CGU tem destacado a importância de o Órgão estruturar seu Planejamento Estratégico, no entanto, o Ministério dos Transportes ainda não o fez, processo esse a ser conduzido pelo Secretário-Executivo, de maneira a possibilitar a elaboração dos planejamentos das suas Unidades Vinculadas, bem como definir os objetivos e metas; os processos críticos; o diagnóstico, a probabilidade e os meios de mitigação de riscos; os níveis de riscos operacionais; o acompanhamento/atualização dos riscos identificados; e a mensuração e classificação dos riscos.

Por meio da Solicitação de Auditoria nº 201306166/05, de 24.05.2013, questionou-se a SE/MT sobre a elaboração de seu Planejamento Estratégico Institucional, com o objetivo de avaliar as questões relacionadas a indicadores, o qual deve conter as seguintes informações: objetivos e metas; processos críticos; diagnóstico, probabilidade e meios de mitigação de riscos; níveis de riscos operacionais; acompanhamento/atualização dos riscos identificados; e mensuração e classificação dos riscos.

Em resposta, foi encaminhada a Nota Informativa s/nº de 2013, da supervisora dos trabalhos do Planejamento Estratégico do MT, na qual foram informadas as providências do Ministério dos Transportes no sentido de elaborar indicadores no âmbito dos Transportes, com o objetivo de acompanhar a eficácia das Ações derivadas das Políticas Públicas para o setor, onde aborda e desenvolve o assunto no rol de atividades previstas no Planejamento Estratégico Institucional (PEI). Este assunto está sendo desenvolvido por meio do Acordo de Cooperação Técnica firmado com o Movimento Brasil Competitivo (MBC).

Foi esclarecido que “o escopo do PE envolve estudos que estabelecem para cada Objetivo, Metas e Indicadores para os temas Planejamento, Ampliação e Qualificação, Operação e Serviços, Fomento, Regulação, Gestão, Pessoas e por fim o próprio Ambiente Organizacional”.

Referida Nota Informativa traz um histórico de fatos relacionados ao contexto da implantação de metodologias e ferramentas de planejamento e gestão estratégica no Ministério dos Transportes, conforme pode ser observado a seguir.

O início das ações voltadas para a elaboração do Planejamento Estratégico do Órgão teve como marco o Relatório de Diretrizes realizado pelo Comitê de Planejamento Estratégico (PE/MT), criado por meio da Portaria nº 94/2011.

Em dezembro de 2011, foi definido um conjunto de iniciativas com o objetivo de reforçar a governança do Ministério dos Transportes, entre elas, a adoção de



providências para implantar metodologias e ferramentas de planejamento e gestão estratégica.

A iniciativa foi adotada no conjunto das prioridades da Câmara de Políticas de Gestão, Desempenho e Competitividade (CGDC) e, foi indicado ao MT, como parceiro estratégico, o Movimento Brasil Competitivo (MBC) que atua com o Programa Modernizando a Gestão Pública (PMGP). Para tanto, foi assinado, em maio de 2012, o Acordo de Cooperação Técnica 001/2012, com duração de 14 meses, com o objetivo de “apoiar o Ministério dos Transportes na modernização de sua gestão pelo desenvolvimento e implantação de processo de administração estratégica”.

Foram acordadas, como base para o Planejamento Estratégico do Ministério dos Transportes, a Missão e a Visão a seguir:

Missão:

“Dotar o país de infraestrutura viária adequada, garantir a operação racional e segura dos transportes de bens e pessoas, cooperar para o desenvolvimento socioeconômico e a integração nacional e sul-americana”.

Visão:

“Atuar e ser reconhecido como agente indutor do desenvolvimento sustentável brasileiro pela oferta de infraestrutura e serviços de transportes com padrões internacionais de excelência”.

O Planejamento Estratégico Institucional do MT prevê o alinhamento de todos os órgãos que compõem o Sistema Transportes: DNIT, VALEC, ANTT e a recente Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e, considerando o estabelecido pela MP 595/2012, a ANTAQ com suas responsabilidades partilhadas com a Secretaria de Portos e Ministério dos Transportes.

O tema INDICADOR contemplará uma ampla discussão com os órgãos vinculados o que, obrigatoriamente ensejará a definição de um rol de indicadores harmônicos e compatibilizados para os modos Rodoviário, Ferroviário, Hidroviário e para o tema relacionado à Regulação.

Está prevista para o 1º semestre de 2013 a validação dos indicadores e metas para cada um dos objetivos integrantes do Mapa Estratégico Institucional.

Segundo informações apresentadas, algumas iniciativas já foram adotadas, entre elas a de Gestão de Processos contribuindo diretamente para o Objetivo Estratégico “*consolidar a Gestão por Resultados, no tema Governança*”. A mensuração dos resultados será realizada com os elementos do BSC “*indicadores, metas e iniciativas estratégicas*”. Espera-se a consolidação da Gestão por Resultados, incluindo diagnóstico e mitigação de riscos potenciais à execução da estratégia adotada.

Como pode ser observado, tendo como base as informações apresentadas pelo Órgão, o Planejamento Estratégico Institucional ainda não foi concluído, não tendo sido apresentadas informações detalhadas relacionadas aos objetivos e metas; aos processos críticos; ao diagnóstico, à probabilidade e aos meios de mitigação de riscos; aos níveis de riscos operacionais; ao acompanhamento/atualização dos riscos identificados; e à mensuração e classificação dos riscos.



A indefinição quanto ao Planejamento Estratégico do Ministério dos Transportes tem impactado na gestão de suas entidades supervisionadas. A título de exemplo, cabe mencionar resposta da ANTT, onde consta que “*as ações atinentes ao período 2013-2016 aguardam conclusão das orientações oriundas do Ministério dos Transportes, vez que o mesmo elaborou orientações para o sistema transporte como um todo*”. Assim, a Agência está esperando as diretrizes resultantes do Planejamento Estratégico do Ministério dos Transportes para a aprovação do seu próprio planejamento.

Portanto, entende-se ser de fundamental importância a definição do Planejamento Estratégico do Ministério dos Transportes para que as ações a serem previstas nos planejamentos de suas entidades vinculadas possam ocorrer de forma integrada. A demora em tal definição pode acarretar, inclusive, uma descontinuidade na implementação das diretrizes vigentes em tais entidades.

### **2.2.1.3 INFORMAÇÃO**

#### **Instauração dos processos de Tomadas de Contas Especiais decorrentes a Medida Provisória de 2002.**

##### **Fato**

Conforme constou do Relatório de Auditoria 201108669, referente à avaliação da gestão do Ministério dos Transportes do exercício de 2010, estava pendente a instauração das Tomadas de Contas Especiais nos processos decorrentes da Medida Provisória nº 82/2002, conforme recomendação contida no Relatório do Grupo de Trabalho instituído pela Portaria nº 179/2008 e Nota nº 02/2009-CGAS/CONJUR/MT, e na Nota Técnica nº 1.172/DITRA/DI/SFC/CGU-PR, de 14/5/2009.

A Medida Provisória nº 082/2002, de 07/12/2002, dispunha sobre a transferência de parte da malha rodoviária federal da União para os Estados que manifestassem interesse em 45 dias, com repasse de R\$ 130.000,00 por quilômetro de rodovia transferida, estabelecendo que o “recebimento do repasse implica renúncia a qualquer pretensão ou alegado direito que possa existir relativamente ao ressarcimento ou indenização por eventuais despesas feitas em rodovias federais sem convênio ou com convênio em desacordo com o plano de trabalho e de aplicação de recursos”, bem como confere “caráter irrevogável e irrevogável” à transferência, não apresentando os critérios para a prestação de contas.

O Projeto de Lei de Conversão nº 03/2003, referente à Medida Provisória nº 082/2002, sofreu alterações e foi vetado integralmente pelo Presidente da República. O Congresso Nacional manteve o veto presidencial, porém, não editou o Decreto Legislativo para regulamentar as relações jurídicas decorrentes da Medida Provisória.

Por meio do Ofício nº 537/2008/SE/MT a Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes consignou que os Estados já estariam “avisados da possibilidade de autuação do devido processo de Tomada de Contas Especial”.

Mediante a Solicitação de Auditoria nº 201306166/04 de 24.05.2013, solicitou-se à Secretaria Executiva/MT apresentar a posição atual sobre a assunção definitiva, pelos Estados, da malha rodoviária federal transferida pela MP nº 82, de 7.12.2002, ou as



providências voltadas para a instauração dos respectivos processos de Tomada de Contas Especial, por parte do Ministério dos Transportes ou DNIT, decorrente da abstenção de prestação de contas.

Pela Portaria nº 1.273, de 3 de dezembro de 2012, o Diretor-Geral do Departamento de Infraestrutura de Transportes instaurou as tomadas de contas especiais contra os estados que receberam os recursos federais em razão de sua adesão ao compromisso de assumir a manutenção de trechos de rodovias federais.

Conforme informado pelo Ofício nº 482/2013/AUDIN/DNIT, de 06 de maio de 2013, “os ex-governadores dos Estados beneficiados com aqueles recursos e responsáveis pela apresentação tempestiva das respectivas prestações de contas já foram notificados, tendo alguns já apresentado suas argumentações defensivas e outros não”.

Foi esclarecido ainda que “atualmente, os Tomadores de Contas designados estão em processo de notificação dos antigos gestores federais omissos quanto à apuração dos fatos e identificação dos responsáveis, nos termos do Artigo 8º da Lei Federal nº 8.443, de 16 de julho de 1992”.

Portanto, a recomendação da CGU, no sentido de se instaurar os devidos processos de Tomadas de Contas Especiais, conforme relatório do Grupo de Trabalho instituído pela Portaria nº 179/2008 e Nota nº 02/2009-CGAS/CONJUR/MT, e Nota Técnica nº 1.172/DITRA/DI/SFC/CGU-PR, de 14/5/2009, foi atendida.

## **2.2.2 AUDITORIA DE PROCESSOS DE CONTAS**

### **2.2.2.1 INFORMAÇÃO**

#### **Falta de implantação da Carta de Serviços ao Cidadão.**

##### **Fato**

O Ministério dos Transportes ainda não implantou a Carta de Serviços ao Cidadão, prevista no Decreto nº 6.932, de 11 de agosto de 2009. De acordo com informações do Assessor do Secretário Executivo e, conforme consta do Relatório de Gestão, a referida Carta será implantada no decorrer do exercício de 2013.

No âmbito do MT, podemos identificar dois produtos que se destacam e que justificam a implantação da Carta de Serviços: Programa Passe Livre e Serviço de Atendimento ao Cidadão (SIC), publicados na página do Ministério na internet. Além disso, o Ministério possui outros mecanismos de comunicação com os usuários como uma central de atendimento telefônico, balcão de atendimento presencial e um setor de recebimento e envio de correspondências.

No que se refere ao passe livre, o seu gerenciamento compete ao Ministério dos Transportes. Ressalta-se que o passe livre foi criado por meio da Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, e sua concessão é feita às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual, nos modos rodoviário, ferroviário e aquaviário. O Programa Passe Livre disponibiliza para o público todas as informações para a obtenção do benefício na página oficial do Ministério dos Transportes na internet.



## 2.2.2.2 INFORMAÇÃO

### Utilização do Sistema CGU-PAD.

#### Fato

A Corregedoria do Ministério dos Transportes foi criada a partir da aprovação da nova estrutura regimental do Ministério dos Transportes, por meio do Decreto nº 7.717, de 04.04.2012. As competências da Corregedoria e as atribuições de seus dirigentes foram definidas pela Portaria nº 250, de 31.10.2012, publicada no Diário oficial da União em 01.11.2012.

Conforme registrado no Relatório de Gestão do Ministério dos Transportes, grande parte dos procedimentos em andamento diz respeito à apuração de irregularidades ocorridas no âmbito do extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Em função disto, o cadastramento desses processos no Sistema CGU-PAD não se encontra completo, mas a Corregedoria vem providenciando a atualização dos dados faltantes.

Consta ainda a informação de que os dados dos processos disciplinares instaurados mediante Portaria Conjunta não foram devidamente inseridos no Sistema. Tal fato tem por base a dificuldade de acesso aos dados, uma vez que a maioria dos integrantes desse tipo de comissão não está vinculada à carreira do Ministério dos Transportes, mas a Corregedoria vem diligenciando as unidades correccionais competentes.

Em resposta à Solicitação de Auditoria nº 201306166/26, de 22.05.2013, a Corregedoria do Ministério dos Transportes apresentou as seguintes informações:

#### Normativo Interno

O art. 8º, inciso V da Portaria nº 250, de 31.10.2012, estabelece que compete ao Serviço de Apuração Disciplinar “manter registro atualizado da tramitação e do resultado dos processos correccionais e expedientes em curso junto ao Sistema de Gestão de Processos Disciplinares - Sistema CGU-PAD”.

#### Estrutura de pessoal, tecnológica e gerenciamento CGU-PAD

A Corregedoria do Ministério dos Transportes compõe-se de cinco servidores, cinco terceirizados e dois estagiários.

A estrutura tecnológica disponível consiste nos microcomputadores instalados nas estações de trabalho existentes na Corregedoria. Por meio destes, são elaboradas planilhas e tabelas a fim de auxiliar o gerenciamento dos trabalhos apuratórios desenvolvidos no âmbito das Comissões existentes. Tais Planilhas/Tabelas são armazenadas em Pasta Compartilhada da Unidade cujo acesso todos os seus colaboradores possuem.

Segundo a Corregedoria apenas as pessoas que trabalham na Área têm acesso ao Sistema CGU-PAD.



## Processos Administrativos Instaurados

Foi disponibilizada a relação de processos administrativos sob a responsabilidade da Corregedoria do Ministério dos Transportes, da qual pode-se extrair as seguintes informações:

- 10 processos administrativos instaurados na corregedoria/SE/MT;
- 08 processos administrativos encerrados e julgados na corregedoria/SE/MT;
- 06 processos administrativos encerrados e em análise para julgamento da corregedoria/SE/MT;
- 11 processos administrativos encerrados e encaminhados a consultoria jurídica;
- 68 processos administrativos em curso na corregedoria/ SE/MT.

### Relatório extraído diretamente do sistema CGU-PAD

Sobre o assunto a Corregedoria informou não ser possível a extração de relação de processos disciplinares instaurados no Ministério dos Transportes, uma vez que os relatórios do Sistema CGU-PAD são gerados utilizando-se como base para o filtro de órgão, o local do fato registrado nos processos e suas unidades hierarquicamente inferiores. Portanto, não há relatório específico para o órgão sem que constem inclusos nos relatórios os processos cadastrados nas unidades inferiores. Assim o relatório gerado inclui todos os processos a cargo do Ministério, da ANTT, do DNIT, do Gabinete do Ministro e do Extinto DNER. Com esta informação é possível filtrar os cadastrados por usuários do Ministério dos Transportes.

O relatório apresentado relaciona os seguintes dados consolidadas por unidade jurisdicionada do Ministério dos Transportes.

<b>Número de Processos Cadastrados por Unidade do Cadastrador</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Agência Nacional de Transportes Aquaviários	0	10	1	0	0	3	3
Agência Nacional de Transportes Terrestres	0	20	4	10	4	8	4
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes	0	0	57	123	54	20	11
Gabinete do Ministro	0	0	1	0	0	0	0
Ministério dos Transportes	1	1	7	61	36	25	8
Portaria/GM-MT nº 250/2010 - Extinto DNER	0	0	15	73	42	65	2
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>31</b>	<b>85</b>	<b>267</b>	<b>136</b>	<b>121</b>	<b>28</b>

Conclui-se que a criação da Corregedoria no Ministério dos Transportes, efetivada no exercício de 2012 configura-se como um grande avanço na condução dos Processos Administrativos Disciplinares, em especial quanto àqueles provenientes do extinto DNER.



### **2.2.2.3 INFORMAÇÃO**

#### **Ausência de terceirização irregular no âmbito da Administração Direta do Ministério dos Transportes.**

##### **Fato**

O Ministério dos Transportes, em atenção ao contido na Solicitação de Auditoria nº 201306166/12, de 24.04.2013, informou que não há nenhuma terceirização irregular no âmbito do órgão da Administração Direta, nem mesmo à época do Termo de Conciliação Judicial, senão em suas entidades vinculadas.

No que se refere a essas entidades vinculadas, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), por meio do Ofício nº 667/2013, de 14.06.2013, informou que não possui terceirizações irregulares e que as contratações de serviços, realizadas no âmbito da Agência Reguladora, são fundamentadas no Decreto nº 2.271/97, bem como na Instrução Normativa nº 02, de 30.04.2008 da Secretaria de Logística e Tecnologia de Informação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Quanto ao DNIT, a Autarquia, por intermédio de sua auditoria interna, informou que demandou a área responsável, mas que não houve o atendimento satisfatório ao tempo em que solicitou dilação da data para manifestação para o dia 01.07.2013. Não obstante a dilação concedida, não houve nova manifestação da Autarquia até a data acordada.

### **2.2.2.4 INFORMAÇÃO**

#### **Atendimento às recomendações do Controle Interno.**

##### **Fato**

A Secretaria Federal de Controle Interno não realizou Auditoria Anual de Contas, referente ao exercício de 2011, do Ministério dos Transportes, razão pela qual não há necessidade de se efetuar a análise do Plano de Providências Permanente, de forma a identificar a quantidade de recomendações atendidas ou pendentes de atendimento.

Cabe acrescentar que, durante o exercício de 2012, não foram direcionadas recomendações ao Ministério dos Transportes.

Cabe esclarecer que as questões relevantes que vinham sendo motivo de questionamentos por parte deste Órgão de Controle Interno, anteriores ao exercício de 2012, foram tratadas em itens específicos neste Relatório.



## 2.2.3 AVALIAÇÃO DOS CONTROLES INTERNOS

### 2.2.3.1 INFORMAÇÃO

#### Ambiente de Controle e Avaliação de Riscos.

##### Fato

O Ministério dos Transportes, por intermédio da Subsecretaria de Planejamento e Orçamento (SPO/MT), encaminhou informações sobre a sistemática para atualização das informações gerenciais e de planejamento referentes aos Programas/Ações. No que se refere ao Sistema Gerencial de Informações e de Planejamento, foi informado que o SIGPLAN foi substituído em fevereiro de 2012 pelo Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento (SIOP).

O SIOP, segundo informações do Órgão, é o sistema informatizado que suporta os processos orçamentários e de planejamento do Governo Federal em tempo real, o qual permite:

- i) prover mecanismos adequados ao registro e controle dos processos de planejamento e orçamento;
- ii) fornecer meios para agilizar os processos de elaboração da LDO, LOA, PPA e tramitação de pedidos de alterações orçamentárias;
- iii) fornecer fonte segura e tempestiva de informações orçamentárias, destinada a todos os níveis da administração pública federal;
- iv) integrar e compatibilizar as informações disponíveis nos diversos órgãos e entidades participantes;
- v) permitir aos segmentos da sociedade obterem a necessária transparência das informações orçamentárias;
- vi) acompanhar e demonstrar a evolução dos indicadores previstos no SIOP de forma a facilitar o aperfeiçoamento das ações orçamentárias e de planejamento no âmbito do PPA.

No que se refere à sistemática adotada para a atualização das informações gerenciais e de planejamento, o Ministério, por meio de sua Coordenação-Geral de Acompanhamento e Avaliação (CGAA), envia e-mail aos gestores responsáveis pelos objetivos, metas e iniciativas, informando a data de encerramento do preenchimento do SIOP (dia 15 de agosto para o 1º semestre e 15 de fevereiro do ano subsequente para o 2º semestre). Há, ainda, a Divisão de Monitoramento (DIMO) que dá suporte aos gestores para que os dados sejam inseridos no sistema adequadamente pelas unidades vinculadas. O alinhamento é feito em reuniões, treinamentos presenciais, consultas telefônicas e encaminhamento de documentação. O monitoramento do SIOP ocorre de maneira contínua pela equipe do MT, de modo que sejam apontadas possíveis falhas no preenchimento do Sistema. Quando necessário são solicitadas reuniões com os gestores para os devidos ajustes. A atualização dos dados financeiros no Sistema é realizada automaticamente pelo SIAFI, enquanto que a atualização dos dados físicos é feita pelo gestor responsável.

Quanto aos instrumentos de prevenção e detecção utilizados para mitigar os riscos na área de gestão avaliada e às medidas corretivas no caso de desvios no cumprimento das metas (físicas, financeiras ou temporais), segundo informado, se forem verificadas inconsistências no preenchimento das informações no SIOP, a CGAA envia



comunicação formal aos gestores, informando a necessidade de preenchimento/adequação dos dados no sistema, reforçando que, ao exercer o seu importante papel de gestor do PPA, está contribuindo para refletir de forma atualizada a realidade das políticas públicas e prioridades do governo. Persistindo o problema é enviado ofício/memorando ao superior da Unidade responsável pelo objetivo, meta e iniciativa do PPA, para que este tome ciência e providências para sanar as pendências.

Os documentos/manuais que formalizam e amparam as atividades de monitoramento são:

- a) Lei nº 12.593, de 18 de janeiro de 2012, que institui o Plano Plurianual da União para o período de 2012 a 2015;
- b) Decreto nº 7.866, de 19 de dezembro de 2012, que regulamenta a Lei nº 12.593;
- c) Portaria MP nº 16, de 31 de janeiro de 2013, que disciplina o monitoramento, avaliação e revisão do PPA 2012-2015;
- d) Gestão do PPA 2012-2015 – monitoramento, avaliação e atualização (apresentação) – SPI/MP;
- e) Manual de Estratégia e Perspectivas para o Monitoramento do PPA 2012-2015 – SPI/MP;
- f) Guia de Monitoramento PPA 2012-2015 – Módulo de Monitoramento Temático – SPI/MP;
- g) Guia de Orientação para Atualização/Revisão do PPA 2012-2015 – biênio de Referência 2012/2013 – SPI/MP.

### **Controles Internos Administrativos – Administração de Pessoal**

O Ministério dos Transportes tem, atualmente, uma folha de pessoal composta de 80.751 cadastros, de acordo com registros do SIAPE, entre servidores/empregados ativos, aposentados, pensionistas e estagiários, segundo informado pelo Coordenador-Geral de Gestão de Pessoas (COGEP/MT).

No caso dos ativos, seus assentamentos funcionais encontram-se arquivados em ambiente restrito na Divisão de Cadastro, em arquivo deslizante, e no caso dos acervos dos aposentados e dos pensionistas, parte encontra-se arquivada no Arquivo-Geral deste Ministério, e outras nas dependências das Superintendências Regionais do DNIT, em face de tratarem de legado do ex-DNER.

No que se refere à sistemática de acompanhamento das alterações na legislação pertinente, a COGEP informou que regularmente recebe por meio eletrônico do Órgão Central do Sistema de Pessoal Civil da Administração Pública Federal Direta, Autárquica e Fundacional (SIPEC), mediante o denominado “Canal SIGEP”, resenhas de atos inerentes às matérias de Recursos Humanos. No âmbito da unidade setorial, a mensagem é disseminada, também por meio eletrônico, para as três coordenações técnica-operacionais subordinadas, para conhecimento e aplicação. Além disso, essas resenhas e atos inerentes também são encaminhados para a Coordenação de Acompanhamento de Normas e Orientação Técnica (COTEC), unidade responsável pelo acompanhamento e orientação interna no tocante às matérias de pessoal.

De acordo com o regimento Interno do Ministério, Portaria MT nº 250, de 31.10.2012, publicada no DOU em 01.11.2012, no tocante aos ativos, à Divisão de Cadastro (DICAD/SAAD) são subordinados os seguintes Serviços:



- 1) Serviço de Registro Funcional (SEREF), responsável, em síntese, pelos assentamentos e acompanhamento da vida funcional dos servidores/empregados;
- 2) Serviço de Movimentação e Lotação (SEMOL), responsável, em síntese, pela mobilidade funcional do servidor e alocação da força de trabalho, bem como do respectivo controle;
- 3) Serviço de Cálculo de Remuneração (SECR), responsável pela gestão da folha de pagamento.

No tocante aos aposentados e pensionistas, a Coordenação de Pessoas informou a seguinte composição:

- 1) Coordenação de Administração de Aposentados Instituidores de Pensão e de Pensionista (COAP), unidade essencialmente de cadastro, responsável pelo recebimento/análise de documentação, e registros;
- 2) Coordenação de Pagamento de Aposentados e Pensionistas (COPAP), unidade responsável pela gestão da folha de pagamento de inativos.

O recadastramento é anual e com base nas datas de respectivos aniversários e, segundo informado, não há contratos temporários no âmbito do Ministério. As ocorrências de casos de aposentadoria compulsória podem ser obtidas mediante listagem previamente extraída do sistema SIAPE, que disponibiliza as informações daqueles que completarão setenta anos nos próximos 90 (noventa) dias.

Destaca-se que todos os lançamentos e alterações cadastrais/financeiras podem ser rastreados no Sistema SIAPE, e identificado o respectivo agente.

### **Controles Internos Administrativos - Licitações e Contratos**

Da análise dos processos licitatórios e das informações prestadas pelos gestores, observa-se que o Ministério dos Transportes tem-se pautado pela observância dos normativos referentes a aquisições de bens e serviços em especial o estabelecido na Lei nº 8.666/93; na Lei nº 10.520/02; no Decreto nº 3.555/00; no Decreto nº 5450/05; no Decreto 6.204/07 e na Lei Complementar nº 123/06IN/SLTI/MPOG Nº 002/02. A modalidade de licitação mais praticada tem sido o pregão eletrônico.

O Serviço de Licitações, os Pregoeiros e a CPL procuram trabalhar em conjunto com a área de compras/contratos, com a Conjur e com os demais setores interessados na contratação/aquisição. Ainda de acordo com informações da Secretaria Executiva, há uma efetiva participação dos servidores diretamente envolvidos com processos licitatórios em seminários, congressos de pregoeiros e cursos específicos da área de licitações, bem como há assinaturas de publicações da IOB, da Datalegis e da Lei de Licitações e Contratos WEB da Editora Zênite. O acompanhamento dos prazos para publicação do Edital, impugnação, e assinatura do contrato é feito por meio do sistema SGI disponibilizado na INTRANET do MT, cujos prazos são divulgados também nas seguintes páginas da internet: [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br) e [www.comprasnet.gov.br](http://www.comprasnet.gov.br).

Em todos os processos analisados verifica-se que, dos procedimentos de aquisição, constam a identificação da área solicitante, a justificativa do pedido, a análise da consultoria jurídica, o atendimento das recomendações da Conjur/MT, a declaração de disponibilidade orçamentária e financeira e a autorização da aquisição na modalidade, aprovada, pelo Secretário Executivo, entre outros controles. A análise de mercado,



segundo informado, é realizada pelo Serviço de Cadastro e Compras/Divisão de Material.

Ressalva-se, no entanto, que, no caso de aquisição de bens e serviços de informática, é necessária a efetiva participação da Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação do Ministério (CGTI/MT), tendo em vista que, por tratar-se de Tecnologia de Informação, o planejamento dessas aquisições é obrigatório, conforme estabelecido na IN/SLTI-MP nº 4/2010, tudo em harmonia com Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI), entre outras condicionantes previstas na IN. Tais procedimentos não foram observados, por exemplo, no Processo nº 50000.041577/2012-91 – Contrato nº 037/2012, firmado com a empresa Memora/CPqD, conforme relatado em item específico.

Nos casos de inexigibilidade ou dispensa de licitação, verifica-se que foram observados os procedimentos pertinentes com destaque para a pesquisa de mercado, para a análise da consultoria jurídica e para a autorização da aquisição do bem ou serviço pelo Secretário Executivo. Em geral, os processos de inexigibilidade ou de dispensa envolveram contratação de instituições de ensino do governo federal para capacitação de servidores bem como casos de exclusividade do fornecedor.

### **2.2.3.2 INFORMAÇÃO**

#### **Controles Internos Administrativos em Transferências.**

##### **Fato**

Da análise dos registros do Siafi, constatamos que o Ministério dos Transportes, por meio da Coordenação-Geral de Recursos Logísticos da Subsecretaria de Assuntos Administrativos (CGRL/SAAD), em 27.12.2012, firmou dois Termos de Cooperação, conforme se segue:

- i) Termo de Cooperação para Descentralização de Crédito nº 03/SPNT/MT – Processo nº 50000.042282/2012-32, no valor de R\$ 1.914.826,19, firmado com a Universidade Federal Fluminense: tem por objeto a prestação de serviços com vistas à Elaboração de Estudos e Pesquisas, de Natureza Tecnológica e Econômica, em subsídio ao Aprimoramento da Política de Outorgas de Rodovias Federais;
- ii) Termo de Cooperação para Descentralização de Crédito nº 04/SPNT/MT – Processo nº 50000.049606/2012-63, no valor de R\$ 493.440,00, firmado com a Universidade Federal de Santa Catarina: tem por objeto a contratação de serviços técnicos especializados de engenharia para o desenvolvimento de metodologia para simulação de custos ferroviários e estudo de caso.

A conveniência e oportunidade bem como os estudos e justificativas para a assinatura dos Termos de Cooperação e a decisão pela execução do objeto por essas Universidades foram avaliadas preliminarmente mediante nota técnica e serviram de baliza para a elaboração dos respectivos termos de referência. As metas a serem atingidas, as etapas ou fases de execução, a previsão de início e fim da execução do objeto, bem como a conclusão das etapas ou fases programadas constam do Plano de Trabalho, aprovado pelo Secretário de Políticas Nacional de Transportes. Desta forma, observa-se que foram obedecidos os trâmites internos.



De acordo com informações da Secretaria Executiva/MT, foram designados como responsáveis pelo acompanhamento dos estudos constantes nos respectivos planos de trabalho os servidores, conforme segue:

**Termo de Cooperação para Descentralização de Crédito nº 03/SPNT/MT – Universidade Federal Fluminense**

02 Analistas de Infraestrutura/SPNT;  
01 Assessor do Secretário/SPNT;  
01 Diretor de Concessões/SFAT

**Termo de Cooperação para Descentralização de Crédito nº 04/SPNT/MT – Universidade Federal de Santa Catarina**

01 Técnico de Nível Superior/SPNT;  
01 Chefe da Divisão do Banco de Informações e Mapas de Transportes/SPNT;  
01 Assessor do Secretário/SPNT.  
01 Gerente Executivo da ANTT.

No que se refere aos normativos que regem a matéria, o Ministério tem observado o estabelecido no Decreto nº 6.170, de 25 de julho de 2007, Portaria Interministerial MP/MF/CGU nº 507, de 24 de novembro de 2011 e Portaria Conjunta nº 8, de 7 de novembro de 2012, entre outros.

Ressalta-se, ainda, que foram identificados quatro termos de cooperação, que estarão vigentes até 2013, sem registro no Siafi, conforme relatado em item específico. A Subsecretaria de Assuntos Administrativos/MT informou que esse registro só veio a ser obrigatório após a edição da Portaria Conjunta nº 8. Destaca-se que, em consulta ao Siafi2011, na transação “CONTRANSF” não havia a opção de consulta dos cadastros de termos de cooperação, o que só veio a ser possível no final do exercício de 2012.

Destaca-se, também, que a transferência dos recursos em razão dos termos firmados podem ser acompanhadas no Siafi mediante a transação “CONNC”, entre outras, na UG 390004/Gestão 00001. No exercício de 2012, por exemplo, foram repassados R\$ 1.922.787,50 em razão dos termos de cooperação firmados.

### **2.2.3.3 INFORMAÇÃO**

#### **Avaliação de Controles Internos em Licitações.**

##### **Fato**

Da análise dos processos licitatórios e das informações prestadas pelos gestores, observa-se que o Ministério dos Transportes tem-se pautado pela observância dos normativos referentes a aquisições de bens e serviços nos casos de inexigibilidade e dispensa.

Em todos os processos analisados verifica-se que, dos procedimentos de aquisição, constam a identificação da área solicitante, a justificativa do pedido, a análise da consultoria jurídica, o atendimento das recomendações da Conjur/MT, a declaração de disponibilidade orçamentária e financeira e a autorização da aquisição na modalidade, aprovada, pelo Secretário Executivo, entre outros controles. A análise de mercado,



segundo informado, é realizada pelo Serviço de Cadastro e Compras/Divisão de Material.

No caso específico das aquisições realizadas com inexigibilidade ou dispensa de licitação, verifica-se que foram observados os procedimentos pertinentes com destaque para a pesquisa de mercado, para a análise da consultoria jurídica e para a autorização da aquisição do bem ou serviço pelo Secretário Executivo. Em geral, os processos de inexigibilidade ou de dispensa envolveram contratação de instituições de ensino do governo federal para capacitação de servidores bem como casos de exclusividade do fornecedor, conforme relatado em item específico.

## **2.3 Planos de Auditoria**

### **2.3.1 Planos de Auditoria**

#### **2.3.1.1 INFORMAÇÃO**

##### **Conteúdo específico.**

##### **Fato**

Não consta nenhum conteúdo específico pertinente ao Ministério dos Transportes, conforme se observa no item 39, do Anexo II da DN 119/2012.

## **3 GESTÃO FINANCEIRA**

### **3.1 RECURSOS DISPONÍVEIS**

#### **3.1.1 CARTÃO CORPORATIVO**

##### **3.1.1.1 INFORMAÇÃO**

##### **Uso do Cartão de Pagamento do Governo Federal (CPGF).**

##### **Fato**

A Secretaria Executiva, em atendimento ao contido na Solicitação de Auditoria nº 201306166/13, de 24.4.2013, encaminhou informações e documentação apresentadas pela Coordenação de Execução Orçamentária e Financeiras/MT quanto ao uso do Cartão de Pagamento do Governo Federal (CPGF).

Da análise dessas informações e documentação disponibilizadas, verifica-se que a utilização do Cartão de Pagamento do Governo Federal no âmbito do Ministério dos Transportes é pautada pela Portaria nº 148, de 03.06.2008, e pela Instrução Normativa nº 1, de 04.06.2008. A proposta orçamentária da Coordenação-Geral de Recursos Logísticos, segundo informado, foi de R\$ 102.000,00 para suprimento de fundos. O prazo estabelecido nos normativos internos do Ministério dos Transportes para a prestação de contas é de 10 dias após o término do período de aplicação, que é de 30 dias.

O órgão disponibilizou os 13 processos de prestação de contas pertinentes ao mês de setembro de 2012. Da análise desses processos, observa-se que o Órgão dispõe de



formulários próprios tais como “Proposta para Concessão do Suprimento de Fundos”, com discriminação do proponente, do suprimento, do período de aplicação, da data limite para prestação de contas, do valor, da natureza de despesa e justificativa, em geral para despesas eventuais ou de pequeno vulto, e da assinatura sob carimbo do ordenador de despesas, entre outras informações. Destaca-se ainda um modelo de autorização da execução da despesa e o “Formulário de Prestação de Contas”, devidamente acompanhado das notas fiscais, recibos, faturas ou cupons fiscais, emitidos em nome do Ministério e devidamente atestados pelo recebedor dos serviços ou materiais.

No que se refere à avaliação e prevenção de riscos, segundo informado pela Coordenadora de Execução Orçamentária e Financeira (COEX/MT), a identificação dos riscos e pontos críticos consistem inicialmente em verificar quais setores do Ministério têm maior necessidade de utilização do CPGF para o atendimento de despesas eventuais e de pequeno vulto. A prevenção quanto à utilização indevida do cartão apoia-se na análise dos processos de prestação de contas do portador e de todas as etapas da sua utilização. Em caso de falhas, o portador é notificado para corrigi-las, se verificados erros na gestão do CPGF, e no relatório de prestação de contas, no caso de falha sanável, e, no caso de desvios, é instaurado processo administrativo disciplinar, sem prejuízo da instauração de tomada de contas especial, conforme previsto no art. 8º da IN/MT nº 01/2008. O exame da regularidade e a aprovação é feita pelo ordenador de despesas, com o auxílio da COEX/MT.

## **3.2 RECURSOS EXIGÍVEIS**

### **3.2.1 FORNECEDORES**

#### **3.2.1.1 INFORMAÇÃO**

##### **Avaliação da Gestão de Passivos**

###### **Fato**

No exercício em exame, por meio de pesquisa no Siafi Gerencial, verifica-se que não houve reconhecimento de passivos por insuficiência de créditos ou recursos.

No que se refere aos Restos a Pagar e às Despesas de Exercícios Anteriores, a Subsecretaria de Assuntos Administrativos, em resposta à Solicitação de Auditoria SA nº 201306166/28, de 24.05.2013, informou que, para o caso de compras de materiais e contratos de prestação de valores fixos, faz-se a “Inscrição dos Restos a Pagar” pelo valor exatamente devido e o pagamento se processa tão logo seja concluída a liquidação da despesa. Nos casos em que a previsão do pagamento é mensal e não se tem a possibilidade de levantar o valor exato a ser pago no exercício seguinte, embora a despesa tenha sido realizada em dezembro do ano em curso, adota-se a inscrição dos “Restos a Pagar” considerando o valor mais alto pago durante o exercício. Em seguida, tão logo se processa o pagamento, caso haja saldo do valor inscrito, ele é imediatamente cancelado. Se acontecer de o valor inscrito se tornar insuficiente, cria-se a situação de “Despesas de Exercícios Anteriores”, com o reconhecimento do débito pelo Ordenador de Despesa, mediante os devidos esclarecimentos apresentados pela área competente.

Quanto às medidas corretivas adotadas em caso de desvios orçamentários ao longo do exercício, que poderiam representar riscos de ocorrência de passivos não autorizados, a



SAAD/MT informou que, quando, independente de contrato, surge uma despesa não prevista e não paga no próprio exercício da sua execução, mediante processo próprio apura-se sua legalidade e, se considerada legal, procede-se ao pagamento como “Despesas de Exercícios Anteriores”.

A Secretaria informou, ainda, que, em face da normalidade e da rotina dos fatos e atos relacionados com os passivos, não foram estabelecidas normas ou rotinas especiais para sua execução, uma vez que se procura atender sempre à legislação geral que trata do assunto, nem foram estabelecidos quaisquer indicadores uma vez que não foram observadas fragilidades do atendimento dessas obrigações. Por fim, destacou que, com relação a possíveis prioridades, quando surge necessidade de seu estabelecimento, priorizam-se os pagamentos que envolvem despesas com pessoal e tributos em geral.

### 3.3 ANÁLISE DA EXECUÇÃO

#### 3.3.1 ANÁLISE DA GESTÃO FISCAL RESPONSÁVEL

##### 3.3.1.1 INFORMAÇÃO

###### Renúncia tributária.

###### Fato

Não houve renúncias tributárias no exercício em exame, segundo informado no Relatório de Gestão do Ministério dos Transportes.

### 4 GESTÃO PATRIMONIAL

#### 4.1 BENS IMOBILIÁRIOS

##### 4.1.1 UTILIZAÇÃO DE IMOBILIÁRIOS

###### 4.1.1.1 INFORMAÇÃO

###### Bens Imóveis.

###### Fato

O Ministério dos Transportes tem sob sua responsabilidade os seguintes imóveis:

**Quadro 03:** Ministério dos Transportes Bens Imóveis

UF	Município	RIP do Imóvel - SPIUnet	RIP da Utilização	Regime de Utilização	Tipo de Destinação
DF	Brasília	9701213745005	9701002705003	Entrega – Administração Federal Indireta	Galpão
DF	Brasília	9701213775001	9701061545009	Em regularização - cessão	Edifício /Prédio
DF	Brasília	9701213815003	9701000515002	Cessão – outros S	Edifício /Prédio
DF	Brasília	9701213825009	9701001695004	Em regularização - cessão	Edifício /Prédio
DF	Brasília	9701214485007	9701315065003	Em regularização - entrega	Edifício /Prédio
PA	Belém	427005365004	427005205007	Entrega – Administração Federal Direta	Sala



PA	Belém	427005375000	427005215002	Entrega – Administração Federal Direta	Sala
PA	Belém	427005385005	427005225008	Entrega – Administração Federal Direta	Sala
PA	Belém	427005395000	427005235003	Entrega – Administração Federal Direta	Sala
PA	Belém	427007325000	427004975003	Entrega – Administração Federal Direta	Sala

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR, com base no Relatório de Gestão

De acordo com informações da Secretaria Executiva, não existe segregação contábil tendo em vista que o Ministério não possui imóveis próprios e que os imóveis utilizados são pertencentes à União. No que se refere às manutenções programadas, existem planos de manutenção acordados com as seguintes empresas contratadas: a) para os serviços de manutenção elétrica e hidráulica foi contratada a empresa Climática Engenharia Ltda; b) para manutenção dos sistemas de prevenção, alarme e combate à incêndio, contratada a empresa Triunfo Comércio e Serviços Ltda; c) para manutenção de sistemas de ventilação e ar condicionado, contratada a empresa Atlântico Engenharia Ltda; d) para manutenção dos sistema no-break, contratada a empresa Rocha Bressan Engenharia Ltda; e) para a manutenção dos elevadores, contratada a empresa Over Elevadores Ltda.

Observa-se ainda que os registros no SPIUnet estão atualizados.

## 5 GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS

### 5.1 MOVIMENTAÇÃO

#### 5.1.1 QUANTITATIVO DE PESSOAL

##### 5.1.1.1 INFORMAÇÃO

#### Análise da Gestão de Recursos Humanos.

##### Fato

Mediante comparação dos dados constantes do Quadro A.6.1 - Força de Trabalho da UJ, referente ao exercício de 2011 com os dados informados no Relatório de Gestão da Unidade, referente o exercício de 2012, às fls. 121, foram observadas divergências uma vez que, se considerarmos o ingresso de 89 servidores e o egresso de 261, a força de trabalho deveria ser outra.

Em resposta à Solicitação de Auditoria nº 201306166/22, de 21.05.2013, o Coordenador-Geral de Gestão de Pessoas, por meio do Memorando nº 197/2013 – COGEP, de 28.05.2013, esclareceu que “quanto à divergência, ora auditada, nas informações contidas no quadro A.6.1, do atual Relatório de Gestão, entre a quantidade majoritária de egressos neste Ministério, no ano de 2012, em relação ao número de ingressos no mesmo período, e o aumento do total do seu contingente, no comparativo entre 2011 e 2012, qual seja, de 1.250 para 1.469 constatamos que, com a nova apuração, o registro numérico dos servidores sem vínculo com a Administração Pública, cuja informação não foi contemplada no Relatório de Gestão-2011, haja vista a inexistência de campo específico, resultou, no relatório presente, em um acréscimo de 135 servidores. Ademais, o saldo constituído entre o quantitativo de ingressos e egressos no ano de 2012, no total de 84 servidores, compõe, justamente, com o



quantitativo de servidores sem vínculo, a diferença entre o total de servidores de 2011 (1.250) e o total de 2012 (1.469), ou seja, 219 segue anexo, quadro contendo alterações mencionadas”.

Apresentamos abaixo o novo Quadro A.6.1 anexado à resposta da Unidade.

**Quadro 04:** Revisão do Quadro A.6.1 do Relatório de Gestão

Tipologias dos Cargos	Lotação		Ingressos no Exercício	Egressos no Exercício
	Autorizada	Efetiva		
<b>1. Servidores em Cargos Efetivos (1.1 + 1.2)</b>		1.334	140	132
<b>1.1 Membros de poder e agentes políticos</b>		1	-	-
<b>1.2 Servidores de Carreira (1.2.1 + 1.2.2 + 1.2.3 + 1.2.4)</b>		1.333	140	132
<b>1.2.1 Servidores de carreira vinculada ao órgão</b>		830	23	106
<b>1.2.2 Servidores de carreira em exercício descentralizado</b>		164	87	26
<b>1.2.4 Servidores Requisitados de outros órgãos e esferas</b>		339	117	-
<b>2. Servidores com Contratos Temporários</b>		-	-	-
<b>3. Servidores sem Vínculo com a Admin. Pública</b>		135	34	45
<b>Total de servidores (1 + 2 + 3)</b>		1.469	261	177

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR, com base no Siape

Portanto, observa-se que as inconsistências apresentadas no Quadro da Força de Trabalho constantes do Relatório de Gestão, inserido às fls. 121, foram esclarecidas.

Por meio da mesma Solicitação de Auditoria, considerando a força de trabalho existente do Ministério dos Transportes, solicitou-se informar sobre se o quantitativo atende às necessidades do Órgão. Em caso negativo, solicitou-se informar quais as medidas voltadas para a reposição/adequação do quantitativo de pessoal.

Sobre o assunto foi informado que a força de trabalho existente não atende às necessidades devido à expansão das atividades do Órgão e ao grande número de vacâncias surgidas em decorrência de desligamentos, aposentadores ou falecimentos de integrantes do quadro funcional, sem que ocorresse a devida substituição.

O Ministério dos Transportes apresentou as seguintes informações adicionais:

*“O último Concurso Público para provimento de cargos deu-se em 1987, e a última admissão de servidores em 1994, quando foram aproveitados candidatos aprovados em concurso realizado pelo Ministério da Educação – MEC. Porém o quantitativo recebido por esta pasta ministerial foi de aproximadamente 40% do efetivo necessário à recomposição da força de trabalho.*”



- Como medida voltada à reposição do quantitativo de servidor afastado pelos motivos expostos acima, em 2006, tínhamos um total de 1.026 profissionais quando foi feito um estudo visando solicitar a realização de concurso público para provimento de mais 1.339 vagas desse total, 394 de nível superior e 945 de nível intermediário, a serem distribuídas pelos setores desta Pasta Ministerial, cuja solicitação foi reiterada nos anos subsequentes de 2007, 2008 e 2009;

- Contudo em relação à autorização mencionada, o número de vagas liberadas foi bem inferior ao solicitado, conforme disposto na referida portaria que autorizou apenas o preenchimento de 170 vagas, destas, 100 de nível superior e 70 de nível intermediário, que com os acréscimos permitidos em lei, considerando as desistências de candidatos convocados, foram nomeados, enquanto esteve vigente o certame, 205 servidores, dos quais 70 de nível superior e 135 de nível intermediário, e, desses, 62 já se desligaram por motivo de vacância e exoneração a pedido;

- Cabe ressaltar que o estudo realizado em 2006, apontava o quantitativo necessário à época da solicitação do concurso, que devido ao tempo decorrido entre a solicitação e a autorização, já se encontrava defasado, tendo em vista a incidência dos afastamentos relatados anteriormente, ocorridos também no período compreendido entre os anos de 2006 e 2009;

- Outro fato que merece atenção é o de existirem 321 servidores neste MT recebendo abono permanência, o que os torna aptos a requerer suas respectivas aposentadorias a qualquer tempo, o que agravaria mais ainda a defasagem de mão de obra em que se encontra o órgão. Cabe salientar ainda que, devido às transformações que a administração vem sofrendo ao longo desses últimos anos, com a extinção de alguns órgãos e absorção tanto de pessoal, como do passivo deixado por eles estão sobrecarregando esta pasta, pois as áreas de atuação foram expandidas e o efetivo reduzido, tendo em vista que o pessoal absorvido se encontra distribuído em outros órgãos, por não dispormos de unidades nos estados em que possam exercer suas atividades.

Informamos, ainda, que está sendo feita no âmbito do Órgão mapeamento das rotinas praticadas pelas unidades, que, após consolidadas, serão utilizadas como base para elaboração de nova proposta de concurso, que será encaminhada ao Ministério do planejamento, Orçamento e Gestão, com vistas ao preenchimento das necessidades de pessoal deste Ministério”.



## 5.2 REMUNERAÇÃO, BENEFÍCIOS E VANTAGENS

### 5.2.1 CONSISTÊNCIA DOS REGISTROS

#### 5.2.1.1 CONSTATAÇÃO

#### Inconsistências relacionadas à folha de pagamento do Ministério dos Transportes.

##### Fato

Por meio do Ofício-Circular nº 120/2012/DPPCE/DP/SFC/CGU-PR, de 29 de junho de 2012, a CGU informou ao Ministério dos Transportes sobre as inconsistências evidenciadas quando da aplicação das trilhas de pessoal. Foram constatadas ocorrências em 40 trilhas do total de 60 trilhas aplicadas pela Controladoria-Geral da União. Estas ocorrências envolveram 11.119 beneficiários/servidores. Os tipos de ocorrências evidenciados dizem respeito a pagamentos indevidos de aposentadoria/pensão, recebimento de vantagens indevidas, entre outras.

As trilhas consistem de cruzamento de dados que tem por objetivo identificar inconsistências relacionadas aos seguintes temas:

- a) Consistência do cadastro X descontos ou pagamentos;
- b) Consistência de pagamentos de valores informados ou parametrizados;
- c) Gratificações em razão do cargo efetivo;
- d) Pagamento e desconto de antecipação de férias;
- e) Gratificação Natalina / 13º salário;
- f) Pagamentos judiciais;
- g) Trilhas de verificação da consistência de dados de aposentadoria X pagamentos;
- h) Trilhas de verificação da consistência de dados cadastrais para pagamentos de Pensões.

Mediante o Ofício nº 6596/COGEP/SAAD/SE-MT, de 12 de setembro de 2012, o Ministério dos Transportes apresentou as informações/esclarecimentos acerca do que foi apurado e indicou as ações corretivas, quando foi o caso.

Após a análise por parte da CGU sobre os esclarecimentos apresentados, realizada durante o exercício de 2012, chegou-se à seguinte situação de cada trilha:

**Quadro 05:** Apuração das Trilhas de Pessoal em 2012

Trilha	Qtidade	Resolvido	Pendente	Motivo da Pendência
05 - Pensões que não obedeceram às regras na distribuição de cotas.	329	243	86	Aguardando as respostas dos beneficiários.
06 - Servidores com jornada de trabalho superior à definida para seu respectivo cargo.	01	-	01	Aguardando o processo para análise.
08 A - Servidores com parcela de devolução ao erário interrompida ou prazo e/ou valor alterados – servidor.	60	-	60	O MT solicitou dilação de prazo para efetuar as correções.
08B - Servidores com parcela de devolução ao erário interrompida ou prazo e/ou valor alterados – pensão.	39	-	39	O MT solicitou dilação de prazo para efetuar as correções.
10 - Servidores com Complemento de Subsídio sem alteração desde	43	-	43	Aguardando respostas de cartas enviadas aos



sua implantação em face dos aumentos ocorridos				servidores aposentados.
12 - Servidores com ingresso no cargo efetivo após 25/11/95 recebendo quintos.	11	11	-	As inconsistências foram regularizadas.
13 A - Pensionistas por dependência econômica com outro vínculo no Siape.	09	06	03	Aguardando resposta de outros Órgãos.
14 B - Pensionista, filha maior solteira, que possui outro vínculo de pensão no qual o estado civil não é solteira.	06	06	-	As inconsistências foram regularizadas.
14 C - Pensionista, filha maior solteira que também é servidora pública aposentada (Siape)	20	09	11	Aguardam respostas Ampla Defesa dos beneficiários.
14 D - Pensionista, filha maior solteira que também tem outro(s) vínculo(s) de pensão no qual seu estado civil é solteira (Siape).	29	06	23	Aguardando resposta dos beneficiários.
14 E - Pensionista, filha maior solteira que também possui ou possuiu outro vínculo registrado no SIAPE, onde o seu estado civil é diferente de solteira.	16	12	04	Aguardando resposta dos beneficiários
14 F - Pensionista filha maior solteira cuja informação do sexo no Siape seja masculino ou inexistente.	07	05	02	Aguardando Processo para atualização.
16 - Servidores aposentados proporcionalmente recebendo vantagens dos art. 184 ou 192, os quais exigem aposentadoria com tempo de contribuição integral.	23	-	23	Todos aguardando resposta do DNIT para análise.
19 - Servidores com idade superior a 70 anos ainda na situação de ativo permanente.	01	01	-	A inconsistência foi regularizada.
20 - Servidores/Instituidores que ainda recebem a vantagem extinta de Representação Mensal.	01	-	01	Aguardando resposta do MPOG.
21 - Servidores/Instituidores que ainda recebem a vantagem extinta de Representação Mensal.	95	12	83	Aguardando respostas do DNIT.
23 - Pagamento de parcela referente a quintos/décimos em rubricas indevidas.	05	05	-	Os dados foram atualizados no SIAPE.
24 - Pagamento de parcelas asseguradas judicialmente, sem o devido cadastramento no SICAJ.	01	01	-	Atualizado pelo SICAJ atendendo a uma Liminar.
29 - Servidores requisitados sem informação do valor da remuneração extra Siape.	01	01	-	Não houve ilegalidade no pagamento.
31 - Inclusão de informações pelo próprio servidor habilitado no Siape (nível operacional), em sua respectiva folha de pagamento.	01	01	-	Foi repassado orientação aos servidores.
35 - Pensões concedidas após 19/02/2004 cadastradas no Siape (Tipos menores que 52), cujo cálculo para pagamento da Pensão	3227	-	3227	Aguardando providências no âmbito da CGPEP/MT.



não estava adequado às regras atuais.				
40 - Servidores com devolução do adiantamento de férias, nos últimos 5 anos, em valor inferior ao recebido no período.	38	17	21	Aguardando respostas dos servidores
43 - Servidores que recebem vencimento básico ou provento informado ou parametrizado manualmente em concomitância com valor calculado pelo sistema.	08	01	07	Aguardando resposta. Foi dada ampla defesa do servidor.
45 - Servidores que recebem vantagens calculadas sobre GAE e que não recebem GAE.	28	28	-	Corrigido e considerado Legal o pagamento da GAE aos servidores.
46 - Vantagem do Art. 184, Lei 1711 ou Art. 192, Lei 8112 calculada em nível salarial diferente do nível salarial do cargo efetivo do servidor.	745	-	745	Aguardando providências no âmbito da CGPEP/MT.
47 - Vantagem do Art. 184, Lei 1711 ou Art. 192, Lei 8112 calculada em tabela de vencimento básico diferente da tabela do cargo efetivo do servidor.	740	594	146	Aguardando providências no âmbito da CGPEP/MT.
51 - Aposentado sem ocorrência de aposentadoria com pagamento de provento.	82	06	76	Aguardando atualização SIAPE.
52 - Instituidores de pensão sem pensionista ou com pensionista excluído.	4142	-	4142	Aguardando resposta da SRH/MPOG.
54 - Aposentado e pensionista com ocorrência de exclusão por falta de recadastramento com outro vínculo de ativo, aposentado ou pensão.	01	01	-	A inconsistência foi regularizada.
55- Pagamento de Gratificação Natalina / 13º salário com base de cálculo acrescida de valor superior a 30% em relação ao considerado para cálculo da antecipação de gratificação natalina / antecipação de 13º salário.	634	634	-	Valores corrigidos pela Ação Coletiva nº 2006.34.00.00.6627-7 ao GDAPEC e Lei nº 11.171/2005.
56 - Rubricas com valores informados (sequência 1 a 5) no mês de novembro incidindo para o cálculo da Gratificação natalina / 13º salário.	234	234	-	Todos atualizados a partir de jun/2012.
57 - Rubricas com valor informado, no mês de novembro NÃO incidindo para cálculo da Gratificação natalina / 13º salário.	22	22	-	As inconsistências foram regularizadas.
58 - Aposentados sem paridade recebendo parcelas incompatíveis prevista para servidor ativo.	05	04	01	Apostilado pela Lei 8112/90 art. 186-III.
59 - Pensionistas excluídos por ERRO de cadastramento ou Duplicidade, com pagamento nos últimos 5 anos.	54	12	42	02 - Aguardando resposta do MPOG 40 - Concedido ampla defesa.
60 - Pensionista, filhos(as), que nasceram mais de um ano após o	10	07	03	Aguardando decisão da Receita Federal.



falecimento do instituidor (pai ou mãe).				
61 - Pensionistas, filhos (as), que nasceram antes do instituidor (pai ou mãe).	40	20	20	17 - Aguardando comprovação da data de nascimento 03 - Aguardando resposta do DNIT.
62 - Instituidor de pensão com datas de ingresso no SPF, cadastrado no SIAPE e óbito, muito próximas ou iguais.	01	01	-	A inconsistência foi regularizada.
63 - Instituidor de pensão com datas de ingresso no SPF posterior à data de óbito.	11	02	09	Aguardando providências no âmbito da CGPEP/MT.
64 - Servidores que receberam remuneração com variação superior a 200% entre 2008 e 2011.	393	393	-	A inconsistência foi regularizada.
66 - Aposentados pela EC 41 ou posterior 47 com provento informado.	06	05	01	Aguardando análise do processo no âmbito da CGPEP/MT.
<b>Total</b>	<b>11.119</b>	<b>2.300</b>	<b>8.819</b>	

**Fonte:** Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR, com base nos esclarecimentos prestados pelo MT.

Durante os trabalhos de Auditoria Anual de Contas 2012 foi expedida a Solicitação de Auditoria nº 201306166/21, de 12.05.2013, para solicitar informações sobre a situação do assunto, quando do encerramento do exercício de 2012, inclusive com pedido de indicação das medidas corretivas, quando necessárias.

Por meio dos Memorandos nº 194, 195, 196, 207, 208, 210 e 211-COGEP/SAAD/SE/MT, foi informada a situação de cada um dos beneficiários, com indicação das providências adotadas para cada caso. Pode-se observar que a Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas tem empregado grande esforço para solucionar todas as pendências identificadas pela CGU por meio da aplicação das trilhas de pessoal.

Cabe ressaltar que a CGU tem acompanhado a regularização das ocorrências relacionadas à folha de pagamento do Ministério dos Transportes de forma permanente, durante todo o exercício. A CGU tem como objetivo verificar e corrigir as informações cadastrais e financeiras da folha de pagamento dos servidores públicos federais, com o objetivo de:

- Eliminar os pagamentos indevidos;
- Aperfeiçoar os processos de cadastramento, de produção da folha e de controle;
- Proporcionar a melhoria do Sistema Integrado de Administração de Recursos Humanos (Siape).

Para identificar os pagamentos indevidos, a CGU realiza auditorias sistêmicas por meio de trilhas de pessoal. As inconsistências identificadas são encaminhadas ao gestor para sua regularização.

Diante das providências adotadas no âmbito do Ministério dos Transportes relativas às inconsistências identificadas no exercício de 2012, será realizada nova auditoria sistêmica no exercício de 2013, de forma a verificar se persiste alguma ocorrência ou mesmo se outras inconsistências foram identificadas.



## Causa

Fragilidades nos controles internos administrativos, por ausência de servidores suficientes para desempenhar o trabalho.

## Manifestação da Unidade Examinada

Em resposta à Solicitação nº 201306166/33 de 21.06.2013, por meio do Memorando nº 242/2013COGEP/SAAD/SE-MT, de 08.07.2013, foi apresentada a situação de cada trilha, quanto ao seu atendimento, conforme segue:

Trilha	Quantidade	Situação Maio 2013		Situação Julho 2013		Motivo da Pendência
		Resolvido	Pendente	Resolvido	Pendente	
05 - Pensões que não obedeceram as regras na distribuição de cotas.	329	243	86	264	65	Aguardando as respostas dos beneficiários.
06 - Servidores com jornada de trabalho superior à definida para seu respectivo cargo.	1	-	1	-	1	Encaminhado o Ofício 5286/COGEP, reiterando solicitação de informação ao DNIT.
08 A - Servidores com parcela de devolução ao erário interrompida ou prazo e/ou valor alterados – servidor.	60	-	60	56	4	O MT solicitou dilação de prazo para efetuar as correções.
08B - Servidores com parcela de devolução ao erário interrompida ou prazo e/ou valor alterados – pensão.	39	-	39	30	9	O MT solicitou dilação de prazo para efetuar as correções.
10 - Servidores com Complemento de Subsídio sem alteração desde sua implantação em face dos aumentos ocorridos	43	-	43	43	-	As inconsistências foram regularizadas.
12 - Servidores com ingresso no cargo efetivo após 25/11/95 recebendo quintos.	11	11	-	11	-	As inconsistências foram regularizadas.
13 A - Pensionistas por dependência econômica com outro vínculo no SIAPE.	9	6	3	6	3	Aguardando resposta de outros Órgãos.
14 B - Pensionista, filha maior solteira, que possui outro vínculo de pensão no qual o estado civil não é solteira.	6	6	-	6	-	As inconsistências foram regularizadas.
14 C - Pensionista, filha maior solteira que também é servidora pública aposentada (SIAPE)	20	9	11	20	-	As inconsistências foram regularizadas.



14 D - Pensionista, filha maior solteira que também tem outro(s) vínculo(s) de pensão no qual seu estado civil é solteira (SIAPE).	29	6	23	29	-	As inconsistências foram regularizadas.
14 E - Pensionista, filha maior solteira que também possui ou possuiu outro vínculo registrado no SIAPE, onde o seu estado civil é diferente de solteira.	16	12	4	16	-	As inconsistências foram regularizadas.
14F - Pensionista filha maior solteira cuja informação do sexo no SIAPE seja masculino ou inexistente.	7	5	2	7	-	As inconsistências foram regularizadas.
16 - Servidores aposentados proporcionalmente recebendo vantagens dos art. 184 ou 192, os quais exigem aposentadoria com tempo de contribuição integral.	5	-	5	3	2	Todos aguardando resposta do DNIT para análise.
19 - Servidores com idade superior a 70 anos ainda na situação de ativo permanente.	1	1	-	1	-	A inconsistência foi regularizada.
20 - Servidores/Instituidores que ainda recebem a vantagem extinta de Representação Mensal.	1	-	1	-	1	Aguardando resposta do MPOG.
21 - Servidores/Instituidores que ainda recebem a vantagem extinta de Representação Mensal.	95	12	83	32	63	Aguardando respostas do DNIT.
23 - Pagamento de parcela referente a quintos/décimos em rubricas indevidas.	5	5	-	5	-	Os dados foram atualizados no SIAPE.
24 - Pagamento de parcelas asseguradas judicialmente, sem o devido cadastramento no SICAJ.	1	1	-	1	-	Atualizado pelo SICAJ atendendo a uma Liminar.
29 - Servidores requisitados sem informação do valor da remuneração extra SIAPE.	1	1	-	1	-	Não houve ilegalidade no pagamento.
31 - Inclusão de informações pelo próprio servidor habilitado no SIAPE (nível operacional), em sua respectiva folha de pagamento.	1	1	-	1	-	Foi repassado orientação aos servidores.
35 - Pensões concedidas após 19.02.2004 cadastradas no SIAPE (Tipos menores que 52), cujo cálculo para pagamento da Pensão não estava adequado às regras atuais.	3227	-	3227	-	3227	Aguardando providências no âmbito da COGEP/MT.
40 - Servidores com devolução do adiantamento de férias, nos	38	17	21	33	5	Para os servidores que estão em folha já providenciada a



últimos 5 anos, em valor inferior ao recebido no período.						cobrança. Para os servidores excluídos do Órgão estão sendo elaboradas cartas reiterando cobrança, no total de 5 servidores .
43 - Servidores que recebem vencimento básico ou provento informado ou parametrizado manualmente em concomitância com valor calculado pelo sistema.	8	0	8	0	8	Aguardando resposta. Foi dada ampla defesa do servidor.
45 - Servidores que recebem vantagens calculadas sobre GAE e que não recebem GAE.	28	28	-	28	-	Corrigido e considerado Legal o pagamento da GAE aos servidores.
46 - Vantagem do Art. 184, Lei 1711 ou Art. 192, Lei 8112 calculada em nível salarial diferente do nível salarial do cargo efetivo do servidor.	745	-	745	-	745	Aguardando providências no âmbito da COGEP/MT.
47 - Vantagem do Art. 184, Lei 1711 ou Art. 192, Lei 8112 calculada em tabela de vencimento básico diferente da tabela do cargo efetivo do servidor.	740	594	146	594	146	Aguardando providências no âmbito da COGEP/MT.
51 - Aposentado sem ocorrência de aposentadoria com pagamento de provento.	82	6	76	79	3	Aguardando atualização SIAPE.
52 - Instituidores de pensão sem pensionista ou com pensionista excluído.	4142	-	4142	4142	-	As inconsistências foram regularizadas.
54 - Aposentado e pensionista com ocorrência de exclusão por falta de recadastramento com outro vínculo de ativo, aposentado ou pensão.	1	1	-	1	-	A inconsistência foi regularizada.
55- Pagamento de Gratificação Natalina / 13º salário com base de cálculo acrescida de valor superior a 30% em relação ao considerado para cálculo da antecipação de gratificação natalina / antecipação de 13º salário.	634	634	-	634	-	Valores corrigidos pela Ação Coletiva nº 2006.34.00.00.6627-7 ao GDAPEC e Lei nº 11.171/2005.
56 - Rubricas com valores informados (sequência 1 a 5) no mês de novembro incidindo para o cálculo da Gratificação natalina / 13º salário.	234	234	-	234	-	Todos atualizados a partir de jun/2012.
57 - Rubricas com valor informado, no mês de novembro NÃO incidindo para cálculo da Gratificação natalina / 13º salário.	22	22	-	22	-	As inconsistências foram regularizadas.
58 - Aposentados sem paridade recebendo parcelas incompatíveis previstas para	5	4	1	4	1	Apostilado pela Lei 8112/90 art. 186-III.



servidor ativo.						
59 - Pensionistas excluídos por ERRO de cadastramento ou Duplicidade, com pagamento nos últimos 5 anos.	54	12	42	54	-	As inconsistências foram regularizadas.
60 - Pensionistas, filhos(as), que nasceram mais de um ano após o falecimento do instituidor (pai ou mãe).	10	7	3	9	1	Aguardando decisão da Receita Federal.
61 - Pensionistas, filhos (as), que nasceram antes do instituidor (pai ou mãe).	40	20	20	20	20	17 - Aguardando comprovação da data de nascimento
						03 - Aguardando resposta do DNIT.
62 - Instituidor de pensão com datas de ingresso no SPF, cadastrado no SIAPE e óbito, muito próximas ou iguais.	1	1	-	1	-	A inconsistência foi regularizada.
63 - Instituidor de pensão com datas de ingresso no SPF posterior à data de óbito.	11	2	9	2	9	Aguardando providências no âmbito da COGEP/MT.
64 - Servidores que receberam remuneração com variação superior a 200% entre 2008 e 2011.	393	393	-	393	-	A inconsistência foi regularizada.
66 - Aposentados pela EC 41 ou posterior 47 com provento informado.	5	4	1	4	1	Aguardando análise do processo no âmbito da COGEP/MT.
	11100	2298	8802	6786	4314	

Foi informado, ainda, que as Trilhas de Auditoria 10, 12, 14B, 14C, 14D, 14E, 14F, 19, 23, 24, 29, 31, 45, 52, 54, 55, 56, 57, 59 e 62 estão com o status de “Finalizadas” e as Trilhas de Auditoria 05, 06, 8A, 8B, 13A, 16, 20, 21, 35, 40, 43, 46, 47, 51, 58, 60, 61, 63 e 66 com o status de “Em Andamento”.

### **Análise do Controle Interno**

Apesar dos esforços do Ministério dos Transportes em regularizar as pendências identificadas por meio das trilhas de pessoal, verifica-se que no encerramento do exercício de 2012, estavam pendentes de correção 4.314 registros. Observa-se que durante o exercício de 2013, a Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas/MT avançou bastante na regularização das inconsistências identificadas nas trilhas.

### **Recomendações:**

Recomendação 1: Recomenda-se a adoção de um plano de ação para regularizar as inconsistências evidenciadas, bem como a adoção de medidas estruturantes no âmbito da Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas para evitar tais ocorrências.



### 5.2.1.2 CONSTATAÇÃO

#### Descumprimento da IN TCU nº 55/2007 quanto aos registros no SISAC.

##### Fato

Em atendimento à determinação contida na IN TCU nº 55/2007, a SFC DPPCE/DP, por meio da OS nº 201308026, apresentou a esta Coordenação-Geral o resultado de exames dos atos de aposentadorias, pensão, admissão e desligamentos referentes ao exercício de 2012 administrados pela CGRH/MT.

No tocante à inserção no Sistema SISAC, é de se ressaltar que UJ não cumpriu os prazos previstos para o cadastramento do pessoal no que diz respeito a **Aposentadorias**. Por meio do Ofício nº 983/DPPCE/DP/SFC/CGU-PR, de 28 de março de 2013, foram solicitadas à COGEP/MT as providências adotadas.

A Coordenação-Geral de Auditoria da Área de Pessoal e Benefícios e de Tomada de Contas Especial DPPCE aponta como causa “a ausência de mecanismos de controle que permitam confrontar as modificações funcionais realizadas no SIAPE e os registros de atos concessórios de aposentadorias efetuados no SISAC”.

O registro no SISAC deve ser efetuado em até 60 dias após o ato de admissão de pessoal, de concessão de aposentadoria ou de concessão de pensão civil. Com o objetivo de verificar o cumprimento deste prazo, foi realizada consulta por meio de cruzamento de dados do SIAPE x SISAC e foram identificadas 550 ocorrências sem registros no SISAC.

Em 12.05.2013, expediu-se a Solicitação de Auditoria nº 201306166/32, de 12.06.2013, para solicitar posicionamento sobre as seguintes questões:

- a) Justificar o motivo pelo qual tais registros não foram efetuados conforme determina a IN/TCU nº 55/2007;
- b) Informar se tais ocorrências já foram regularizadas. Caso negativo, justificar.

Mediante o Memorando nº 220/2013-COGEP/SAAD/SE-MT, de 18.06.2013, o Coordenador-Geral de Gestão de Pessoas/MT apresentou informações relacionadas ao assunto, de onde se pode destacar o seguinte:

Quantitativo de atos de aposentadoria e pensões repassados à SFC/CGU:

**Quadro 06:** Atos de aposentadorias e pensões

PROCESSOS TRABALHOS	2010	2011	2012	2013
Processos submetidos à SFC/CGU – Pensão			395	361
Processos submetidos à SFC/CGU – Aposentadoria	978	126	175	352
Processos analisados e homologados pela SFC com parecer pela legalidade - Pensão	238	47	21	186
Processos analisados e homologados pela SFC com parecer pela legalidade - Aposentadoria	229	257	139	116

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR, com base nas informações apresentadas pelo MT.



A Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas/MT dispõe de 3 servidores, 4 funcionários terceirizados e 2 estagiários para análise dos processos de pensão e 1 servidor e 2 funcionários terceirizados para análise de processos de aposentadoria.

Segundo informações da Unidade, a quantidade de processos disponibilizada pelo Ministério dos Transportes é maior do que a quantidade analisada pela CGU.

A Unidade relacionou, ainda, outras questões inerentes ao assunto, conforme segue:

- a) *“A mão-de-obra disponível não executa somente o cadastramento de atos de aposentadoria e pensão no SISACNET, sendo responsável também pelo atendimento de diligências do Tribunal de Contas da União – TCU, diligências da Auditoria de Recursos Humanos do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – AUDIR/MP e pedidos de informações da Defensoria Pública da União e Instituto Nacional do Seguro Social – INSS;*
- b) *O Ministério dos Transportes, desde o exercício de 2007, vem utilizando as equipes responsáveis pelo cadastramento de atos SISAC para reexaminar concessões de aposentadoria e pensões, reavaliando vantagens, fundamentações de benefícios e até mesmo revogando atos concessórios;*
- c) *Além das concessões realizadas por este Órgão, esta Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas está também revalidando atos concessórios recebidos pelo extinto Departamento Nacional de Estradas e Rodagem – DNER e extinta Delegacia de Administração do Ministério dos Transportes no Estado do Rio de Janeiro – DAMT/RJ”*

Outra questão relacionada pela Unidade é o fato de o Sistema SISAC passar por alterações após o exame da CGU, acarretando retrabalho.

### **Causa**

Dificuldades operacionais do Sistema SISAC, bem como quantitativo limitado de pessoal para desenvolver as atividades.

### **Manifestação da Unidade Examinada**

A manifestação da Unidade ficou restrita às informações apresentadas durante os trabalhos de campo, ou seja, as registradas acima.

### **Análise do Controle Interno**

Apesar das informações apresentadas pela Unidade, cabe esclarecer que a Instrução Normativa nº 55/2007-TCU não vincula a quantidade dos dados a serem inseridos no SISAC, relativos à pensão e aposentadoria, à capacidade da CGU de analisar os respectivos processos.

### **Recomendação**

Recomenda-se que os atos relativos à aposentadoria, pensão, admissão e desligamento sejam inseridos no SISAC no prazo máximo de 60 dias de suas ocorrências.



## 6 GESTÃO DO SUPRIMENTO DE BENS/SERVIÇOS

### 6.1 PROCESSOS LICITATÓRIOS

#### 6.1.1 OPORTUNIDADE DA LICITAÇÃO

##### 6.1.1.1 INFORMAÇÃO

###### Análise das Licitações.

###### Fato

A Secretaria Executiva, em atendimento à Solicitação de Auditoria SA nº 20136166/19, disponibilizou os processos selecionados por amostragem não estatística, conforme quadro demonstrativo que se seguem. Valor total da amostra: R\$ 16.525.023,55.

**Quadro 07:** Contratos – Pregão Eletrônico

Ano	Processo	Pregão Eletrônico	Empresa	Fim da Vigência	Valor Anual (R\$)
2012	50000.042028/2011-53	009/2012	Agroservice Segurança Ltda	20/05/2013	2.679.905,28
2012	50000.041577/2012-91	Adesão ARP	Memora/CPqD	19/11/2014	3.519.565,00
2012	50000.022132/2012-11	Adesão à ARP	Flexform Indústria Metalúrgica Ltda	12/09/2013	2.203.224,74
2012	50000.036004/2011-65	005/2012	Lume Service Ltda ME	31/10/2012	1.336.120,84
2009	50000.061612/2009-93	027/2008	Hewwlet Packard Brasil Ltda	23/12/2012	1.717.500,00

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR com base nas informações da Unidade

**Quadro 08:** Contrato – Licitação na modalidade Concorrência

Ano	Processo	Concorrência	Empresa	Fim da Vigência	Valor Anual (R\$)
2010	50000.047621/2009-71	001/2009	Consórcio Logit-Gistran	19/04/2012	5.068.707,69

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR com base nas informações da Unidade

Da análise dos processos, sob o aspecto formal, verificamos o seguinte

#### **Processo nº 50000.041577/2012-91 – Memora/CPqD – Contrato nº 37/2012-MT**

A contratação do Consórcio Memora/CPqD ocorreu em 20.11.2012 por meio da Adesão à Ata de Registro de Preços nº 31/2011-TB, Pregão Eletrônico nº 26/2011-TB, conduzido pela Telecomunicações Brasileiras S/A (Telebrás), no qual sagraram-se vencedores a empresa líder Memora Processos Inovadores Ltda em consórcio com o Centro de Pesquisas e Desenvolvimento em Telecomunicações.

O Contrato em referência tem por objeto a prestação de serviços de modelagem de processos de negócio, capacitação, fornecimento e implantação de solução para automação de gestão de processos conforme especificações e condições constantes do instrumento contratual, no valor de R\$ 3.519.565,00.



Do Processo consta que o pedido de aquisição dos serviços foi feito pela Coordenação-Geral de Modernização da Subsecretaria de Assuntos Administrativos (CGMO/MT), em 09.10.2012 (fl. 1), e aprovado pelo Secretário Executivo em 20.11.2012 (fl. 219), bem como constam pesquisas de preços com quatro empresas (fls. 109 a 118), incluindo o Consórcio Memora/CPqD que apresentou o menor valor e manifestou sua anuência com a adesão à Ata de Registro de Preços da Telebrás (fl. 114). A Consultoria Jurídica do Órgão, por meio do Parecer nº 465/2012/CONJUR-MT/CGU/AGU/CGJA/gaba (fls. 166 a 173) manifestou-se pela viabilidade jurídica da contratação pretendida, observadas as condicionantes exaradas no Parecer.

Ressalva-se que a solicitação e a contratação dos serviços demandados pela CGMO, apesar de envolver aquisição de softwares, foi feita sem a participação da Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação do Ministério (CGTI/MT), que veio a participar do processo após reunião realizada em 05.12.2012 (fl. 337). Destacou a GGTI que por tratar-se de Tecnologia de Informação, o planejamento seria obrigatório, ou seja, houve o descumprimento do estabelecido na IN/SLTI-MP nº 4/2010 (fls. 338 e 339). De fato, não consta dos autos que tenha sido executado o processo de planejamento previsto na Instrução Normativa, que evidencie que a contratação tenha sido precedida de planejamento elaborado em harmonia com Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI), entre outras condicionantes previstas na IN.

**Processo nº 50000.036004/2011-65 - Lume Service Ltda ME – Contrato nº 010/2012-MT, Paulista Serviços e Transportes Ltda – EPP – Contrato nº 034/2012-MT**

A Divisão de Atividades Administrativas da Coordenação Geral de Recursos Logísticos, em 22.08.2011, solicitou a contratação de empresa especializada em prestação de serviços de condução e limpeza de veículos, jardinagem e cabinagem de elevadores. Justificou que, por se tratar de pequena quantidade de pessoal, os itens foram agrupados por lote, o que se mostrou mais vantajoso para a administração, pois, assim, diminuíam-se os custos necessários a possíveis prorrogações e repactuações do contrato.

Três empresas, entre mais de dez, responderam à consulta formulada pela CGRL, que, assim, chegou ao valor médio mensal de R\$ 105.768,27, e anual de R\$ 1.269.219,24 (fl. 161). O Subsecretário de Assuntos Administrativos/MT, em 21.11.2011, autorizou a abertura de processo licitatório com a declaração de que a despesa tinha adequação orçamentária e financeira. A minuta do contrato foi aprovada pela área Jurídica mediante o Parecer nº 396/2011/CONJUR-MT/CGU/AGU/CGTA/ass.

O processo licitatório foi feito por meio do Pregão nº 005/2012, em 15.02.2012, dividido em 5 itens, sangrando-se vencedora a empresa Lume Service Ltda ME com a proposta anual de R\$ 1.107.919,08. Assim, foi assinado o Contrato nº 010/2012-MT, em 16.05.2012, com o seguinte número de profissionais: 27 motoristas de carro executivo, 2 ascensoristas, 2 jardineiros, 2 lavadores e um motorista de carro pesado. No entanto, a empresa Lume solicitou que fosse rescindido o contrato a partir de 31.10.2012 e, em seu lugar assumiu a empresa Paulista Serviços e Transportes Ltda – EPP, que foi a quinta colocada no certame, mas a única entre as cinco que aceitou as mesmas condições de execução e preço. Assim, foi assinado o Contrato nº 34/2012, em



31.10.2012, com dispensa de licitação com fundamento no inciso XI do art. 24 da Lei nº 8.666/94.

Ressalta-se, por fim, que consta do processo minuta do segundo termo aditivo (fls. 1661 e 1662) para repactuação dos preços, passando para o valor mensal de R\$ 114.124,65 e anual de R\$ 1.369.495,80, e para prorrogação do contrato por mais 12 meses a partir de 16.05.2013 até 15.04.2013.

### **Processo nº 50000.047621/2009-71 – Consórcio Logti-Gistran – Contrato 18/2010**

A Secretaria de Política Nacional de Transportes (SPNT/MT), em 11.08.2009, solicitou à CGRL a contratação de empresa especializada em consultoria na área de engenharia para estabelecer e aplicar métodos de reavaliação das estimativas de demanda de transportes de cargas e passageiros e das metas e projeto do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT). Justificativa: *avaliar a evolução recente e a programação a curto prazo dos investimentos por vetor logístico e por modalidade, de modo a que se possa dispor de novas referências para definir a situação atual da infraestrutura de transportes e como ponto de partida para uma reavaliação do PNLT, como instrumento básico institucionalizado de planejamento dos transportes, a nível nacional.* Para tanto, encaminhou o Projeto Básico (fls. 3 a 46), a minuta do edital na modalidade “concorrência” (fls. 51 a 118) e minuta do contrato (fls. 119 a 130), no valor máximo estimado de R\$ 7.024.570,20 (fl. 19).

A Consultoria Jurídica analisou os autos até então e não apresentou óbices ao seguimento do certame, atendidas as alterações e adaptações sugeridas (fls. 141 a 166). Sanadas as recomendações da jurídica, o Edital de Concorrência nº 1/2009 foi publicado primeiramente em 23.12.2009, com adiamento publicado em 22.02.2010, na qual sagrou-se vencedor o Consórcio Logit-Gistran com a proposta de R\$ 5.068.707,69. Assim, em 19.05.2010, foi assinado o Contrato nº 18/2010, cujo objeto é a contratação de empresa especializada na execução de serviços de consultoria na área de engenharia relativos à reavaliação e estimativas de metas do Plano de Logística e Transportes e desenvolvimento e implantação da sistemática para avaliação da evolução de portfólio e monitoramento dos fluxos de transportes, conforme especificações contidas no Projeto Básico, com duração prevista de 18 meses, ou seja, de 19.5.2010 a 18.11.2011.

De acordo com o estabelecido no terceiro termo aditivo, o contrato encerrou-se em 19.04.2012 (fl. 2973, Vol. IX). No entanto, o processo ainda continua em aberto com a última movimentação realizada em 23.10.2012, com despacho s/nº referente a pagamento de fatura (fl. 2977).

### **Processo nº 50000.022132/2012-11 – Flexform Indústria Metalúrgica Ltda - Contrato nº 29/2012**

O Contrato nº 29/2012 foi assinado em 13.12.2012, no valor de R\$ 2.203.224,74. A solicitação foi feita pela Divisão de Patrimônio com a seguinte justificativa: aquisição em virtude da necessidade de substituir as poltronas de diversos setores do MT, tendo em vista que a última compra foi realizada em 2002.



A CGRL, ao conduzir o processo licitatório, aderiu à Ata de Preço do BACEN/ADSPA do Pregão Eletrônico nº 114/2011/BACEN, cujo objeto consistiu no fornecimento de poltronas giratórias, com os seguintes quantitativos:

**Quadro 09:** Pregão Eletrônico nº 114/2011/BACEN

Item	Descrição	Unidade	Quantidade
01	Poltrona Operacional “A” couro ecológico/vinil e base preta	Unid.	1778
02	Poltrona para chefia “A” couro ecológico/vinil e base preta, com apoio para cabeça	Unid.	126
03	Poltrona para chefia “C” couro ecológico/vinil e base preta, sem apoio para cabeça	Unid.	80
04	Cadeira de reuniões 1 “A” couro ecológico/vinil e base preta.	Unid.	16

**Fonte:** Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR com base nas informações da Unidade

A solicitação à adesão da ata de registro de preços foi realizada por meio do Ofício n 124/2012-CGRL/SAAD/SE/MT, de 21.5.2011. Em resposta, por meio Ofício ADSPA/COMAT-II-2012/368, de 29.5.2012, foi autorizada a adesão, desde que observadas as quantidades e fosse consultada a empresa. Em carta ao MT, de 25 de maio de 2012, a Flexform aceitou a solicitação de fornecimento e, assim, foi firmado o Contrato nº 29/2012.

### **Processo nº 50000.042028/2011-53 – Agroservice Segurança Ltda - Contrato nº 12/2012,**

A Coordenação-Geral de Recursos Logísticos solicitou a contratação de serviços de segurança com a seguinte justificativa: quantidade insuficiente de ocupantes do cargo de Agente de Vigilância no quadro permanente do MT, tendo em vista a extinção deste por meio da Lei 9632/98, e, assim, a necessidade de contratação de serviços especializados de vigilância armada e desarmada para a segurança dos bens móveis e imóveis do MT. O processo licitatório foi realizado na modalidade “Pregão Eletrônico”, Edital nº 009/2012, sagrando-se vencedora a empresa Agroservice Segurança Ltda. O Contrato nº 12/2012 foi assinado em 21.05.2012 com o seguinte objeto: contratação de pessoa jurídica para a prestação de serviços de Vigilância masculina e feminina (armada e desarmada), a serem executados de forma contínua no âmbito do MT. Valor: R\$ 2.679.905,28.

## **6.1.2 LICITAÇÕES SUSTENTÁVEIS**

### **6.1.2.1 INFORMAÇÃO**

#### **Compras sustentáveis.**

#### **Fato**

A Secretaria Executiva, em resposta ao contido na Solicitação de Auditoria nº 201306166/15, de 24.04.2013, informou que foram realizados 49 processos licitatórios, dos quais, em três processos (6,12 % dos processos) foi exigido o atendimento ao critério (iii), ou seja, que o produto fosse fabricado por fonte não poluidora bem como por materiais que não prejudicassem a natureza, e em um processo (2,04%) foi exigido o atendimento ao critério (vii), em que se exige certificação ambiental por parte das



empresas participantes e produtoras (ex: ISO), como critério avaliativo ou mesmo condição na aquisição de produtos e serviços, conforme quadro demonstrativo seguinte.

Ressalta-se que no exercício de 2012, no âmbito do Governo Federal, foram realizadas 1.489 aquisições consideradas sustentáveis, as quais representaram 0,6% dos processos de aquisição, ou R\$ 40 milhões (0,1% ), do total de R\$ 72,6 bilhões em aquisições de bens e serviços (*Fonte*: “Informações Gerenciais de Contratações Públicas Sustentáveis”, disponível em [http://www.comprasnet.gov.br/ajuda/Manuais/03-01\\_A\\_12\\_INFORMATIVO%20COMPRASNET\\_ComprasSustentaveis.pdf](http://www.comprasnet.gov.br/ajuda/Manuais/03-01_A_12_INFORMATIVO%20COMPRASNET_ComprasSustentaveis.pdf)).

**Quadro 10:** Compras Sustentáveis no âmbito do Ministério dos Transportes

Pregão	Objeto	Critérios de Sustentabilidade						
		i	ii	iii	iv	v	vi	vii
017/12	Aquisição de materiais permanentes (refrigerador doméstico, umidificador de ar, forno micro-ondas, fragmentadora de papel, grampeador de mesa). No Edital foi solicitado refrigerador emissor de gás ecológico.	-	-	X	-	-	-	-
032/12	Contratação de empresa para fornecimento de combustíveis, compreendendo a administração e gerenciamento de frota em rede de postos credenciados, por meio de sistema eletrônico com cartão magnético, para atender a frota de 30 (trinta) veículos. O Edital solicita fornecimento de Álcool.	-	-	X	-	-	-	-
048/12	aquisição de material para limpeza e higienização das copas e dos utensílios utilizados no preparo e no fornecimento de café e água para os diversos setores do MT, tais como, copos, xícaras, garrafas térmicas, sabões, detergentes, panos de prato, panos de chão, coadores, colheres, jarras, bules, etc. No Edital foi solicitado nos itens 12 e 14 que o sabão em pó e o detergente sejam biodegradáveis.	-	-	X	-	-	-	-
051/12	Contratação de empresa para fornecimento de equipamentos Notebooks. O Edital solicita que as normas de segurança deverão ser aderentes à IN 01 SLTI/MPOG.	-	-	-	-	-	-	X

**Fonte:** Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR com base nas informações da Unidade

Os critérios referidos acima são

- (i) Menor utilização de matérias primas e descarte dos produtos;
- (ii) Maior quantidade de conteúdo reciclável;
- (iii) Produtos fabricados por fonte não poluidora bem como por materiais que não prejudicam a natureza;
- (iv) Aquisição de veículos automotores mais eficientes e menos poluentes ou que utilizam combustíveis alternativos;
- (v) Aquisição de bens/produtos passíveis de reutilização;
- (vi) Aspectos de durabilidade e qualidade dos bens/produtos;
- (vii) Exigência de certificação ambiental por parte das empresas participantes e produtoras (ex: ISO), como critério avaliativo ou mesmo condição na aquisição de produtos e serviços.

Ainda no que se refere às compras sustentáveis, verificou-se que o Ministério dos Transportes aderiu à Ata de Preço do BACEN/ADSPA do Pregão Eletrônico nº 114/2011/BACEN, cujo objeto consistiu no fornecimento de poltronas giratórias de “couro ecológico/vinil e base preta” (campo descrição), ou seja, em princípio, sustentável. Não obstante, no contrato firmado com a Flexform Ind. Metalúrgica Ltda,



Contrato nº 29/2012, não consta a exigência de “couro ecológico”. Desta forma, recomenda-se que nas próximas aquisições, em razão do contrato firmado e do descrito na Ata de Preço, seja observada tal exigência.

A Secretaria Executiva disponibilizou informações sobre o consumo de água e energia mediante quadros e gráficos da evolução do consumo ao longo do exercício de 2012. O consumo de água foi de 22.621 m³, média mensal de 1.885,08 m³, e o consumo de energia elétrica foi de 200.054,42 kWh, média mensal de 200.054,42 kWh, segundo informado.

Também foram disponibilizados informativos tais como *folders* e comunicações oficiais, entre outros, voltados para campanhas, entre os servidores, de conscientização da necessidade de proteção do meio ambiente e preservação de recursos naturais, bem como informações sobre campanhas voltadas para a diminuição do consumo de água e energia elétrica. Por outro lado não consta das informações prestadas, que a Secretaria tenha instituído rotinas que permitam a inserção, nos editais licitatórios, de critérios de sustentabilidade da IN/SLTI-MP nº 1/2010 e da Portaria/SLTI-MP nº 2/2010 ou que tenha promovido ou estimulado a capacitação dos membros da equipe de licitação.

## 6.2 CONTRATOS DE OBRAS, COMPRAS E SERVIÇOS

### 6.2.1 CONTRATOS SEM LICITAÇÃO

#### 6.2.1.1 INFORMAÇÃO

#### Contratos firmados por meio de dispensa de licitação.

#### Fato

A Coordenação-Geral de Recursos Logísticos, em atendimento ao contido na Solicitação de Auditoria SA 201306166/25, de 22.05.2013, disponibilizou todos os processos referentes aos contratos firmados com “Dispensa de Licitação”, no montante de R\$ 1.654.490,88, conforme relacionados no quadro demonstrativo que se segue:

**Quadro 11:** Contratos Firmados com “Dispensa de Licitação”

Ano	Processo	Dispensa	Empresa	Fim da Vigência	Valor Anual (R\$)
2012	50000.015922/2012-31	028/2012	Fundação Universidade de Brasília	28/12/2013	20.592,00
2012	50000.036004/2011-65	033/2012	Paulista Serviços e Transportes Ltda EPP	15/05/2013	1.107.919,08
2012	50000.042137/2012-51	034/2012	Empresa Brasileira de Comunicação (EBC)	25/11/2013	250.920,00
2011	50000.004695/2011-38	036/2011	Microlog Informática e Tecnologia Ltda	17/10/2012	197.299,80
2012	50000.003351/2012-92	007/2012	Fundação Universidade de Brasília	22/04/2013	38.880,00
2012	50000.003350/2012-48	021/2012	Fundação	26/07/2014	38.880,00



			Universidade de Brasília		
<b>TOTAL</b>					<b>1.654.490,88.</b>

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR com base nas informações da Unidade

### **Processo nº 50000.003350/2012-48 – Fundação Universidade de Brasília**

A Chefe de Divisão de Treinamento e Capacitação de Recursos Humanos, em 20.01.2012, solicitou ao Chefe do Protocolo Geral a abertura de processo para a participação de doze servidores no curso de Francês Intermediário e Avançado da Fundação Universidade de Brasília no período de agosto/2012 a julho/2014, de 8h às 10h, nas segundas e quartas-feiras. O pedido foi justificado pela Consultoria Jurídica do Órgão diante do envolvimento da área com os assuntos relacionados aos tratados internacionais, como o Trem de Alta Velocidade (TAV) e a construção de ponte entre o Brasil e a Guiana Francesa (fl. 3). Valor total para doze servidores: R\$ 38.880,00.

A Consultoria Jurídica do Órgão, conforme Parecer nº 132/2012 (fls. 110 a 113), de 21.4.2012, pugnou pelo correto enquadramento legal com o entendimento de que a Fundação Universidade de Brasília é uma instituição brasileira incumbida estatutariamente da pesquisa e do ensino, nos termos do inciso XIII do art. 24 da Lei nº 8.666/93. Após os devidos trâmites legais, em 26.07.2012, foi assinado o Contrato nº 21/2012-MT, publicado no DOU em 30.07.2012. Da mesma forma, os processos nº 50000.015922/2012-31 e 50000.003351/2012-92, seguintes.

### **Processo nº 50000.015922/2012-31 – Fundação Universidade de Brasília.**

Participação do Sr. Ministro de Estado dos Transportes no curso de Idioma Inglês na modalidade executiva, com duração total de 144h/aula por ano, no período de outubro/2012 a outubro/2013. Valor do curso: R\$ 20.592.

### **Processo nº 50000.003351/2012-92 – Fundação Universidade de Brasília**

Participação de 21 servidores no curso de espanhol da Fundação Universidade de Brasília, pela manhã de 8h às 10h, e à tarde de 13h às 15h, nas dependências do Ministério dos Transportes, no período de abril a dezembro/2012. Valor total do curso: R\$ 38.880,00.

### **Processo nº 50000.004695/2011-38 – Microlog Informática e Tecnologia Ltda**

A Coordenação-Geral de Modernização e Informática solicitou, em 26.01.2011, a contratação de empresa especializada na prestação de serviços de suporte e atualização de versões para software de virtualização de servidores VCenter Server 4 e de servidores VSphere 4 Enterprise Plus Justificou que o Ministério dos Transporte possuía, instalados em servidores de sua rede local, licenças do produto VMWare de virtualização de servidores de dados, com a finalidade de prover a racionalização de seu uso. O Comitê Gestor de Tecnologia e Informação já havia aprovado a aquisição dos serviços mediante a Resolução nº 15, de 15.12.2010. A autorização para a abertura de processo licitatório pelo Secretário de Assuntos Administrativos ocorreu em 24.03.2011, na modalidade “pregão na forma eletrônica”.

A Consultoria Jurídica do Órgão, mediante o Parecer 156/2011/CGTA/CONJUR/MT, de 3.5.2011, alertou que a Área de Tecnologia de Informação não havia participado da contratação bem como ressaltou que a contratação de serviços de tecnologia deveria ter observado o contido na IN SLTI/MPOG Nº 04/2010, especialmente a fase de



planejamento (fls. 77 a 81). Apesar de terem sido consideradas pela CGMI e pela COEX como atendidas as recomendações da Jurídica, o processo não retornou à CONJUR para análise.

O Pregão Eletrônico nº 36/2011 foi publicado no DOU de 16.9.2011 e o Contrato nº 29/2011-MT, no valor total de R\$ 197.299,80, foi assinado em 18.10.2011 e publicado no DOU em 19.10.2011, com vigência de 12 meses, prorrogável por iguais e sucessivos períodos, até o limite de 60 meses.

Em 09.08.2012, a CGRL por meio de ofício consultou a empresa Microlog sobre o interesse da renovação do contrato e, em resposta, a empresa, por meio de carta datada de 05.09.2012, informou que não possuía interesse na renovação (fl. 398), encerrando o processo. Não consta dos dois volumes encaminhados que as empresas melhores classificadas no pregão eletrônico tenham assumido o contrato nas mesmas condições da vencedora. Caso alguma empresa classificada tenha assumido nas mesmas condições, a dispensa é justificada. Dessa forma, a contratação da Microlog figura entre as dispensas embora, anteriormente tenha ocorrido um pregão.

#### **Processo nº 50000.036004/2011-65 - Paulista Serviços e Transportes Ltda EPP – Contrato nº 034/2012**

O processo em referência já foi analisado em tópico específico na contratação da empresa Lume Service Ltda ME, Pregão Eletrônico nº 005/2012, tendo em vista que esta empresa solicitou a rescisão do Contrato nº 010/2012-MT a partir de 31.10.2012, assumindo a empresa Paulista Serviços e Transporte, que embora tivesse sido a quinta colocada no certame, foi a única que aceitou assinar o contrato nas mesmas condições de execução e preço da empresa vencedora.

#### **Processo nº 50000.036004/2011-65 – Empresa Brasileira de Comunicação (EBC)**

Este processo foi analisado nas contas do Gabinete do Ministro.

### **6.2.1.2 INFORMAÇÃO**

#### **Contratos firmados por meio de inexigibilidade de licitação.**

##### **Fato**

A Coordenação-Geral de Recursos Logísticos, em atendimento ao contido na Solicitação de Auditoria SA 201306166/24, de 22.5.2013, disponibilizou os processos referentes aos contratos firmados com “Inexigibilidade de Licitação”, conforme relacionados no quadro demonstrativo que se segue. Destaca-se que apenas o Processo nº 50000.054266/2006-44 não foi analisado.

**Quadro 12:** Contratos Firmados com “Inexigibilidade de Licitação”

Ano	Processo	Inexigibilidade	Empresa	Fim da Vigência	Valor Anual (R\$)
2007	50000.054266/2006-44	002/2007	Evolução Desenvolvimento de Sistemas Ltda	30/01/2012	129.720,00



2011	50000.052240/2010-48	002/2011	Pitney Bowes Semco Equipamentos e Serviços Ltda	15/03/2014	15.280,18
2011	50000.005036/2011-19	004/2011	Centro de Ensino Unificado de Brasília (Uniceub)	27/04/2014	36.432,00
2011	50000.029472/2011-83	007/2011	Instituto Brasiliense de Direito Público (IDP)	11/02/2013	13.104,00
2011	50000.033391/2011-88	007/2011	Comissária Aérea Brasília Ltda	11/09/2013	8.750,00
2011	50000.033453/2011-51	008/2011	Direct Rede Legislação Brasileira Informatizada S/A	29/12/2013	58.800,00
2012	50000.008269/2012-54	002/2012	Instituto de Pós Graduação (IPOG)	20/06/2014	11.770,00
2012	50000.022459/2012-75	004/2012	Associação Brasileira de Odontologia Seccional de Brasília – Seção do Distrito Federal	06/02/2014	25.200,00
2012	50000.008011/2012-58	003/2012	Instituto Brasileiro de Educação Continuada Ltda	28/12/2014	9.686,25
2012	50000.022010/2012-16	007/2012	Instituto Brasileiro de Extensão e Cursos Ltda	16/01/2015	42.176,25
<b>TOTAL</b>					<b>350.918,68</b>

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR com base nas informações da Unidade

### **Processo nº 50000.029472/2011-83 - Instituto Brasiliense de Direito Público (IDP)**

A Chefe de Divisão de Treinamento e Capacitação de Recursos Humanos/MT, em 27.06.2011, solicitou ao Chefe do Protocolo Geral a abertura de processo para a participação do servidor matr. Siape 1808510 no Curso de Pós-Graduação em Direito Administrativo no Instituto Brasiliense de Direito Público (IDP), a partir de 15.08.2011, durante três semestres. O pedido foi justificado pela pregoeira da Comissão Permanente de Licitação diante da necessidade de capacitação na área de licitações e por se tratar de servidor designado para compor a CPP, conforme Memorando nº 121/2011-CPL/SAAD/MT, de 22.06.2011, encaminhado ao Subsecretário de Assuntos Administrativos.

O Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* presencial em Direito Administrativo importou o investimento de R\$ 13.104,00, dividido em 15 parcelas de R\$ 873,60, com aulas das 19h às 22h40, com três aulas por semana, em média, sendo o processo de inexigibilidade de licitação autorizado pelo Coordenador-Geral de Recursos Humanos, em 29.06.2011. Ressaltamos que foram obtidas duas cotações com outras instituições e que os outros dois preços demonstraram-se compatíveis com o cobrado pelo IDP.

A Consultoria Jurídica do Órgão, conforme Parecer nº 245/2011 (fls. 62 a 65), de 21.06.2011, pugnou pelo correto enquadramento legal com o entendimento de que a situação tratada tanto poderia ser enquadrada na hipótese de ausência de mercado concorrencial quanto na impossibilidade de objetividade na seleção do objeto, entre outras considerações. Após os devidos trâmites legais, em 12.08.2011 foi assinado o Contrato nº 25/2011-MT, publicado no DOU em 23.08.2011. Destaca-se, por fim, o ótimo rendimento escolar do servidor, conforme histórico (fl. 109), de 01.02.2013.



**Processo nº 50000.008011/2012-58 – Curso MBA em Infraestrutura de Transportes e Rodovias – Instituto Brasileiro de Extensão e Cursos Ltda**

Da mesma forma que no Processo nº 50000.029472/2011-83, constam dos autos a área solicitante e a justificativa da contratação, a pesquisa de preços, e o parecer da jurídica, em que se pugna pelo correto enquadramento legal da inexigibilidade, dentre outros documentos necessários. Da mesma forma, também os seguintes Processos:

- **Processo nº 50000.008269/2012-54:** participação de servidor no curso de Pós-Graduação *Latu Sensu* de Auditoria, Avaliações e Perícias de Engenharia do Instituto de Pós Graduação e Graduação Ltda (IPOG), no período de maio/2012 a dezembro/2013, um final de semana por mês, sexta das 18h30 às 23h, sábado das 8h às 19h e domingo das 8h às 13h, em Porto Alegre/RS. Ressalta-se que o servidor designado presta serviços na Superintendência do DNIT em Porto Alegre desde dezembro de 2011, e arcará como os custos de deslocamento e alimentação. Valor do curso: R\$ 11.770,00.
- **Processo nº 50000.022010/2012-16:** participação de três servidores no curso MBA em Infraestrutura de Transportes e Rodovias do Instituto Brasileiro de Extensão e Cursos Ltda, no período de setembro de 2012 a outubro de 2014, em Brasília. Valor do curso: R\$ 15.281,25 por participante, o que totaliza R\$ 45.843,75.
- **Processo nº 50000.022549/2012-75:** participação de um servidor no curso de pós-graduação *latu sensu* em prótese dentária da Associação Brasileira de Odontologia, Regional Brasília, no período de julho de 2012 a janeiro de 2014. Valor do curso: 25.200,00, em 18 parcelas de R\$ 1.400,00.
- **Processo nº 50000.005036/2011-19:** participação de uma servidora no curso de Pós-Graduação *Stricto Sensu* (mestrado) em Direito e Políticas Públicas do Centro Universitário de Brasília (Uniceub), com início no dia 27.02.2012 e duração de 3 anos e meio. Valor: R\$ 36.432,00.

**Processo nº 50000.052240/2010-48 – Pitney Bowes Semco Equipamentos e Serviços Ltda**

A Coordenação-Geral de Recursos Logísticos da Divisão de Atividades Administrativas, em 19.10.2010, solicitou a contratação de empresa especializada na prestação de serviços de locação de máquina de franquear digital. A CGRL justificou que a contratação permite o atendimento às necessidades de postagem das correspondências do Ministério dos Transportes, a fim de agilizar o seu franqueamento bem como facilitar a conferência dos gastos efetivados com tal serviço, e a substituição das duas máquinas franqueadoras manuais.

A contratação por inexigibilidade foi justificada com base na declaração da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT) de que a Pitney Bowes Semco, embora não detivesse a exclusividade de mercado, era a única, na data de 22.11.2010, autorizada a comercializar as máquinas de franquear, mas que outras empresas poderiam entrar no mercado, cumpridas determinadas exigências. Desta forma, cumpre ao Ministério, de tempos em tempos, verificar com a ECT se ainda persiste tal situação.



O Contrato nº 03/2011-MT (fls. 228 a 235), no valor anual de R\$ 13.728,00, foi assinado em 16.03.2011 e publicado no DOU de 21.03.2011, com vigência de 12 meses, prorrogável por sucessivos e iguais períodos até o limite de 60 meses, e o Termo de Autorização de Uso de Máquina de Franquear Digitais (MFD) foi assinado com a ECT em 06.06.2011. O valor atual do Contrato, após o segundo termo aditivo, é de R\$ 15.280,18, e fim da vigência em 15.03.2014.

Por fim, ressalvamos que o Órgão não tem procedido às verificações regulares com a ECT de que a Pitney Bowes Semco ainda é a única autorizada a comercializar as máquinas de franquear digital.

#### **Processo nº 50000.033391/2011-88 – Comissão Aérea Brasília**

A Coordenação Geral de Recursos Logísticos, em 02.08.2011, solicitou à Subsecretária de Recursos Logísticos a contratação de prestação de serviços de comissão aérea para fornecimento de refeições de bordo, com serviços de 24 horas, todos os dias da semana, em aeronaves oficiais. Justificativa: atendimento de viagens do Sr. Ministro dos Transportes e sua comitiva em viagens nacionais e internacionais.

A Consultoria Jurídica teceu suas considerações mediante o Parecer 265/CONJUR-MT, de 12.08.2011, e observou que a modalidade “inexigibilidade” era aplicável ao caso. No entanto, por meio de mensagem eletrônica (e-mail), a empresa RA Catering informou ao Ministério, 31.08.2011, que havia adquirido 100 % da participação societária da empresa Comissão Aérea Brasília, mas com garantia de que o Contrato que seria firmado como o MT seria integralmente cumprido. A Consultoria Jurídica foi instada a manifestar-se novamente e considerou que não havia impedimento jurídico para a contratação nos moldes da minuta. Desta forma, foi assinado, ainda com a empresa Comissão Aérea, o Contrato nº 27/2011-MT, em 12.09.2011, no valor anual estimado de R\$ 7.000,00.

O Primeiro Termo Aditivo ao Contrato nº 27/2011-MT foi assinado em 13.07.2012, no valor anual de R\$ 8.750,00, ainda como contratada a Comissão Aérea de Brasília. O Termo foi publicado no DOU em 18.07.2012. No entanto, conforme documento s/nº da Divisão de Análise Orçamentária e Financeira, foi informado à DEFIM/COEX que em 29.06.2012 havia sido publicado no DOU o extrato de inexigibilidade da Licitação nº 09/2012, para a celebração de um novo contrato com a Comissão Aérea. Desta forma, haveria a necessidade de rescindir este contrato, segundo Parecer nº 222/CONJUR, proferido nos autos do Processo nº 50000.016094/2012-59. A DEORF solicitou então à COFIM se havia saldo remanescente do Contrato nº 27/2011 e, em caso afirmativo, fosse a ela informada assim que o valor disponível estivesse “totalmente consumido”. Ressalta-se que não consta dos autos que o Contrato em referência tenha sido rescindido.

#### **Processo nº 50000.033453/2011-51 – DirecRede Legislação Brasileira Informatizada S/A**

A Coordenação-Geral de Recursos Logísticos solicitou a contratação de empresa especializada em assinatura eletrônica de base de dados de legislação e jurisprudência,



atualizados diariamente, com acesso online via internet para 21 licenças, no valor unitário de R\$ 2.800,00, total de R\$ 58.800,00 ao ano. Justificou que a contratação era necessária para o atendimento às necessidades de várias áreas do MT, nas constantes consultas à Legislação federal de Hierarquia Superior e às bases completas de jurisprudência vigentes atualizadas diariamente.

A modalidade “Inexigibilidade” foi justificada em face da certidão nº 110506/20.400 da Associação Brasileira das Empresas de Software (ABES) de que a DirectRede Legislação Brasileira informatizada S/A detinha em exclusividade o Datalegis – Gestão Pública (banco de informações jurídicas e jurisprudências).

O Subsecretário de Assuntos Administrativos/MT, em 15.08.2011, autorizou a abertura de processo administrativo para a referida contratação, atestando também que a despesa tinha adequação orçamentária e financeira. A Conjur, por meio do Parecer 285/2011/CONJUR-MT/CGU/AGU/CGTA/ASS, de 30.08.2012, concluiu pela viabilidade da contratação desde que observadas as recomendações constantes em seu parecer. Dessa forma, foi assinado o contrato nº 34/2011, em 30.12.2011, com a DirectRede Legislação Brasileira Informatizada S/A.

## **6.3 CONVÊNIOS DE OBRAS, SERVIÇOS E DE SUPRIMENTO**

### **6.3.1 AVALIAÇÃO DAS TRANSFERÊNCIAS CONCEDIDAS**

#### **6.3.1.1 INFORMAÇÃO**

##### **Avaliação da Gestão das Transferências.**

##### **Fato**

O Ministério dos Transportes, por meio da Coordenação-Geral de Recursos Logísticos da Subsecretaria de Assuntos Administrativos (CGRL/SAAD), em 27.12.2012, firmou, segundo registros que constam do Siafi, com a Universidade Federal Fluminense (UFF) o Termo de Cooperação para Descentralização de Crédito nº 03/SPN/MT e com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) o Termo de Cooperação para Descentralização de Crédito nº 04/SPNT/MT, analisados como se segue.

##### **Termo de Cooperação para Descentralização de Crédito nº 03/SPNT/MT – Processo nº 50000.042282/2012-32.**

O Termo de Cooperação nº 03/SPNT/MT (fls. 41 a 43), Siafi nº 673370, firmado com a Universidade Federal Fluminense, tem por objeto a prestação de serviços com vistas à Elaboração de Estudos e Pesquisas, de Natureza Tecnológica e Econômica, em subsídio ao Aprimoramento da Política de Outorgas de Rodovias Federais, no valor de R\$ 1.914.826,19, Programa de Trabalho 26.121.212.6058.0001/Formulação de Políticas de Transportes, fonte 0129 (R\$ 985.002,00) e fonte 0100 (R\$ 929.824,19).

O Plano de Trabalho está distribuído em sete fases, com duração de 14 meses. A primeira parcela, no valor de R\$ 382.965,24, foi liberada em 1.4.2013, mediante o documento Siafi 2013PF000078, correspondente à Fase I, concluída em 26.4.2013, conforme Ofício EST n.43/2013, da Faculdade de Administração, Ciências Contábeis e Turismo da UFF. Ressaltamos que, até a presente data, não consta do Processo a análise



e a aprovação dos responsáveis pelo acompanhamento do presente Termo quanto ao Relatório “Fase I – Elaboração do Detalhamento Técnico e Metodológico Visando Indicar as Diretrizes do Desenvolvimento Executivo das Fases Descritas no Plano de Trabalho”.

De acordo com informações da Secretaria Executiva/MT, foram designados como responsáveis pelo acompanhamento dos estudos constantes nos respectivos planos de trabalho de 04 servidores, conforme abaixo:

- 02 – Analista de Infraestrutura/SPNT;
- 01 – Assessor do Secretário/SPNT;
- 01 – Diretor de Concessões/SFAT.

Constatamos ainda que não consta do Processo a análise da Consultoria Jurídica/MT, em descumprimento do previsto no parágrafo único do art. 38 da Lei 8666/1993. Ressaltamos a importância da análise da Jurídica do Órgão tendo em vista que não constam do Termo assinado cláusula que regulamente o deslinde de controvérsias em face de tratar-se de duas entidades da União, bem como não consta cláusula referente à destinação dos bens adquiridos conforme previsto no item 6 do Projeto Básico – Dos Equipamentos e Software Necessários (fl. 79) e, ainda, cláusula que regulamente o recebimento dos serviços, entre outras. Faz-se necessário que seja anexada a publicação do Extrato do Termo de Cooperação no Diário Oficial da União, em complemento ao Extrato do Termo que consta da folha 101.

#### **Termo de Cooperação para Descentralização de Crédito nº 04/SPNT/MT – Processo nº 50000.049606/2012-63.**

O Termo de Cooperação nº 04/SPNT/MT (fls. 42 a 52), Siafi nº 673373, firmado com a Universidade Federal de Santa Catarina, tem por objeto a contratação de serviços técnicos especializados de engenharia para o desenvolvimento de metodologia para simulação de custos ferroviários e estudo de caso, no valor de R\$ 493.440,00, Programa de Trabalho 26.121.212.6058.0001/Formulação de Políticas de Transportes, fonte 0100.

O Plano de Trabalho está distribuído em oito atividades, ao longo de 8 meses. A primeira parcela, no valor de R\$ 165.000,00, foi liberada em 1.4.2013, mediante o documento Siafi 2013PF000011. Ressaltamos que, até a presente data, não consta do Processo que tenha sido concluída a atividade 1 – Levantamento Inicial e Validação do Novo Modelo.

De acordo com informações da Secretaria Executiva/MT, foram designados como responsáveis pelo acompanhamento dos estudos constantes nos respectivos planos de trabalho de 04 servidores, conforme se segue:

- 01 Técnico de Nível Superior/SPNT;
- 01 Chefe da Divisão do Banco de Informações e Mapas de Transportes/SPNT;
- 01 Assessor do Secretário/SPNT.
- 01 Gerente Executivo da ANTT.

Constatamos ainda que não consta do Processo a análise da Consultoria Jurídica, em descumprimento do previsto no parágrafo único do art. 38 da Lei 8666/1993. Ressaltamos a importância da análise da Jurídica do Órgão tendo em vista que não consta do Termo assinado cláusula que regulamente o deslinde de controvérsias em face



de tratar-se de duas entidades da União, bem como não consta cláusula referente à destinação, caso algum bem venha a ser adquirido em razão da execução dos serviços e, ainda, cláusula que regulamente o recebimento dos serviços, entre outras. Recomendamos também que seja anexada a publicação do Extrato do Termo de Cooperação no Diário Oficial da União, em complemento ao Extrato do Termo que consta da folha 54.

Manifestação da Unidade Examinada e Análise:

A Secretaria de Política Nacional de Transportes, em atenção ao contido na Solicitação de Auditoria nº 201306166/29, de 24.5.2013, no que se refere à falta da análise da área jurídica, informou que a SPNT adotou a minuta padrão do *Termo de Cooperação para Descentralização de Crédito*, anexa à Portaria Conjunta nº 8, de 7.11.2012, segundo a qual é dispensada a análise jurídica. Informou ainda que a SPNT manteve entendimentos diretos com a Conjur do Ministério, em novembro de 2012, e esta manifestou-se pela desnecessidade do parecer jurídico. Não obstante o correto entendimento da Secretaria, recomenda-se a análise da jurídica, no caso, ainda que a *posteriori*, em face da peculiaridade das atividades de cada órgão e de cada objeto firmado nos Termos de Cooperação.

Quanto à destinação dos bens adquiridos, a SPNT informou que, caso haja necessidade de aquisição de bens, será solicitada às Universidades a formalização de um Termo de Compromisso e que, nos futuros termos de cooperação, será incluída cláusula específica quanto à transferência dos bens. Por fim, quanto à conclusão da atividade 1, no termo firmado com a UFSC, foi informado que o grupo que acompanha o Projeto solicitou ajustes na metodologia proposta para a simulação de custos ferroviários.

### **Termos de Cooperação não registrados no Siafi**

Do Relatório de Gestão do Ministério dos Transportes, além dos dois termos de cooperação referidos acima, verificou-se que constam registros, sem cadastro no Siafi, de termos de cooperação com vigência até o exercício de 2013, conforme Relatório de Gestão:

- i) Capão do Leão, Pelotas e Rio Grande até o Balneário de Cassino, no Estado do Rio Grande do Sul – em execução pela Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC (**Termo de Cooperação nº 02/2011/SPNT/MT**) – iniciado em 2012 com conclusão prevista para o terceiro trimestre de 2013;
- ii) Conceição da Feira, Salvador e Alagoinhas, no Estado da Bahia – em execução pela Universidade Federal da Bahia – UFBA (**Termo de Cooperação nº 04/2011/SPNT/MT**) - iniciado em 2012 com conclusão prevista para o terceiro trimestre de 2013;
- iii) Codó (MA), Teresina (PI) e Altos (PI) – em execução pela Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG (**Termo de Cooperação nº 01/2012/SPNT/MT**) - iniciado em 2012 com conclusão prevista para o terceiro trimestre de 2013;
- iv) Itapecuru Mirim a São Luis, no Estado do Maranhão – a ser executado pela Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG (**Termo de Cooperação nº 02/2012/SPNT/MT**) – iniciado em 2012 com conclusão prevista para o terceiro trimestre de 2013.

Destaca-se ainda o Termo de Cooperação nº 01/2011/SPNT/MT firmado com Departamento de Educação e Cultura do Exército (DECEX/EB), encerrado no exercício de 2012. De acordo com o contido no Relatório de Gestão, este Termo de Cooperação,



concluído em 2012, teve por objetivo o desenvolvimento de estudos voltados para averiguação da eficácia da política de transportes, instrumentalizada no PNLT, considerando os aspectos institucionais, orçamentários, técnicos e econômicos.

No que se refere a esses Termos de Cooperação, não cadastrados no Siafi, a Subsecretaria de Assuntos Administrativos, por intermédio da CGRL/MT, em atendimento ao contido na Solicitação de Auditoria SA 210306166/34, de 5.7.2013, justificou que os Termos de Cooperação firmados com a Universidade Federal da Bahia e com a Universidade Federal de Minas Gerais foram assinados antes da Portaria Conjunta nº 8, de 7.11.2012, “que no Parágrafo Único do seu Art. 1º determina o questionado registro no SIAFI”.

Verifica-se ainda, em consulta ao Siafi2011, que, na transação “CONTRANSF”, não havia a opção para consulta de cadastro de “Termos de Cooperação”. Tal registro só foi possível no final do exercício, segundo informado. Destaca-se que, nos termos do Decreto nº 6.170, de 25.7.2007, não há obrigatoriedade de registro dos termos de cooperação no Sistema de Gestão de Convênios e Contratos de Repasse (Siconv).

Destaca-se, também, que a transferência dos recursos em razão dos termos firmados podem ser acompanhadas no Siafi mediante a transação “CONNC”, entre outras, na UG 390004/Gestão 00001, CGRL, conforme quadro demonstrativo seguinte, referente ao exercício de 2012:

**Quadro 01: Coordenação Geral de Recursos Logísticos (UG 390001/00001)  
Movimentação de Crédito (NC) no Exercício de 2012**

<b>Termo de Cooperação</b>	<b>Nota de Crédito</b>	<b>UG/Gestão favorecida</b>	<b>Unidade</b>	<b>Data (2012)</b>	<b>Valor</b>
01/2011/SPNT/MT	2012NC000001	110407/00001	DEORF/DECEX	03/mai	624.822,26
01/2012/SPNT/MT	2012NC000002	153062/15229	UFMG	29/ago	375.000,00
02/2012/SPNT/MT	2012NC000003	153062/15229	UFMG	03/dez	375.000,00
03/2012/SPNT/MT	2012NC000004	153056/15227	UFF	27/dez	382.965,24
04/2012/SPNT/MT	2012NC000005	153163/15237	UFSC	27/dez	165.000,00
<b>Total</b>					<b>1.922.787,50</b>

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR com base nas informações extraídas do Siafi 2012

Conforme se observa no quadro demonstrativo, foram repassados R\$ 1.922.787,50 em razão dos Termos de Cooperação firmados.



## **1 GESTÃO OPERACIONAL**

### **1.1 Programação dos Objetivos e Metas**

#### **1.1.1 ORIGEM DO PROGRAMA/PROJETO**

##### **1.1.1.1 INFORMAÇÃO**

### **PROGRAMAS E AÇÕES SOB RESPONSABILIDADE DA SPNT.**

#### **Fato**

A SPNT possui sob sua responsabilidade três ações de governo:

- Ação 6058 – *Formulação de políticas de transportes;*
- Ação 7730 – *Estudo para o aprimoramento de outorgas de rodovias;*
- Ação 7528 – *Revitalização do patrimônio histórico do setor de transportes.*

Conforme manifestação da SPNT, em resposta à Solicitação de Auditoria SA nº 201306158/002, de 03.05.2013, a Ação 6058 é realizada por meio dos seguintes projetos/atividades: I) Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica, Social, Ambiental e Jurídica de Trens Regionais de Passageiros; II) Desenvolvimento de uma Metodologia para Simulação de Custos Ferroviários e Estudo de Caso; III) Plano Hidroviário Estratégico – PHE; e IV) Execução de serviço de apoio técnico no levantamento, documentação e categorização dos metadados de bases de dados georreferenciadas existentes no Ministério dos Transportes e nas entidades vinculadas (DNIT, ANTT e VALEC), com vistas à estruturação de uma base corporativa de dados georreferenciada no âmbito destas entidades com uso de novas ferramentas e tecnologias.

Ainda conforme a SPNT, os eventos que prejudicaram o desenvolvimento desses projetos/atividades, bem como as medidas adotadas frente às dificuldades encontradas foram as seguintes:

I) Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica, Social, Ambiental e Jurídica de Trens Regionais de Passageiros.

Todos os estudos foram prorrogados em decorrência do atraso do repasse da 1ª parcela, da greve ocorrida nas Universidades Federais, de problemas operacionais e administrativos internos das Universidades e de insuficiente apoio dos municípios envolvidos, devido às mudanças de suas administrações (período eleitoral). A SPNT, para fazer frente às dificuldades encontradas, adotou os necessários procedimentos administrativos para a aprovação da prorrogação dos respectivos prazos, sem acréscimo de valor.

II) Desenvolvimento de uma Metodologia para Simulação de Custos Ferroviários e Estudo de Caso.

Em função das intensas e demoradas discussões técnicas sobre o Plano de Ação e da seleção de trecho ferroviário para servir como Estudo de Caso, o início dos trabalhos

ficou prejudicado. A SPNT está agilizando a realização da reciclagem de servidores do MT para uso da Ferramenta Logística SIG-PAC para permitir a execução de simulações de custos ferroviários, a partir de estabelecimentos de possíveis rotas para otimização logística de transporte. Este procedimento permitirá a realização do Estudo de Caso em menor prazo. No quadro seguinte é apresentado um resumo do andamento dos estudos efetuados para o desenvolvimento da atividade

**Quadro 01:** Metas e indicadores para a Simulação dos Custos Ferroviários

AVENÇA	METAS		INDICADOR	OBSERVAÇÕES
	Previstas	Realizadas	Evolução percentual	
<b>Simulação Custos Ferroviários</b>	Levantamento inicial e validação do novo modelo	NÃO		Em Fase inicial
	Metodologia para cálculo das parcelas do custo, despesas e rem. Capital	NÃO		
	Validação das fontes de dados	NÃO		
	Montagem do estudo de caso e obtenção dos parâmetros de cálculos	NÃO		
	Validação e ajustes no estudo de caso	NÃO		
	Apresentação final dos resultados	NÃO		

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR com base na manifestação da SPNT.

### III) Plano Hidroviário Estratégico – PHE:

Em face de os estudos estarem sendo financiados pelo BIRD, os procedimentos diferem dos convencionais (adotados pela Lei nº 8.666/93) e desta forma ocorreram algumas dificuldades nos tramites processuais. Além disso, houve mudança na razão social do Consórcio vencedor, o que provou a necessidade de ajustes contratuais. A assinatura se deu no mês de junho de 2012. No quadro seguinte é apresentado um resumo do andamento dos estudos efetuados para o desenvolvimento da atividade

**Quadro 02:** Metas e Indicadores para o Plano Hidroviário Estratégico.

AVENÇA	METAS		INDICADOR	OBSERVAÇÕES
	Previstas	Realizadas	Evolução percentual	
<b>Plano Hidroviário Estratégico</b>	Relatório do Plano de Trabalho	SIM	100%	Adimplente
	Entrevistas com as partes interessadas	SIM	100%	
	Diagnóstico e Avaliação	SIM	80%	
	Elaboração e Avaliação de Estratégias	NÃO		
	Formulação do Plano de Projeto	NÃO		
	Preparação de produtos finais	NÃO		

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR com base na manifestação da SPNT.



IV) Execução de serviço de apoio técnico no levantamento, documentação e categorização dos metadados de bases de dados georreferenciadas existentes no Ministério dos Transportes e nas entidades vinculadas.

Em função da designação de novo Reitor da UFSC, em 2012, a análise de toda documentação técnica e jurídica por parte da Universidade não ocorreu em tempo hábil, o que prejudicou a formalização do respectivo Termo de Cooperação naquele ano.

Atualmente, a Subsecretaria de Assuntos Administrativos – SAAD/SE está analisando a documentação enviada pela SPNT para permitir a celebração de Termo de Cooperação com a UFSC, com o objetivo de desenvolver os referidos estudos.

Em relação à Ação 7730 – Estudo para o aprimoramento de outorgas de rodovias e à Ação 7528 – Revitalização do patrimônio histórico do setor de transportes, consta, no Siafi 2012, dotação autorizada de R\$100.000,00 e R\$300.000,00, respectivamente. No entanto, não houve execução financeira.

Sobre a Ação 7528, a SPNT informou que estava prevista para o exercício de 2012 a realização de estudos complementares relativos à implantação do Museu Ferroviário Nacional (MFN) – pesquisa de campo do acervo a ser recuperado e exposto no MFN. No entanto, em face das demoradas discussões com outros atores envolvidos com a questão, não foram definidas, em tempo hábil, as especificações requeridas por esses estudos complementares.

## **1.2 AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS**

### **1.2.1 RESULTADOS DA MISSÃO INSTITUCIONAL**

#### **1.2.1.1 INFORMAÇÃO**

#### **INDICADORES UTILIZADOS PELA SPNT**

##### **Fato**

Compete à Secretaria de Política Nacional de Transportes (SPNT), unidade da estrutura do Ministério dos Transportes, a formulação da Política Nacional de Transportes, o desenvolvimento do planejamento estratégico do setor de transportes, os quais abrangem todos os subsetores e modais, consolidando o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT).

Conforme consta do Relatório de Gestão do Ministério dos Transportes, do exercício de 2012, a fim de avaliar a eficácia do PNLT, a Secretaria desenvolveu indicadores de pertinência, conformidade e temporalidade.

Os referidos indicadores possuem os seguintes objetivos: i) O indicador de pertinência verifica se as indicações dos projetos do PNLT no período 2008-2011 foram consideradas pelos projetos governamentais em execução (percentual de pertinência considerando todos os projetos indicados); ii) O indicador de conformidade é desenvolvido e apresentado para que a pertinência seja contextualizada, indicando, em termos quantitativos e percentuais, quanto dessa pertinência encontra-se em



conformidade técnica e tipológica, exigida nas proposições do PNLT; e iii) O Indicador de Temporalidade visa medir e classificar quanto dos projetos do PNLT, acatados na execução governamental, encontram-se efetivamente na fase executiva de *obras*.

#### Sobre o Indicador de Pertinência

Conforme o Relatório de Gestão, foram três os índices criados para tratar da pertinência executiva: Índice de Pertinência Executiva (*IPE*); Índice de Pertinência Executiva Complementar (*IPC*) e Índice de Pertinência Complementar Propositiva (*ICP*). As particularidades de cada índice pode ser encontrado no Relatório de Gestão.

Sobre estes, uma análise superficial da Tabela XVII – Classificação multimodal do IPE, período 2008-2011 do Relatório de Gestão, transcrita abaixo, permite identificar os Vetores Centro-Sudeste e Sul com os piores desempenhos no Índice de Pertinência Executiva (*IPE*), relativo aos modos ferroviário e rodoviário.

**Quadro 03:** Classificação multimodal do IPE, período 2008-2011

Vetor	RODO	FERRO	HIDRO	PORTO	AÉREO	Classificação Multimodal
BR	56,10%	80,65%	71,79	90,32	98,90	<i>IPE</i> =73,88%, "BOM+/ÓTIMO-"
AM	52,17%	100,00	71,43	0,00	100,00	<i>IPEAM</i> =70,90%, "BOM+/ÓTIMO-"
CN	76,47%	100,00	50,00	100,00	100,00	<i>IPECN</i> =83,78%, "BOM+/ÓTIMO-"
NS	75,00%	85,71	S/C	77,78	100,00	<i>IPENS</i> =83,67%, "BOM+/ÓTIMO-" "
NM	63,64%	100,00	100,00	100,00	100,00	<i>IPENM</i> =75,76%, "BOM+/ÓTIMO-"
L	53,85%	100,00	100,00	100,00	100,00	<i>IPEL</i> =79,31%, "BOM+/ÓTIMO-"
CS	42,42%	78,57	58,33	100,00	95,65	<i>IPECS</i> =67,06%, "REGULAR- /BOM+"
S	53,13%	42,86	100,00	100,00	100,00	<i>IPES</i> =67,24%, "REGULAR- /BOM+"

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR com base no Relatório de Gestão.

Diante disso, foi questionado à SPNT os motivos da menor aderência dos projetos do PAC ao PNLT nestes vetores. Em resposta, a Secretaria apresentou as seguintes considerações.

*Para melhor atender essa solicitação, dividimos a sua resposta em dois enfoques: o primeiro refere-se às argumentações gerais sobre a dinâmica de formulação do PNLT e do PAC, no sentido de elucidar sobre elementos norteadores das tomadas de decisões nas composições dos portfólios de projeto; o segundo trata do esclarecimento sobre a composição do Índice de Pertinência Executiva – IPE e a interpretação do mesmo, no tocante à solicitação feita, nos vetores logísticos Centro Sudeste e Sul.*

*Dessa forma, o primeiro enfoque será denominado de “Formulações das Propostas de Investimentos” e o segundo “Conceitos e Interpretações do IPE.*

#### **I - Formulações das Propostas de Investimentos**

*O portfólio de investimentos em projetos de infraestrutura de transportes do PNLT, particularmente para o período entre 2008 e 2011, se origina de um conjunto de*



resultados oriundos de um processo técnico e institucional, que culminou na proposição de soluções técnicas **indicativas**, de investimentos multimodais visando sanar os principais problemas das capacidades relacionados com as movimentações de mercadorias, no Sistema Viário Nacional – SNV, em curto prazo.

Assim, o portfólio de projetos do PNLT, no período de 2008 a 2011, consolida os resultados obtidos e publicados no segundo trimestre de 2007, exatamente no mesmo período de lançamento do Plano Plurianual de 2008 a 2011, e serviu como o principal subsídio para a elaboração do **Plano de Aceleração do Crescimento – PAC**, no que diz respeito ao setor de transportes. Nesse momento, cabe destacar que articulações interinstitucionais permitiram que as propostas do PAC fossem avaliadas em relação aos do PNLT, o que permitiu o enquadramento de praticamente todos os projetos indicados no portfólio do PNLT nas propostas orçamentárias de investimentos em infraestrutura de transportes do Governo Federal para o período mencionado.

Contudo, a formulação do PAC considerou uma retomada de investimentos no setor de transportes, visando reduzir o seu déficit em decorrência das deficiências dos investimentos de planos governamentais anteriores, o que levou o PAC a considerar um universo de projetos quantitativamente maior do que aqueles indicados no portfólio do PNLT.

Contribuiu para isso, também, o fato de que o PNLT passou por revisões de seus portfólios entre 2009 e 2010.

Destaca-se, que as informações dos resultados dessas versões revisadas é que foram utilizadas na composição do estudo para elaboração do **Índice de Pertinência Executiva – IPE**.

Independente disso, avaliando por outro prisma, os estudos do PNLT visavam privilegiar investimentos de transportes que possuísem características “transformadoras” para o SNV, inclusive, promovessem mudanças dos vetores de desenvolvimento dos transportes de cargas, orientando novas rotas que promovessem significativas reduções dos custos operacionais de logística e transportes.

Nesse contexto, tais transformações foram estudadas no arcabouço científico e metodológico montado pelo PNLT.

(...)

Além disso, no período de 2008 a 2011, o Governo Federal não se baseou somente nas indicações do PNLT para composição do portfólio de investimentos em projetos de infraestrutura de transportes, mas muito provavelmente, em **estudos setoriais**, como o desenvolvido pela Diretoria Executiva do DNIT, intitulado “**PROMODAL - Programa de Prioridades para a Viabilização de um Sistema de Transporte Multimodal**”.

Deduz-se desses aspectos que muito provavelmente os projetos indicados por esses planos setoriais induziram maiores diferenças nos portfólios de investimentos do PAC em relação ao do PNLT para os projetos inseridos nos vetores logísticos **Centro Sudeste e Sul**.

Dessa forma, entende-se que a soma de diversos fatores decisórios, em ambientes distintos, mesmo que com os esforços despendidos para integração técnica, puderam provocar, para os vetores citados, a existência de outras influências, além do próprio PNLT, que culminaram nos resultados onde os vetores logísticos **Centro Sudeste e Sul** apresentaram menores aderências às unidades de projetos acatadas nos orçamentos do PAC, para o período de 2008-2011.

## II - Conceitos e Interpretações do IPE

Além dessas observações gerais, descritas anteriormente, no que tange a formação do **Índice de Pertinência Executiva – IPE**, no caso dos vetores logísticos **Centro Sudeste e Sul**, observa-se que o desempenho da eficácia executiva de ambos no modo



rodoviário, tendendo tanto para uma classificação **REGULAR** contribuiu significativamente para reduzir as suas aderências aos projetos do PAC.

Soma-se a esse fator, no vetor logístico **Centro Sudeste**, uma classificação também tendendo à **REGULAR**, no desempenho da eficácia executiva do setor rodoviário e hidroviário e o vetor logístico **Sul**, no setor rodoviário e ferroviário.

Assim, o que reduziu a aderência desses vetores logísticos ao PAC foi o fato de que dois dos modos de transportes avaliados obtiveram suas classificações tendendo para **REGULAR**.

(...)

É importante destacar que:

- o IPE é um indicador que possui natureza de avaliação da unidade administrativa de projetos, ou seja, mede a quantidade (unidade) de projetos do PAC;

- essa avaliação considera as indicações do portfólio do PNLT no período analisado (2008 – 2011) que foram contempladas pelo PAC, em relação ao total do projetos do portfólio de investimentos do mesmo;

- a composição dessas unidades, no processo decisório do Governo Federal, na formulação do seu portfólio constante do PAC, contribuiu para que os índices rodoviários (ambos os vetores), hidroviário (Centro Sudeste) e ferroviário (Sul) não fossem tão aderentes às indicações do PNLT como nos demais vetores logísticos.

(...)

Faz-se necessário entender o quanto esses projetos do PAC que contemplam as indicações do PNLT corresponderiam em termos quilométricos, ou seja, o quanto a unidade de projetos do PAC que considera as indicações do PNLT equivalem em quilômetros de investimentos. A unidade “quilômetro” é aderente à análise dos modos rodoviário e ferroviário.

(...)

Visando atender esse conceito, a SPNT considerou a concepção e utilização de outro indicador, ou seja, o Índice de Pertinência Complementar – IPC. Esse indicador transforma as unidades de projetos, nos modos rodoviário e ferroviário, em unidade de quilômetros, por vetor logístico.

Nesse contexto, e observando a Tabela 2 (valores em vermelho) pode-se verificar, para o modo rodoviário, que os vetores logísticos Centro Sudeste e Sul quando medidos pelo IPC apresentam uma avaliação melhor do que aquela dada pelo IPE.

**Tabela 2** – Comparação entre o IPE e o IPC, modo rodoviário por Vetor Logístico, período 2008-2011.

	<b>IPE<sup>r</sup></b>	<b>Classificação IPE<sup>r</sup></b>	<b>IPC<sup>r</sup></b>	<b>Classificação IPC<sup>r</sup></b>
<b>BR</b>	56,10 %	IPE <sup>r</sup> =56,10%, "REGULAR <sup>+</sup> /BOM <sup>-</sup> "	75,88%	IPC <sup>r</sup> =75,88%, "BOM <sup>+</sup> /ÓTIMO <sup>-</sup> "
<b>AM</b>	52,17 %	IPE <sub>AM</sub> <sup>r</sup> =52,17%, "REGULAR <sup>+</sup> /BOM <sup>-</sup> "	86,31%	IPC <sub>AM</sub> <sup>r</sup> =86,31%, "BOM <sup>+</sup> /ÓTIMO <sup>-</sup> "
<b>CN</b>	76,47 %	IPE <sub>CN</sub> <sup>r</sup> =76,47%, "BOM <sup>+</sup> /ÓTIMO <sup>-</sup> "	89,54%	IPC <sub>CN</sub> <sup>r</sup> =89,54%, "BOM <sup>+</sup> /ÓTIMO <sup>-</sup> "



NS	70,00 %	$IPE_{NS}^r=70,00\%$ , "REGULAR/BOM+"	64,37%	$IPC_{NS}^r=64,37\%$ , "REGULAR/BOM+"
NM	63,64 %	$IPE_{NM}^r=63,64\%$ , "REGULAR/BOM+"	94,12%	$IPC_{NM}^r=94,12\%$ , "BOM/ÓTIMO+"
L	53,85 %	$IPE_L^r=53,85\%$ , "REGULAR+/BOM"	52,62%	$IPC_L^r=52,78\%$ , "REGULAR+/BOM"
CS	42,42 %	$IPE_{CS}^r=42,42\%$ , "RUIM/REGULAR+"	62,73%	$IPC_{CS}^r=62,73\%$ , "REGULAR+/BOM"
S	53,13 %	$IPE_S^r=53,13\%$ , "REGULAR+/BOM"	65,12%	$IPC_S^r=65,12\%$ , "REGULAR/BOM+"

Em geral, pode-se observar que o índice **IPC** rodoviário ( $IPC^r$ ) apresenta-se, com exceção do vetor logístico **Leste**, significativo aumento nos seus valores, elevando consideravelmente a faixa de classificação do desempenho executivo da eficácia.

Isso significa que mesmo não tendo um excelente desempenho em termos de unidades **administrativas**, naquilo que efetivamente interessa, ou seja, quilômetros a serem construídos, os projetos que pertencem ao PNLT no PAC, equivalem à maior percentagem de quilômetros em execução pelo Governo Federal.

Em outras palavras, os projetos do PNLT acatados pelo PAC correspondem aos mais significativos em termos de execução territorial e transformação da rede rodoviária. O mesmo raciocínio pode ser apresentado para o modo ferroviário, conforme Tabela 3 (valores em vermelho). Nesse caso pode-se verificar que, efetivamente, no vetor logístico **Sul** há uma queda significativa no desempenho da eficácia executiva do PNLT, pois o mesmo equivale a 42,86% dos projetos do PNLT, acatados na execução do PAC, entre 2008 a 2011, contudo, em termos de quilômetros, não correspondem a mais de 12,87% ficando em uma classificação entre "PÉSSIMO" e "RUIM".

Tabela 3 – Comparação entre o IPE e o IPC, modo ferroviário por Vetor Logístico, período 2008-2011.

	$IPE^f$	Classificação $IPE^f$	$IPC^f$	Classificação $IPC^f$
BR	80,65%	$IPE^f=80,65\%$ , "BOM+/ÓTIMO"	77,82%	$IPC^f=77,82\%$ , "BOM+/ÓTIMO"
AM	100,00%	$IPE_{AM}^f=100,00\%$ , "ÓTIMO"	100,00%	$IPC_{AM}^f=100,00\%$ , "ÓTIMO"
CN	100,00%	$IPE_{CN}^f=100,00\%$ , "ÓTIMO"	100,00%	$IPC_{CN}^f=100,00\%$ , "ÓTIMO"
NS	85,71%	$IPE_{NS}^f=85,71\%$ , "BOM+/ÓTIMO"	80,06%	$IPC_{NS}^f=80,06\%$ , "BOM+/ÓTIMO"
NM	100,00%	$IPE_{NM}^f=100,00\%$ , "ÓTIMO"	100,00%	$IPC_{NM}^f=100,00\%$ , "ÓTIMO"



L	100,00%	$IPE_L^f=100,00\%$ , "ÓTIMO"	100,00%	$IPC_L^f=100,00\%$ , "ÓTIMO"
CS	78,57%	$IPE_{CS}^f=78,57\%$ , "BOM <sup>+</sup> /ÓTIMO"	79,71%	$IPC_{CS}^f=79,71\%$ , "BOM <sup>+</sup> /ÓTIMO"
S	42,86%	$IPE_S=42,86\%$ , "RUIM/REGULAR <sup>+</sup> "	12,87%	$IPC_S^f=12,87\%$ , "PÉSSIMO /RUIM <sup>+</sup> "

(...)"

Em que pese os esclarecimentos prestados, a SPNT acaba por concluir pelo baixo desempenho de vetor logístico, sobretudo do setor ferroviário. Questionada por esta CGU acerca das necessidades de uma possível remodelação do PNLT, bem como das medidas a serem adotadas pelo Ministério dos Transportes para garantir, futuramente, maior aderência dos projetos governamentais ao PNLT, a Secretaria informou:

*Considerando como conceito de "remodelagem" do PNLT o desenvolvimento de estudos e pesquisas de transportes, visando reavaliar as prioridades de investimentos e conseqüente recomposição dos portfólios de investimentos em projetos de infraestrutura de transportes indicados pelo PNLT para os períodos pós 2015, pode-se afirmar que essa ação (remodelagem) será necessária para adequação do plano à nova realidade do equilíbrio entre a oferta e demanda por transportes, na movimentação de mercadorias e pessoas no território brasileiro.*

*Independente dos resultados do IPE dos vetores logísticos Centro Sudeste e Sul, a "remodelagem" do PNLT é prevista em seu processo de "perenização". Contudo, os resultados dos indicadores de desempenho da eficácia executiva do PNLT permitirão que esse processo seja desenvolvido com base em situações reais do setor executivo, evitando-se no plano, considerações sobre o status executivo dos projetos propostos em seu portfólio sejam falseadas.*

*Quando o PNLT projetou o equilíbrio da demanda e oferta de transporte para os períodos pós 2011, ele considerou que os projetos indicados para investimentos até essa data estariam implantados, e com isso, gerando diversas modificações no SNV, que subsidiaram a avaliação das prioridades de investimentos dos períodos subsequentes.*

*Assim, chegando em 2012, com resultados dos indicadores de desempenho executivo da sua eficácia, tal como os citados e descritos anteriormente, a SPNT pode verificar o status executivo de diversos projetos, para todos os modos, tanto no aspecto de inclusão no portfólio de investimentos do Governo Federal (PAC), como em relação à sua efetiva execução física (obra de engenharia).*

*Desse modo, para o conjunto de projetos que não foram acatados pelo PAC, bem como os que foram considerados, mas não chegaram à fase de obras, esses projetos analisados no processo de simulação e modelagem de transportes, devem ser inseridos novamente como elos faltantes ou arcos viários e pontos logísticos, cujas ampliações de capacidade ou integração intermodal não ocorreram.*



*Com isso, todo o processo de modelagem de transporte citado, será novamente efetuado, com base nas demandas atuais e nas revisões produzidas para estimativa do crescimento da mesma, o que resulta na reavaliação de todas as prioridades de projetos avaliados no arcabouço metodológico do PNLT.*

*Isso resultará, como citado, em uma nova proposta de indicação de prioridades de investimentos em projetos de infraestrutura de transportes.*

*Cabe ressaltar que sem os indicadores de desempenho da eficácia do PNLT, a SPNT não teria os elementos apropriados para efetuar a revisão do seu portfólio com a devida qualidade técnica.*

*Destaca-se que a estrutura fundamental e metodológica do PNLT, definida e organizada no seu arcabouço científico e metodológico não sofrerá nenhum tipo de “remodelagem”. E com base na manutenção dessa metodologia que o PNLT possui a virtude de poder, sucessivas e periódicas vezes, revisar os seus resultados, sob os mesmos conceitos e métodos, consagrados e validados em sua elaboração inicial.*

*Entre as possíveis medidas que podem ser adotadas pela SPNT em apoio ao MT para que ocorra futuramente, maior aderência dos projetos governamentais às indicações do portfólio do PNLT, contam:*

*- no próprio processo de revisão do seu portfólio, tal como descrito, promover uma revisão vinculada às indicações de projetos do atual Plano Plurianual do Governo Federal e do PAC;*

*- estabelecer ações interinstitucionais com o setor de planejamento do Governo Federal, principalmente pelo funcionamento mais efetivo do CONIT, onde seriam tratadas com maiores detalhes, as proposições do PNLT e medidas de convergência para garantir maior aderência;*

*- manutenção do projeto de avaliação da eficácia executiva do PNLT, sob responsabilidade da SPNT ou da Secretaria de Gestão de Programas de Transportes - SEGES, para promover e disseminar um conhecimento técnico corporativo e metodologicamente ajustado de procedimentos periódicos de revisão dos resultados executivos dos investimentos em projetos de infraestrutura de transportes, e sua relação de causa e efeito com as proposições e metas do PNLT.*

*Atualmente, cabe destacar que os projetos inseridos no PAC e no atual PPA, 2012 a 2015 apresentam maior aderência ao portfólio do PNLT. Em certa medida, essa ampliação da convergência é resultante de ações do MT e das suas Secretarias, especialmente a SPNT.*

#### Sobre o Indicador de Temporalidade

Conforme Relatório de Gestão, o Indicador de Temporalidade objetiva verificar o total de projetos governamentais em execução que correspondem às indicações do PNLT no período 2008-2011, e quanto desses projetos ou dos seus respectivos quilômetros encontram-se na fase executiva de obras.



Sobre estes, uma análise superficial da *Tabela XX – Valores do ITP (Índice de Temporalidade Propositivo) para o modo rodoviário e ferroviário*, por Vetor Logístico, período 2008-2011, transcrita abaixo, permite identificar um melhor desempenho do setor rodoviário frente ao ferroviário.

**Quadro 04:** *Valores do ITP (Índice de Temporalidade Propositivo) para o modo rodoviário e ferroviário*

Vetor Logístico	ITP (%) rodoviário	ITP (%) ferroviário
AM	99,97	0,00
CN	80,83	54,63
NS	65,61	78,26
NM	75,94	85,44
L	46,80	37,83
CS	98,86	22,50
S	69,71	10,43
<b>Total</b>	<b>82,09</b>	<b>43,85</b>

**Fonte:** Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR com base no Relatório de Gestão.

Diante disso, questionou-se à SPNT os motivos da menor aderência dos projetos do PAC ao PNLT nestes vetores. Em resposta, a Secretaria apresentou as seguintes considerações.

*“Para responder esse questionamento faz-se necessário analisar com maiores detalhes as informações contidas nas Tabelas e Figuras que seguem.*

(...)

*Tabela 2 – Valores do ITP ferroviário, por Vetor Logístico, período 2008-2011.*

VETOR LOGÍSTICO	FERROVIA	ITP <sup>f</sup>
AM	0,0000	0,00%
CN	0,5463	54,63%
NS	0,7826	78,26%
NM	0,8544	85,44%
L	0,3783	37,83%
CS	0,2250	22,50%
S	0,1043	10,43%
<b>TOTAL</b>	<b>0,4385</b>	<b>43,85%</b>

*Os valores do ITP<sup>f</sup> registrados na Tabela 2 permitem gerar o gráfico da Figura 1.*



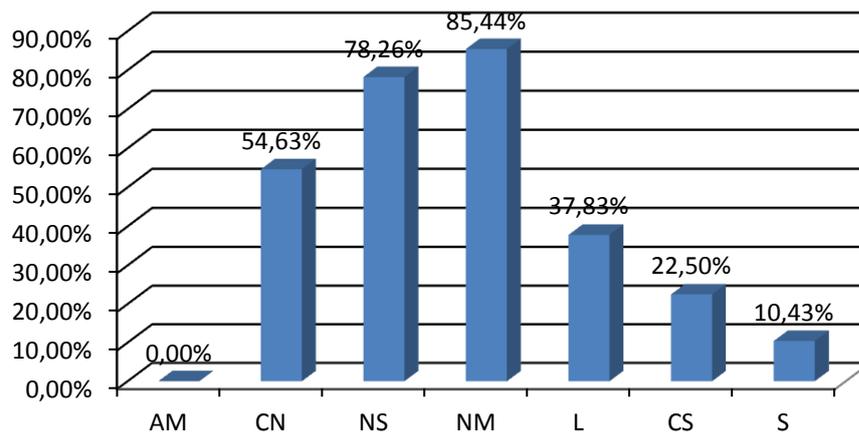


Figura 1 – Gráfico do percentual de quilômetros ferroviários indicados pelo PNLT, por Vetor Logístico, atendidos exatamente nas ações governamentais, período 2008-2011, em fase executiva de obras.

Da Tabela 2 e do gráfico da Figura 1 retiram-se os valores, e, pela escala utilizada, têm-se as respectivas classificações do desempenho da eficácia do PNLT, que são:

$$ITP_{AM}^f = 0,00\% \rightarrow \text{PÉSSIMO}''$$

$$ITP_{CN}^f = 54,63\% \rightarrow \text{REGULAR}^+ / \text{BOM}^-''$$

$$ITP_{NS}^f = 78,26\% \rightarrow \text{BOM}^+ / \text{ÓTIMO}^-''$$

$$ITP_{NM}^f = 85,44\% \rightarrow \text{BOM}^+ / \text{ÓTIMO}^-''$$

$$ITP_L^f = 37,83\% \rightarrow \text{RUIM}^- / \text{REGULAR}^+''$$

$$ITP_{CS}^f = 22,50\% \rightarrow \text{PÉSSIMO}^- / \text{RUIM}^+''$$

$$ITP_S^f = 10,43\% \rightarrow \text{PÉSSIMO}^+ / \text{RUIM}^-''$$

Pelos valores da Tabela 2 e da Figura 1 verificam-se os desempenhos da eficácia executiva temporal, que mede quanto, percentualmente, do total de quilômetros dos projetos ferroviários do PNLT em execução governamental, no período 2008-2011, se encontra em fase executiva de obra.

Essa percentagem garante, no mínimo, quanto das proposições dos investimentos ferroviários indicados no PNLT se encontra em concretização. Verifica-se que, em comparação com o modo rodoviário, o desempenho da eficácia temporal do modo ferroviário apresenta-se inferior.

(...)

Um dos fatores para essa questão consta das características e das dimensões dos projetos ferroviários, o que implica maiores dispêndios de tempo e serviço para cumprir as fases executivas exigidas nos processos de implantação dos investimentos governamentais.

Outro fator, não menos importante, se refere a uma recente retomada dos investimentos vultosos no setor ferroviário para fins de ampliação e de expansão de suas redes.



(...)

*A partir de 2007 foi retomado o planejamento estratégico e de investimentos vultosos na infraestrutura de transportes, e particularmente no modo ferroviário com a edição do PAC e do próprio PNLT.*

*Mesmo com o empenho e a competência técnica de todos os envolvidos na execução ferroviária, torna-se nítido que os meios institucionais devem ser ampliados para atender a tão elevada quilometragem executiva de novos trechos ferroviários.*

(...)

*De forma direta, deduz-se que o período entre 2007 e 2011 não foi suficiente para que os investimentos ferroviários determinados e esperados para implantação nesse tempo, principalmente, pelas indicações do PNLT, fossem efetivamente levados à fase executiva de obras.*

(...)

*De qualquer forma, não se pode avaliar o ITP desassociado do ICP.*

*O Índice de Pertinência Complementar Propositiva – ICP aborda a visão do desempenho da eficácia executiva do PNLT não somente naquilo que está sendo executado, mas sobre o total que deveria estar em execução, segundo as indicações do próprio plano.*

*A determinação do ICP considera qual o percentual dos quilômetros (rodoviário e/ou ferroviário) do PNLT que está sob execução governamental (em determinado período), em relação ao total de quilômetros (rodoviário e/ou ferroviário) dos projetos do portfólio do PNLT, indicados para esse mesmo período, conforme formulação apresentada na sequência:*

$$ICP_v^m = \left( \frac{\text{Quant. de km dos Projetos em Execução que Pertencem ao PNLT}}{\text{Total de km dos Projetos Previstos no PNLT}} \right)_v^m$$

*Assim, pelo ICPf, descrito na sequência, entende-se que, do total de quilômetros dos projetos ferroviários do PNLT, 83,19% são acatados nas execuções governamentais no período 2008-2011. Desses, verifica-se que 43,85% apresentam-se na fase executiva de obras. Assim, pode-se concluir que:*

(...)

*Não podendo desassociar a visão do ITP do ICP descrito, observa-se que, no caso do modo rodoviário, se por um lado, ele apresenta um considerável percentual dos projetos do PNLT contemplados na execução governamental, na fase de obras, não necessariamente o PNLT estaria com uma execução com melhor desempenho, pois depende do respectivo ICP.*

*Nesse contexto, colocando os respectivos valores desses índices para o modo rodoviário, tal como para o ferroviário, temos que:*

(...)

*Para exemplificar o uso desse índice, pode-se verificar pelo ICP<sub>r</sub> (calculado acima) que, do total de quilômetros dos projetos rodoviários do PNLT, 47,48%*



são acatados nas execuções governamentais no período 2008-2011. Desses, verifica-se que 82,09% apresentam-se na fase executiva de obras.

Assim, a visão correta da relação desses dois indicadores devem considerar os seguintes aspectos, conforme Tabela 3.

**Tabela 3:** Considerações sobre a relação do ICP e ITP

Índice	Conceito
ICP	Mede a extensão quilométrica de projetos do PNLT que estão sob execução governamental, em relação ao total previsto pelo plano, para um período específico.
ITP	Mede a extensão quilométrica de projetos do PNLT sob execução governamental estão em fase de obra, em relação ao total que pertence ao PNLT nessa execução, para um determinado período.
ICP (obra)	Mede a real situação da quantidade de quilômetros do PNLT em execução governamental na fase de obra, em relação à quantidade de quilômetros propostos pelo PNLT, para um determinado período.

Com base nesses conceitos, pode-se verificar nas Tabelas 4 e 5, dos quilômetros de projetos rodoviário e ferroviários do PNLT acatados na execução governamental, em fase de obra, em relação aos respectivos totais de quilômetros desses modos, previstos pelo plano para execução até 2011, não há muita diferença significativa quanto ao desempenho real, ou seja: 38,98% para rodovias e 36,48% para ferrovias.

Nesse contexto, pode-se deduzir que os projetos do PNLT, indicados para o período de 2008 a 2011, possuem maior ou menor aderência às execuções dos projetos governamentais.

Contudo, em termos desses quilômetros acatados nas execuções dos investimentos do Governo Federal, o desempenho daqueles que se encontram em fase de **obra** fica limitado a uma classificação entre “RUIM” E “REGULAR”, com base na escala de referência definida para interpretação dos valores numéricos.

Traduzindo, do total de quilômetros rodoviários indicados pelo PNLT para investimentos entre 2008 e 2011, a sua efetiva aderência nos investimentos governamentais ficou entre “RUIM” E “REGULAR”, mesmo que os desempenhos desses projetos, nas suas efetividades em termos de **obra** sejam classificados entre “BOM” e “ÓTIMO”, na prática foram implantados somente 38,98% do que o PNLT previa na fase de obra até 2011.

No caso do modo ferroviário, tem-se o contrário, ou seja, com uma aderência entre “BOM” e “ÓTIMO”, naquilo que se refere ao total de quilômetros de projetos indicados pelo PNLT acatados nas execuções governamentais, esse, por sua vez, e pelas considerações descritas, não possui a mesma dinâmica quando se trata de efetivada de projetos na fase de obra, com uma classificação entre “RUIM” e “REGULAR”, o que representa 36,48% dos quilômetros de projetos indicados pelo PNLT para implantação entre 2008 e 2011, na fase de obra.

(...)

Com base nas descrições e análises anteriores, entre as diversas questões que podem ser abordadas para justificar, na visão da SPNT os resultados



*apresentados, pode-se destacar, entre todas as questões, a necessidade de reavaliação da capacidade executiva instalada na estrutura institucional do Governo Federal para fins de execução de projetos de infraestrutura de transportes.*

*Nesse aspecto, destacam-se alguns elementos que se observam como carência que resultam nos desempenhos executivos de implantação de projetos em obras de engenharia:*

- Carência de profissionais em quantidade suficiente para tratar todas as questões e fases executivas dos projetos de infraestrutura de transportes, principalmente nas equipes locais, responsáveis pelas avaliações de projetos, contratações de serviços e fiscalizações de obras.*
- Estruturação de um planejamento voltado para valorização dos recursos humanos, que considere a implantação de medidas que promovam mecanismos permanentes de aprimoramento técnico e formação de conhecimento especializado, como por exemplo, a implantação de uma Universidade Cooperativa para o setor de transportes.*
- Urgente necessidade de automação de processos e da informação executiva, associada aos processos de implantação de projetos, visando reestruturar a dinâmica funcional das instituições executoras do setor de transportes, e habilitar o próprio MT à capacidade de monitorar, em tempo real, as fases, setores e funcionários responsáveis por ações executivas, por projetos, bem como o status executivo do mesmo, via sistema web.*
- Proposição de planejamento executivo integrado, visando tratar de soluções técnicas para conjunto de projetos, inclusive com os setores de planejamento, regulação e meio ambiente.*
- Redução das intervenções no planejamento executivo de investimentos, com inserções e mudanças de projetos.*
- Revisão dos mecanismos de contratação de serviços, para promover agilidades nos processos licitatórios e ao mesmo tempo, maior transparência para a sua execução.”*

A manifestação da SPNT conclui pela implantação, na fase de obra, de somente 38,98% do que o PNLT previa no modo rodoviário e 36,48% no setor ferroviário. Deste modo, conclui-se que igualmente o setor ferroviário e o rodoviário apresentam uma baixa implantação das obras previstas no PNLT. Destaca-se que as medidas a serem adotadas pelo Ministério dos Transportes a fim de melhorar este desempenho já foram descritas quando da análise do Indicador de Pertinência.

Por fim, considerando a necessidade de o Indicador de Temporalidade não só refletir o desempenho por Vetor Logístico, mas também por Entidade responsável pela execução dos projetos/atividades, questionou-se à SPNT, a possibilidade desta. Em resposta, a SPNT informou:

*“Para reavaliar os indicadores por entidade, seria necessária uma revisão geral das informações da base de dados de projetos, além de uma conceituação sobre a natureza e finalidade desses indicadores, bem como de outros aspectos, que demandariam um considerável esforço da SPNT, que entende ser naturalmente um resultado da revisão e aprimoramento dos estudos inicialmente promovidos para o desenvolvimento dos indicadores de*



*desempenho da eficácia executiva do PNLT. Dessa forma, a SPNT pretende desenvolver tal revisão, na qual seu tempo de execução será em médio prazo.”*

Da leitura da manifestação, em que pesem as dificuldades relatadas, verifica-se que a SPNT sinaliza positivamente pela aferição do indicador por Unidade, o que no entender desta CGU poderá proporcionar ao próprio Ministério dos Transportes uma melhor identificação dos gargalos. Por fim, sugere-se que esta avaliação seja estendida aos demais Indicadores, desde que viável.

## **2 GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS**

### **2.1 MOVIMENTAÇÃO**

#### **2.1.1 QUANTITATIVO DE PESSOAL**

##### **2.1.1.1 INFORMAÇÃO**

#### **QUANTITATIVO DE PESSOAL DA SPNT.**

##### **Fato**

Conforme informação apresentada, em resposta à Solicitação de Auditoria SA nº 201306158/001, de 29.04.2013, a SPNT possui o seguinte quadro de pessoal para o desenvolvimento de suas atividades:

**Quadro 05:** Força de Trabalho da Secretaria de Política Nacional de Transportes

<b>Tipo de Vínculo</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Percentual</b>
<b>Sem Vínculo</b>	13	16%
<b>Requisitados</b>	07	9%
<b>Efetivos</b>	29	36%
<b>Exercício no MT</b>	10	13%
<b>Terceirizados</b>	21	26%
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>100%</b>

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR com base nas Informações da Unidade.

Ainda, conforme informações da SPNT, o quadro de pessoal atende em termos quantitativos e qualitativos às necessidades técnicas e administrativas frente aos objetivos, metas e estratégias estabelecidos. Destaca-se, como aspecto positivo, a partir das informações prestadas à equipe de auditoria, que os funcionários terceirizados existentes exercem apenas atividades de apoio.

Embora os atos relacionados à gestão dos recursos humanos da SPNT sejam praticados na Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas, da Subsecretaria de Assuntos Administrativos (COGEP/SAAD) do Ministério dos Transportes, merece ser destacado que a SPNT buscou capacitar seus servidores com cursos de idiomas, de gestão e contratação no âmbito da Administração Pública, entre outros, totalizando 968 horas.

Sobre o controle de produtividade de seus servidores, a SPNT teceu alguns comentários, em resposta à SA nº 201306158/001, resumidamente transcrita a seguir:

*O Apoio Administrativo exerce o controle de entrada e saída de toda documentação, além de desenvolver serviços de triagem, arquivamento, processamento de passagens e diárias,*



*atualização da vida funcional dos servidores, cadastramento de processos e documentos, produção de cópias e encadernação de relatórios, guarda de equipamentos e material de escritório e apoio administrativo na elaboração de tabelas, gráficos e textos, entre outros. (...)*

*A chefia deste setor realiza um controle diário de produtividade de cada subordinado, em função da quantidade de tarefas demandadas e avaliação do cumprimento ou não das mesmas.*

*Integram os Departamentos de Planejamento de Transportes e de Informações em Transportes servidores de alta qualificação técnica, cuja maioria possui cursos de pós-graduação e vasta experiência nos assuntos relacionados com o setor de transportes. Diversos servidores são oriundos de órgãos públicos da área de planejamento e operação dos transportes nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário. O controle de produtividade dos servidores é exercido pelos coordenadores gerais por meio de avaliação dos trabalhos realizados, levando-se em conta o prazo, a qualidade técnica e a quantidade de tarefas produzidas, de acordo com as recomendações formuladas pelos respectivos diretores.*

*É importante salientar que os objetivos, metas e estratégias da SPNT são estabelecidos pelo seu Secretário, após intensas discussões técnicas internas, quando é considerado o potencial do capital humano disponível, a restrição orçamentária do momento e a avaliação do grau de risco dos projetos selecionados.*

*Ressalte-se ainda que, no caso específico de servidores integrantes da carreira de Analistas e Especialistas de Infraestrutura, existe procedimento especial de avaliação por intermédio de um Comitê da Avaliação de Desempenho, seguindo normatização do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.*



## **1 GESTÃO OPERACIONAL**

### **1.1 AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS**

#### **1.1.1 RESULTADOS DA MISSÃO INSTITUCIONAL**

##### **1.1.1.1 INFORMAÇÃO**

#### **INDICADORES - CONTRATO Nº 60/2009**

##### **Fato**

O projeto de Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes do PPA resultou na definição de 45 indicadores destinados à avaliação dos programas do setor de transportes do Plano Plurianual. Tais indicadores foram elaborados pelo CEFTRU/UNB, em decorrência de Convênio firmado com o Ministério dos Transportes.

Em sequência, dos 45 indicadores, foram priorizados 24 e firmado Contrato (60/2009) mediante licitação, com a Empresa Opinião Consultoria Ltda. para a realização de pesquisa piloto e da coleta sistemática de dados para a obtenção dos índices relativos aos indicadores priorizados.

O Contrato foi firmado no valor de R\$ 3.314.500,00 (três milhões, trezentos e quatorze mil e quinhentos reais), faturadas 4 (quatro) notas fiscais de serviços, no montante de R\$ 1.968.813,00 (hum milhão, novecentos e sessenta e oito mil e oitocentos e treze reais), pagas após atestos. Porém, quando do pagamento da 5º fatura, verificou-se a existência de problemas na execução do Contrato. Do Relatório da Comissão de Sindicância, que extraiu parte da análise apresentada pela Assessoria de Controle Interno, por meio da Nota Técnica nº 008/2011/AECI/MT, tem-se o entendimento de se efetuar o pagamento correspondente à 5ª parcela até que fossem sanadas as falhas apontadas pelos Grupos de Trabalho. E ainda, “as falhas identificadas ‘comprometem a utilização em todos os modais’. Então, as soluções para a complementação do trabalho deveriam ser construídas em consenso pelos dois grupos, restando condicionado o pagamento àquela medida.”

Ressalte-se que, em 20 de junho de 2011 a SEGES, por meio da Portaria nº 002/2011, criou o Grupo de Trabalho com vistas à emissão de parecer a respeito dos Relatórios de Validação relativos ao Contrato 60/2009.

Ao analisar os produtos advindos do mencionado Contrato, o Grupo de Trabalho/SEGES, nomeado pela Portaria nº 002, de 20.6.2011, manifestou-se contrário ao entendimento exarado pelo primeiro grupo técnico (composto pelos fiscais que atestavam as faturas da empresa) concluindo que: “nenhum dos 13 indicadores analisados continha de forma completa as agregações previstas nos Termos de Referência, não podendo, portanto, ser validado”. Entendeu ainda, que “outras

irregularidades podem ter ocorrido no decorrer da execução do contrato, o que pode ter resultado em pagamento indevido de faturas anteriores”. E assim, concluiu pela necessidade de se realizar “uma ampla investigação sobre as condutas dos servidores responsáveis pela execução e fiscalização do Contrato nº 60/2009-MT, sendo que o procedimento disciplinar que se mostra mais adequado é a Sindicância Investigativa”. O Parecer oriundo do Grupo de Trabalho retromencionado foi rebatido por uma equipe do Departamento de Desenvolvimento e Logística da SEGES, que apresentou uma série de contra argumentações, consubstanciadas na Nota Técnica nº 15/2011, de 8 de dezembro do mesmo ano. Da citada Nota Técnica extrai-se:

*A razoabilidade de pagamento parcial das parcelas já vem sendo efetuada com a aplicação de glosa, a partir do quarto pagamento, em função da indisponibilidade de informações pelos órgãos e entidades vinculadas (...). O critério utilizado é baseado no cálculo do ‘Índice de Realização Física’ (IRF), que considera como insumo, para os 24 indicadores, um total de 318 microdados executados em 18 macro etapas para cada um dos microdados. Após a execução dos serviços possíveis para o primeiro ano do projeto, com base nas informações disponibilizadas foi calculado o ‘Índice de Realização Física – IRF’ para cada indicador e para todo o projeto, indicando que foi alcançado no final dos trabalhos o índice global de 81,7%, o que resultará em glosa no valor total do contrato de 18,3% (...). Assim, a glosa foi distribuída da seguinte forma nos pagamentos: 20,0% na parcela referente ao quarto pagamento, 30,0% na parcela referente ao quinto pagamento, objeto da presente análise, e 48,0% a ser aplicada no pagamento da sexta e última parcela do contrato (...).*

A conclusão final constante da citada Nota foi: “ as alegações do ‘Grupo Técnico’, neste quesito, encontram-se desprovidas de fundamento técnico, não podendo ser consideradas válidas. As conclusões apresentadas nos Relatórios de Validação possuem pertinência e os referidos relatórios estão em conformidade técnica com a metodologia dos indicadores e com o Edital”.

Em face da diversidade de opiniões e argumentos, o Ministério dos Transportes constituiu novo Grupo de Trabalho (Portaria nº 229/2011, de 8 de setembro de 2011), que prestou-se à análise das inconsistências apresentadas pelo primeiro Grupo de Trabalho, bem como análise das contra argumentações apresentadas pela equipe do Departamento de Desenvolvimento e Logística da SEGES.

O Relatório Final apresentado pelo Grupo de Trabalho mencionado no parágrafo anterior apontou várias inconsistências nos produtos apresentados pela Empresa Opinião Consultoria Ltda., o que culminou na descontinuidade do Contrato nº 60/2009 firmado com a citada Empresa e, em consequência, com a constituição de sindicância para investigação dos fatos.

Desta feita, constituiu-se uma Comissão de Sindicância (Portaria nº 551, de 5.12.2012) que, em seu Relatório Final, elaborado em 5.3.2013, apontou:

- os fiscais que atestaram as faturas da empresa integraram o grupo técnico, a exceção do primeiro fiscal, o que deve ser considerado como agravante uma vez que resta demonstrada a capacidade técnica desses servidores para identificar e apontar as falhas, não podendo aqui serem mitigadas suas responsabilidades sob o argumento de que o atesto era feito com base no relatório de validação produzido por uma equipe técnica.

- várias reuniões de trabalho foram realizadas, e, embora não tenham sido localizadas suas respectivas atas para verificar quem efetivamente delas participou ...

- Essas reuniões deveriam ter a finalidade de adequar a prestação do serviço ao que se pretendia, conforme disposto no Contrato, e, sobretudo, possibilitar ao fiscal do contrato a verificação de seu perfeito cumprimento”. Ocorre que após essas reuniões, restou demonstrado pelas Notas Técnicas da SEGES, que a empresa continuou a incorrer em erros e que os servidores do Grupo Técnico aceitaram os dados coletados incompletos o que não atenderia às necessidades do Ministério.

- ...muito embora a Comissão não tenha adentrado em questões técnicas, seus membros tiveram que tomar ciência das notas técnicas produzidas pela SEGES com o fito de justificar a não-aceitação do produto final entregue pela empresa contratada. Assim, conseguiu compreender que as falhas alegadas por aquela Secretaria são, em alguns pontos, tão evidentes que até mesmo pessoas que não têm formação na área de engenharia conseguem compreendê-las.

- a Comissão parte do pressuposto que o primeiro grupo não guardou o devido comprometimento com a verificação dos dados trazidos pela empresa Opinião Consultoria e que foram coniventes com as falhas da contratada, causando, assim, prejuízo ao Ministério dos Transportes pelo pagamento de 4(quatro) parcelas por um produto que não tem aplicabilidade.

Assim, entendeu a Comissão de Sindicância que “todos os servidores que participaram das análises de validação dos relatórios deveriam ter suas responsabilidades apuradas.” Desta feita, a Comissão de Sindicância recomendou a instauração do devido Processo Administrativo Disciplinar em desfavor dos servidores envolvidos.

Da análise jurídica do mencionado Relatório, a CONJUR/MT, por intermédio do Parecer nº 112/2013/CONJUR/CGU/AGU/CGj/lav, de 03.04.2013, recomendou o “acolhimento do relatório final da Comissão de Sindicância, nos moldes do art. 168 da Lei 8.112/90, porquanto se encontra em plena consonância com as provas colacionadas

aos autos”. Porém, acolheu parcialmente o Relatório Final da Comissão Sindicante para que fosse instaurado o Processo Administrativo Disciplinar.

Em 23 de abril de 2013, por meio da Portaria nº 115, constituiu-se a Comissão de Processo Administrativo Disciplinar, com o objetivo de apurar as possíveis irregularidades relacionados ao Contrato, cujos trabalhos, por ocasião desta auditoria, encontravam-se em andamento. Desta feita, solicita-se que os resultados sejam encaminhados a esta CGU tão logo conclusos.

Vale lembrar que a CGU contribuiu para que o referido Contrato, com vícios em sua origem, e, conseqüentemente, não vantajoso para a Administração Pública, não se perpetuasse. Assim, entendemos que diante das providências já adotadas, cabe ao próprio Ministério dos Transportes concluir o processo em questão.

No que se refere à continuidade do projeto indicadores no âmbito do MT, tendo em vista a conclusão do Relatório Final da Comissão, objeto a Portaria nº 229/2011, o Ministério dos Transportes para dar continuidade aos trabalhos relativos ao “Projeto Indicadores”, instituiu, por meio da Portaria SE/MT nº 389/2011, de 19.12.2011, grupo de trabalho para a elaboração de indicadores de avaliação das políticas públicas. Os trabalhos foram concluídos com a produção e proposta de 48 indicadores para os modos rodoviário, ferroviário e aquaviário, dos quais 16 estão sob a responsabilidade da SEGES.

Segundo informa o gestor, a Câmara de Políticas de Gestão, Desempenho e Competitividade (CGDC) sugeriu ao Ministério dos Transportes uma parceria com o Movimento Brasil Competitivo (MBC) com objetivo de dotar a Pasta dos Transportes de metodologias e ferramentas de planejamento e gestão estratégica, por meio do Programa Modernizando a Gestão Pública (PMGP).

Segundo informações constantes do site da Casa Civil/PR, a CGDC tem o objetivo de formular políticas e medidas específicas destinadas à racionalização do uso dos recursos públicos, ao controle e aperfeiçoamento da gestão pública, bem como de coordenar e articular sua implementação, com vistas à melhoria dos padrões de eficiência, eficácia, efetividade, transparência e qualidade da gestão pública e dos serviços prestados ao cidadão, no âmbito do Poder Executivo.

Impende destacar por fim que, em relação à continuidade do projeto indicadores, tem-se que, por sugestão da Câmara de Políticas de Gestão, Desempenho e Competitividade (Decreto nº 7.478, de 12 de maio de 2011), o Ministério dos Transportes formalizou, em meados de 2012, um acordo de cooperação com o Movimento Brasil Competitivo–MBC, visando “a implementação de uma nova gestão mais eficiente”.

O Movimento Brasil Competitivo é uma Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP), voltada ao estímulo e ao fomento do desenvolvimento da sociedade brasileira. Esta nova instituição congrega as funções do Instituto Brasileiro da Qualidade e Produtividade (IBQP) e do Programa Brasileiro da Qualidade e Produtividade (PBQP). Segundo informações constantes do site do MBC, o Movimento

tem como objetivo principal viabilizar projetos que visam ao aumento da competitividade das organizações e da qualidade de vida da população.

Com sede e foro estabelecidos na cidade de Brasília, o MBC no § 1º, art. 4º do seu Estatuto, reza sobre a forma de atuação: “atuará de forma autônoma e articulada com entidades de direito público ou privado que atuam em áreas afins, procurando mobilizar e apoiar iniciativas existentes por meio de rede específica de programas, projetos e planos de ação que possam contribuir para o cumprimento de sua finalidade e de seus objetivos.”

Resultante da parceria MT x MBC, a Empresa Symnetics apresentou ao Ministério dos Transportes um Plano de Projeto, incluindo produtos e cronograma, estimado em dez meses, com as seguintes fases: i) construção de uma agenda de gestão; ii) alinhamento das secretarias e órgãos vinculados; iii) aprimoramento da capacidade de execução e gestão de iniciativas; e iv) implementação de um processo de acompanhamento de gestão.

Informa o gestor, que a primeira fase prevê três ações: i) mapa estratégico; ii) definição de indicadores; iii) definição e priorização da carteira de iniciativas. Informa ainda, que o Ministério dos Transportes validou seu Mapa Estratégico Institucional por meio de oficina de líderes – Secretários e Ministro dos Transportes, além dos diretores dos órgãos vinculados.

Questionado a respeito dos benefícios percebidos em relação à parceria, o gestor citou: “a adoção de providências para implantar metodologias e ferramentas de planejamento e gestão estratégica. Como base para o Planejamento Estratégico Institucional, período 2013-2015, foi desenvolvido um conjunto de atividades para dotar o Ministério dos Transportes de uma Agenda e Gestão que tenha como perspectivas de resultados o cumprimento da Missão e Visão acordadas:

- Missão:

Dotar o país de infraestrutura viária adequada, garantir a operação racional e segura dos transportes de bens e pessoas, cooperar para o desenvolvimento socioeconômico e a integração nacional e sulamericana;

- Visão:

Atuar e ser reconhecido como agente indutor do desenvolvimento sustentável brasileiro pela oferta de infraestrutura e serviços de transportes com padrões internacionais de excelência.

De acordo com a metodologia adotada (BSC), foi desenvolvido o MAPA ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL com participação de lideranças do MT e suas vinculadas, com objetivos estratégicos para os temas Planejamento, Ampliação e Qualificação, Operação e Serviços, Fomento, Regulação, Gestão, Pessoas e Governança.”

Registre-se que, segundo o gestor, a plena implementação de tais indicadores carece de simulações sistemáticas para observação, depuração de possíveis distorções e posterior homologação e validação, com previsão de conclusão deste ciclo até 2014.

A implementação do Programa de Modernização da Gestão Pública (PMGP) no âmbito do Ministério dos Transportes fez com que os indicadores propostos pelo Grupo constituído pela Portaria nº 389/2011 fossem submetidos à apreciação da Coordenação do mencionado Programa para a avaliação e a compatibilização com o rol de indicadores a serem produzidos e para a avaliação das iniciativas estratégicas do Ministério dos Transportes.

Informa o gestor que está prevista a formalização do Planejamento Estratégico Institucional (PEI) ainda no 1º semestre de 2013, que contemplará a validação dos indicadores e metas para cada um dos objetivos integrantes do Mapa Estratégico Institucional. E, a partir da formalização do PEI, está prevista a implantação da Gestão da Estratégia no MT com responsabilidades que incluem a operacionalização dos Indicadores do Mapa e o detalhamento da Cadeia de Valor Corporativa, contemplando a identificação dos processos críticos. Com as competências definidas no processo de acompanhamento da Gestão da Estratégia, a mensuração dos resultados será realizada com os elementos do BSC: indicadores, metas e iniciativas estratégicas, que consolidem a implantação de Gestão por Resultados no âmbito do MT e seus órgãos vinculados de forma sistêmica e integrada.

## **1.1.2 SISTEMA DE INFORMAÇÕES OPERACIONAIS**

### **1.1.2.1 INFORMAÇÃO**

#### **ATUAÇÃO DOS NÚCLEOS REGIONAIS DE PLANEJAMENTO, MONITORAMENTO, ACOMPANHAMENTO E CONTROLE ? NPAC'S.**

##### **Fato**

Os Núcleos Regionais de Planejamento, Monitoramento, Acompanhamento e Controle (NPAC's) decorrem do planejamento estratégico do Ministério dos Transportes e foram criados para subsidiar a implantação do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) a médio e longo prazo, conforme Portaria GM nº 296, de 08.12.2010, referente à criação e ao funcionamento dos mencionados NPAC's.

Assim, com o intuito de aprimorar a qualidade e a eficiência do acompanhamento e do monitoramento de projetos e obras de infraestrutura de transportes sob a gestão do MT; da necessidade de levantar informações que permitam às autoridades responsáveis a promoção de medidas eficazes para aperfeiçoar o acompanhamento da execução orçamentária e financeira, e do cumprimento do cronograma físico dos empreendimentos programados; bem como da necessidade de se dinamizar e aprimorar a eficiência da supervisão ministerial sobre as entidades vinculadas ao Ministério, foram criados os NPAC's.

Segundo o gestor, a consolidação rotineira do trabalho efetuado pelos NPAC's ocorre a cada trimestre, mediante o Relatório Trimestral de Atividades e do Relatório de Obras em Andamento. Citados Relatórios apresentam a situação das obras em andamento. Além disso, com a mesma periodicidade, dá-se a atualização do Sistema de Gestão de Ações de Transportes no Programa de Aceleração do Crescimento (SIGPAC), cujo produto é utilizado para a elaboração do Relatório Institucional PAC do Ministério dos Transportes. As informações são atualizadas por meio dos citados Relatórios com a descrição das atividades desenvolvidas, viagens realizadas, registros fotográficos, auxílio em trabalhos locais inerentes à Superintendência Regional/DNIT.

Afirma ainda o gestor que, as informações produzidas pelos NPAC's são utilizadas para verificação da devida evolução dos empreendimentos, aferição da qualidade técnica dos serviços em execução e comparação com o cronograma inicial previsto e com os dados apresentados pelos órgãos vinculados ao Ministério dos Transportes, quais sejam: DNIT e VALEC.

Foram alocados no exercício de 2012, 51 (cinquenta e um) servidores nos diversos Núcleos espalhados pelo Brasil. Esses servidores, segundo a SEGES, não executam atividades que não apresentam periodicidade regular e são executadas conforme demanda, podendo ser citadas, dentre elas, o apoio técnico a empresas e órgãos vinculados ao MT, como DNIT e VALEC.

Instada a manifestar-se sobre a avaliação feita em relação aos produtos apresentados pelos NPAC's, a SEGES expôs que os produtos atendem de forma satisfatória às necessidades da Secretaria relacionadas a informações e questões técnicas. Parte dos produtos também é utilizada para atualização do Sistema de Gestão de Ações de Transportes no Programa de Aceleração do Crescimento (SIGPAC), que, por sua vez, subsidia o Relatório Institucional PAC do MT, bem como fornece Relatórios de Execução dos empreendimentos que são divulgados nos Balanços Trimestrais do PAC, além de serem utilizados para o atendimento de solicitações de informações oriundas da sociedade em geral (imprensa, prefeituras, governos estaduais, Congresso Nacional, etc.)

No que se refere à possibilidade de cotejamento das informações apresentadas pelos NPAC's com os dados apresentados pela VALEC, a SEGES informou que os Núcleos com expertise na área ferroviária realizam vistorias nos empreendimentos executados pela VALEC, as quais são efetuadas de acordo com as necessidades da Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes/MT. Mencionadas vistorias são realizadas geralmente por amostragem, e os relatórios delas resultantes são analisados pela SEGES e, na ocorrência de discrepâncias são levadas à Diretoria da VALEC, para conhecimento e providências cabíveis pelas empresas contratadas para a execução dos serviços.

Nos NPAC's, a lotação assim se configurou em 2012:

**Quadro 01:** Servidores lotados nos NPAC's - Exercício de 2012

<b>LOTAÇÃO</b>	<b>QUANTIDADE</b>
NATAL/RN	02
RIO DE JANEIRO/RJ	04
RECIFE/PE	02
BRASÍLIA/DF	09
CUIABÁ/MT	01
BELÉM/PA	01
LONDRINA/PR	01
FORTALEZA/CE	03
JOÃO PESSOA/PB	01
ITABUNA/BA	01
CAMPO MOURÃO/PR	01
PORTO ALEGRE/RS	02
CURITIBA/PR	04
BELO HORIZONTE/MG	01
FLORIANÓPOLIS/SC	02
PATO BRANCO/PR	01
SALVADOR/BA	02
UBERABA/MG	01
TERESINA/PI	01
SÃO PAULO/SP	02
ESPÍRITO SANTO/ES	01
PELOTAS/RS	01
VITÓRIA/ES	01
JOINVILLE/SC	01
GOIÂNIA/GO	01
ARACAJU/SE	01
JOAÇABA/SC	01
<b>TOTAL</b>	<b>51</b>

**Fonte:** Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR a partir de informações da Unidade.



A respeito da distribuição dos Analistas e Especialistas nos NPAC's, destaca-se uma redução de aproximadamente 5% em relação ao exercício de 2010. Enquanto em 2010 existiam 54 servidores nesses Núcleos, em 2012 esse número passou para 51. Verificou-se também, por outro lado, um incremento na quantidade de cidades contempladas com os citados Núcleos. Para 2011 foram informadas 18 cidades contempladas com os citados Núcleos contra 27 em 2012, fato que imprime maior eficácia à SEGES no monitoramento e acompanhamento da execução das obras e serviços de infraestrutura de transportes relacionados ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

## 2 GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS

### 2.1 REMUNERAÇÃO, BENEFÍCIOS E VANTAGENS

#### 2.1.1 CONSISTÊNCIA DOS REGISTROS

##### 2.1.1.1 INFORMAÇÃO

### A FORÇA DE TRABALHO DA UJ APRESENTA-SE ADEQUADA FRENTE À SUAS ATRIBUIÇÕES

#### Fato

A força de trabalho disponível no âmbito da Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes (SEGES), em Brasília-DF, é de 96 (noventa e seis) colaboradores, incluindo os terceirizados. O quadros a seguir individualizam a força de trabalho, por “situação”:

**Quadro 02:** Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes Ativos Permanentes

CARGO/FUNÇÃO	QUANTIDADE
Analista de Infraestrutura	25
Engenheiro Sênior	1
Técnicos de Nível Superior	4
Agente de Portaria	1
Agente Administrativo	1
Técnico de Sistema Portuário III	1
Assistente	5
Assistente Técnico	6
Gerente de Projetos	5
Chefe de Serviços	1
Agente Administrativo	1
Técnico de Nível Médio	1
Especialista em Infraestrutura Sênior	1
Engenheiro Civil	1
Assistente Administrativo	1
Assessor	1
Diretor	2
Apoio Administrativo	1
Coordenador Geral de Acompanhamento de Obras - Área I	1
Coordenação de Acompanhamento de Obras - Área II	1
<b>TOTAL</b>	<b>62</b>

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR a partir de informações da Unidade.



**Quadro 03:** Nomeados para Cargo em Comissão (Sem Vínculo)

<b>Assistente Técnico</b>	<b>3</b>
<b>Gerente de Projetos</b>	<b>3</b>
<b>Assistente</b>	<b>3</b>
<b>Assessor</b>	<b>1</b>
<b>Coordenador Geral de Acompanhamento de Obras - Área III</b>	<b>1</b>
<b>TOTAL</b>	<b>11</b>

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR a partir de informações da Unidade.

**Quadro 04:** Relação de Requisitados

<b>Requisitado - ANTT</b>	
<b>Secretário de Gestão</b>	<b>1</b>
<b>Requisitado - DOCAS DO CEARÁ</b>	
<b>Técnico de Nível Superior/Assistente Técnico</b>	<b>1</b>
<b>Requisitado – Embratur</b>	
<b>Assistente</b>	<b>1</b>
<b>Requisitado – DNIT</b>	
<b>Diretor</b>	<b>1</b>
<b>Requisitado - Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)</b>	
<b>Assistente</b>	<b>2</b>
<b>Requisitado - Companhia Docas do Rio de Janeiro (Codesa)</b>	
<b>Técnico em nível superior</b>	<b>1</b>

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR a partir de informações da Unidade.

Em relação aos Núcleos Regionais de Planejamento, Monitoramento, Acompanhamento e Controle (NPACs) a força laborativa é de 51 técnicos, distribuídos em 27 cidades, conforme registrado em tópico específico deste Relatório.

Praticamente, em sua totalidade, os NPAC's estão contemplados com a força de trabalho oriunda de Analistas de Infraestrutura, com exceção de Natal/RN e Rio de Janeiro/RJ, que apresentam, em cada um, além dos Analistas, um Especialista em Infraestrutura.

Em síntese, a força de trabalho, da SEGES, por departamento, está assim distribuída:

**Quadro 05:** Força de Trabalho da SEGES

<b>Departamento</b>	<b>Permanentes</b>	<b>Requisitados sem Função</b>	<b>Função (inclusive requisitados)</b>	<b>Terceirizados</b>	<b>Total</b>
DEPTA	9	3	7	4	23
DEPTT	15		12	6	33
DEADE	1		8	2	11
Gabinete	3		5	3	11
NPAC's	51				51
Coordenação de Acompanhamento de Obras – Área I			1		1
Coordenação de Acompanhamento de Obras – Área II			1		1
Coordenação de Acompanhamento de obras – Área III	2		2		4
<b>Total</b>	<b>81</b>	<b>3</b>	<b>36</b>	<b>15</b>	<b>135</b>

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR a partir de informações da Unidade.



A SEGES, em sua estrutura organizacional e de competências está, segundo o Decreto nº 7.717, de 4 de abril de 2012, assim definida:

*Decreto nº 7.717, de 4 de abril de 2012*

*Ao Departamento de Programas de Transportes Terrestres - DPTT compete:*

- I- auxiliar a elaboração de proposição orçamentária e do PPA, referente ao subsetor de transportes terrestres;*
- II - monitorar a implementação dos programas e principais ações do PPA, no subsetor de transportes terrestres; e*
- III- coletar informações que permitam o acompanhamento dos principais empreendimentos em execução na infraestrutura de transportes terrestres.*

*Ao Departamento de Programas de Transportes Aquaviários - DEPTA compete:*

- I - auxiliar a elaboração de proposição orçamentária e do PPA, referente ao subsetor de transportes aquaviários;*
- II - monitorar a implementação dos programas e principais ações do PPA, subsetor de transportes aquaviários; e*
- III - coletar informações que permitam o acompanhamento dos principais empreendimentos em execução na infraestrutura de transportes aquaviários.*

*Ao Departamento de Avaliação e Desenvolvimento Estratégico – DAVE compete:*

- I - sistematizar a coleta, o armazenamento, a produção e a distribuição de informações sobre as principais ações em execução no âmbito do Ministério;*
- II - disponibilizar informações que permitam avaliar o desempenho dos programas do PPA no âmbito do Ministério; e*
- III - desenvolver e divulgar ações institucionais necessárias à evolução do setor transportes.*

Segundo o Gestor, durante o desenvolvimento do planejamento estratégico do Ministério dos Transportes em 2012, foram definidas duas iniciativas estratégicas vinculadas à SEGES: i) aprimorar a contratação e gestão de projetos/empreendimentos/contratos; ii) ampliar e oferecer alternativas de acesso aos portos e terminais.

Ainda segundo o gestor, tais iniciativas encontram-se em fase de planejamento, e que, não obstante a implementação de tais iniciativas, a análise da suficiência de pessoal se dará em função dos processos atualmente executados pela Secretaria. Desta forma, a avaliação pelo gestor com relação à suficiência quantitativa e qualitativa do quadro de seu pessoal frente aos objetivos, metas e estratégia ainda depende da implementação das iniciativas anteriormente mencionadas.

1 – Para atendimento a demandas internas e externas:

Qualificação técnica generalista (licitações, contratos, execução de obras, projeto, meio ambiente; habilidade de comunicação e redação técnica, boa capacidade de gestão e organização; habilidade com ferramentas de informática: principalmente Excel básico/avançado e Access; capacidade de atender demandas urgentes e emergenciais, e disponibilidade para viagens.

2 – Para execução de atividades de apoio técnico ou consultoria técnica, com participação em grupos de trabalho e comissões:

Elevada qualificação técnica, disponibilidade para viagens e capacidade de atender demandas urgentes e emergenciais, sendo desejável capacidade gerencial e de liderança;

3 – Para atividades de assessoria e apoio administrativo:

Ter boa redação e comunicação, habilidade com ferramentas de informática, boa organização e cuidado com o fluxo e arquivamento de documentos, sendo também desejável possuir noções básicas de direito administrativo e conhecimento do Regimento Interno do Ministério.

No que pertine à suficiência quantitativa de seu quadro de pessoal, o gestor apresentou a seguinte avaliação:

1 – Modo Rodoviário – 9 servidores para uma necessidade total de 36 gerando-se assim uma demanda de 27;

2 – Modo Ferroviário - 3 servidores com o perfil adequado para uma necessidade de 10, gerando uma demanda de 7;

3 – Modo Aquaviário – 9 servidores para uma necessidade de 14, gerando uma demanda mínima de mais 5 servidores;

4 – Demanda da SEGES é de 42 servidores com conhecimento em transportes (modos rodoviário, ferroviário e aquaviário) para atuarem na sede do MT.

Afirma o gestor, com base na insuficiência de colaboradores, que busca readequar as equipes de acordo com a capacidade, priorizando as atividades em função de sua relevância para o atendimento às demandas internas e externas, além de buscar perante a alta administração do MT a alocação de força de trabalho com o perfil adequado valendo-se de concursos públicos para servidores da Carreira de Analistas de Infraestrutura e do cargo isolado de Especialista em Infraestrutura Sênior com o conhecimento da área de transportes. A longo prazo, deverá ajustar a política de qualificação de colaboradores com os perfis demandados pela Secretaria, bem como buscar uma utilização mais eficiente e eficaz da base de dados dos órgãos vinculados por meio de sistemas/ferramentas de informática.

No quesito capacitação, durante o exercício de 2012, a SEGES capacitou 92 funcionários em cursos, seminários MBA, mestrados, pós-graduações, treinamentos, congressos fóruns e conferências internacionais.

Na visão da SEGES, a redução da força de trabalho impactou as seguintes atividades: 1) acompanhamento das ações do PAC e demais empreendimentos rodoviários,

ferroviários e aquaviários (PIL, DNIT etc.); 2) comprometimento na elaboração de relatórios, Notas Técnicas e Notas informativas em tempo hábil; 3) perda de eficiência e eficácia nos atendimentos das demandas da SEGES; da Secretaria Executiva; do Gabinete do Ministro e do MPOG; 4) Prejuízo nos trabalhos de visitas técnicas aos empreendimentos do PAC, com a efetiva elaboração do relatório técnico; 5) comprometimento da participação em reuniões rotineiras de Sala de Situação; (CGPAC e nos Balanços trimestrais do PAC); 6) dificuldades em acompanhamento do Ministro em visitas técnicas a empreendimentos do PAC; 7) dificuldades em efetuar apoio à Ascom, Conjur, SPO, Valec, Dnit e ANTT em questões técnicas e burocráticas que envolvem os empreendimentos.

A SEGES não possui um controle de produtividade individualizado por servidor, contudo, realiza sistematicamente avaliações institucionais e individuais, nas quais são avaliados critérios de produtividade. Para a carreira de Analistas de Infraestrutura e para o cargo isolado de Especialistas em Infraestrutura lotados no Ministério dos Transportes e em exercício na SEGES/MT, foi adotada a Ficha de Avaliação de Desempenho Individual (FADI). O mencionado critério avalia a “produtividade no trabalho com base em padrões previamente estabelecidos de qualidade e economicidade – capacidade de produzir mais, com menos quantidade de recursos, ou em menos espaço de tempo, podendo se traduzir também, na capacidade de atingir resultados em tempo mais curto”. Informa a Secretaria que, desde a centralização da carreira e do cargo citados no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, a avaliação de desempenho individual passou a ser anual e de responsabilidade do órgão de lotação (MP).

No que tange aos demais servidores do quadro próprio do MT – Plano Geral de Cargos do Poder Executivo (PGPE) que atuam na SEGES/MT a avaliação se dá por meio do formulário intitulado “Relatório de Desempenho Individual – RDI”. Quanto ao alinhamento do capital humano ao alcance dos objetivos do Ministério dos Transportes foi dito que está sendo produzido pelo grupo do planejamento estratégico os planos e metas, o mapeamento dos processos internos e a matriz de responsabilidade por servidor.

Desta feita, observam-se iniciativas voltadas à implementação de políticas capazes de diminuir o déficit de pessoal.



# **GABINETE DO MINISTRO**

**Achados da Auditoria - nº 201306155**

## **1 CONTROLES DA GESTÃO**

### **1.1 CONTROLES INTERNOS**

#### **1.1.1 AUDITORIA DE PROCESSOS DE CONTAS**

##### **1.1.1.1 INFORMAÇÃO**

### **SOBRE AS PROVIDÊNCIAS ADOTADAS PELO GABINETE PARA DAR ATENDIMENTO AS RECOMENDAÇÕES DO RELATÓRIO ANUAL DE CONTAS 2010.**

#### **Fato**

Quanto ao atendimento às recomendações contidas no Relatório de Auditoria Anual de Contas nº 201108704, consta no Quadro 01 a seguir, a situação de acatamento das providências apresentadas.

**Quadro 01:** Relatório de Auditoria Anual de Contas do Exercício de 2010 - Análise das Providências Adotadas

<b>Item</b>	<b>Descrição Sumária</b>	<b>Numero da Recomendação</b>	<b>Recomendação</b>	<b>SITUAÇÃO</b>
<b>2.1.1.1</b>	<b>IRREGULARIDADES NA EXECUÇÃO DO CONTRATO DE PUBLICIDADE E PROPAGANDA.</b>	<b>001</b>	Em relação aos pagamentos da publicidade em mídia exterior recomenda-se que o gestor/fiscal do contrato abstenha-se de atestar pagamentos de períodos de veiculação sem a regular comprovação no respectivo processo de pagamento.	Atendida
		<b>002</b>	No que se refere à deficiência de comprovação das despesas de produção, que seja exigido da contratada (agência de publicidade), e incorporado aos autos do respectivo processo de pagamento, o demonstrativo das despesas de produção, com os respectivos comprovantes, a fim de que seja demonstrada a equivalência entre o valor faturado e o efetivamente gasto na produção do filme ou spot publicitário.	Atendida

**Fonte:** Elaborado pela DITRA/SI/SFC/CGU-PR com base no Relatório de Gestão

As providências adotadas pelo Gabinete do Ministro, as quais foram consideradas satisfatórias por esta CGU, são as que seguem:

I) Quanto à Recomendação 01:

*Registramos que a ASCOM fiscalizou com mais rigor a comprovação de veiculação em mídia exterior, para tanto já foi encaminhado o Ofício nº 1705/ASCOM/GM/MT, de 6/9/2011, orientando a empresa Link/Bagg Comunicação e Propaganda quanto às peças que deverão compor o checking.*



## II) Quanto à Recomendação 02:

*O MT contestou a recomendação por entender que a relação contratual é com a empresa LINK/BAGG, não tendo a Pasta ingerência sobre os contratos firmados pela agência com os demais fornecedores de serviços (empresas quarterizadas), sendo que a documentação exigida para liquidação da despesa é a nota fiscal da agência, a nota fiscal da produtora e o comprovante do respectivo serviço, documentação esta, constante do processo de pagamento do filme para a Campanha Estradas e Hidrovias – Norte.*

*O procedimento adotado por parte da Assessoria de Comunicação Social – ASCOM/MT com relação ao processo de comprovação das despesas de produção é absolutamente idêntico ao praticado nos demais órgãos que lidam com publicidade no serviço público federal, e está em conformidade com as orientações da Secretaria de Comunicação Social do Governo Federal – SECOM.*

*Seguindo recomendação da Controladoria-Geral da União – CGU, foi realizada consulta por meio do Ofício nº 451/ASCOM/GM/MT, de 15/3/2012, onde foi solicitada manifestação da SECOM/PR sobre os procedimentos para liquidação e pagamento de despesas referentes à execução de atividades complementares aos serviços de publicidade.*

*Por meio da Nota Técnica nº 04/2012/DENOR/SGCN/SECOM-PR, de 20/4/2012, a SECOM/PR corrobora o entendimento de que a documentação necessária à liquidação e pagamento de despesas de produção de peças publicitárias, deve ser interpretado conforme disposto no art. 63, § 2º, inciso III, da Lei nº 4.320/1964, tendo em vista o controle prévio de preços previsto no art. 14, § 1º, da Lei nº 12.232/2010, o que impossibilita a adoção de controle posterior de preços sugerido na Nota Técnica nº 389/DITRA/DI/SFC/CGU-PR, o que foi acolhido pela CGU.*

## **2 GESTÃO DA POLÍTICA DE TRANSPORTES**

### **2.1 PUBLICIDADE DE UTILIDADE PÚBLICA**

#### **2.1.1 PROCESSOS LICITATÓRIOS**

##### **2.1.1.1 INFORMAÇÃO**

### **Não exigência, por parte do Ministério dos Transportes, de garantia contratual**

#### **Fato**

Trata-se do Contrato nº 031/2012-MT, datado de 01 de novembro de 2012, celebrado entre o Ministério dos Transportes – MT e a RA CATERING LTDA., no valor de R\$ 20.000,00.

O contrato em questão tem como objeto a prestação dos serviços de comissária aérea para fornecimento de refeições de bordo, com serviço 24 (vinte e quatro) horas todos os dias de semana em aeronaves oficiais. De acordo com o referido Contrato, é obrigação



do contratante apresentar a garantia contratual antes da assinatura do mesmo, conforme dispõe a cláusula 12ª – Da Garantia Contratual, transcrita a seguir:

*“I – Para assegurar o integral cumprimento das obrigações contratuais o CONTRATANTE exigirá da CONTRATADA, prestação de garantia, que deverá ser entregue antes da assinatura do contrato, no valor de R\$ 600,00 (seiscentos reais) correspondente a 3% (três por cento) do valor total do contrato, em qualquer das modalidades previstas no §1 do art. 56 da Lei 8.666/1993.”*

Em que pese à obrigação de apresentar a garantia antes da assinatura do contrato, pode-se observar que esta não foi apresentada, conforme se depreende da leitura do Ofício nº 131/2013- CGRL/SAA/SE/MT, datado de 12.04.2012.

Diante disso, por meio da Solicitação de Auditoria - SA nº 201306155/03, de 16.05.2013, questionou-se o Ministério dos Transportes acerca desta impropriedade. Em resposta, por meio do Ofício nº 18/2013/DIAC/COEX/CGRL/SAAD/SE/MT, de 17.05.2013, o MT informou que “foram encaminhados ofícios à empresa RA Catering Ltda., para solicitar a apresentação de garantia no valor de R\$ 600,00 (seiscentos reais), correspondente a 3% (três por cento) do valor do contrato nº 31/2012 – MT, celebrado com a referida empresa, nos termos de sua Cláusula Décima Segunda. No entanto, não foram obtidas respostas até a presente data, tendo sido informado à empresa, no último documento encaminhado, que, no caso de não apresentação da garantia, será aberto processo administrativo para apurar possível descumprimento contratual por parte da empresa”.

Da leitura do Ofício, verifica-se que decorrido mais de 06 (seis) meses da assinatura do contrato, a contratada não apresentou a devida garantia. Em que pesem os reiterados expedientes do Ministério dos Transportes, constata-se que foi descumprida cláusula contratual referente à garantia no ato da assinatura do contrato.

Por meio da Nota informativa nº 02/2013-CGRL/SAAD/SE/MT, o Ministério dos Transportes apresentou a seguinte manifestação:

*“O presente questionamento está relacionado com a contratação dos serviços de comissaria aérea para fornecimento de refeições de bordo com serviço de 24 (vinte e quatro) horas, todos os dias da semana, em aeronaves oficiais, Processo n.º 50000.016094/2012-59, cujo interessado é o Gabinete do Ministro. Esclarece a Equipe de Auditoria da CGU que este Ministério descumpriu cláusula contratual, uma vez que “em que pese os reiterados expedientes do Ministério dos Transportes, constata-se que descumpriu cláusula contratual, já que não exigiu a garantia no ato da assinatura do contrato”. (grifo nosso)*

*Interessante o posicionamento da citada equipe de auditoria que no mesmo parágrafo onde afirma o descumprimento de cláusula contratual por não exigir a apresentação da garantia, ela também cita que foram expedidos diversos ofícios cobrando a mencionada providência. Também se observa que os auditores não atentaram para o item V da Cláusula XII do Contrato onde se prevê a retenção no faturamento do valor da*



*garantia, caso esta não seja apresentada em tempo hábil, o que, aliás, foi providenciado tão logo o valor do faturamento mensal assim o permitiu.*

*Ressalto ainda as diversas consequências que trariam a este MT, a não prestação dos serviços de comissaria aérea ao Senhor Ministro dos Transportes, causada pela não apresentação da garantia estipulada, uma vez que o não atendimento de tal obrigação estava com cobertura contratualmente prevista, através de outras ações acessíveis à Administração”*

Da análise da manifestação, bem como da documentação encaminhada, verifica-se que o Ministério dos Transportes reteve nas medições o montante equivalente ao da garantia contratual, em consonância ao que ficou definido em contrato.

### **2.1.1.2 INFORMAÇÃO**

#### **AUSÊNCIA DE AMPLA PESQUISA DE PREÇO PARA JUSTIFICAR DISPENSA DE LICITAÇÃO.**

##### **Fato**

Trata-se do Contrato nº 038/2012-MT, datado de 26.11.2012, celebrado entre o Ministério dos Transportes (MT), tendo como interessado a Assessoria de Comunicação (ASCOM), e a Empresa Brasil de Comunicação S.A (EBC), no valor de R\$ 250.920,00, a um custo mensal de R\$ 20.910,00 e unitário de R\$ 1.230,00.

O contrato em questão tem por objeto a aquisição de 17 (dezesete) impressos do produto denominado “Mídia Impressa”, que é uma compilação detalhada dos mais importantes jornais do País, nos quais são reproduzidas, na íntegra, várias colunas, editoriais, notícias nacionais e internacionais.

A fundamentação para contratação baseou-se no art. 8, §2, II da Lei nº 11.652/2008, transcrito a seguir:

*“§ 2o É dispensada a licitação para a:  
(...)*

*II - contratação da EBC por órgãos e entidades da administração pública, com vistas na realização de atividades relacionadas ao seu objeto, desde que o preço contratado seja compatível com o de mercado.”*

Da leitura do dispositivo da Lei, verifica-se que a contratação da EBC, por dispensa de licitação, pressupõe a compatibilização do preço ofertado ao preço de mercado. Para tanto, cabe à contratante realizar pesquisa de preço, a fim de se certificar de que o preço a ser contratado é compatível aos praticados no mercado. Somente assim, poderia a contratação ser efetivada.

Para atender ao disposto, o Ministério dos Transportes solicitou o encaminhamento da proposta de preços da EBC e efetuou um cotejamento desta proposta com contratos da

EBC com outros órgãos da administração pública. O resultado deste cotejamento pode ser verificado no Quadro abaixo:

**Quadro 02:** Pesquisa de Preços praticados pela EBC na Administração Pública

Órgão	Nº de assinaturas	Valor Unitário (R\$)	Valor Mensal (R\$)	Valor Total (R\$)	Data da Assinatura
<b>Dataprev</b>	03	950,00	2.850,00	34.200,00	22/12/2011
<b>Ministério das Comunicações</b>	09	1.241,98	11.177,84	134.131,11	31/08/2012
<b>Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento</b>	03	950,00	2.850,00	34.200,00	24/03/2012
<b>Ministério dos Transportes</b>	17	1.230,00	20.910,00	250.920,00	26/11/2012

Fonte: Elaborado pela DITRA/DI/SFC/CGU-PR com base nas informações disponíveis no processo de contratação da EBC.

Ocorre que o procedimento em tela não pode ser considerado suficiente para atender ao disposto no art. 8, §2, II da Lei nº 11.652/2008, haja vista que não se pode falar em pesquisa de mercado, quando esta pesquisa se resume a consulta à administração pública em que um único fornecedor é consultado, ainda mais quando este fornecedor é o que se pretende contratar.

Sobre o tema, o voto do Ministro Relator, no Acórdão 3516/2007 - Primeira Câmara, do Tribunal de Contas da União - TCU, apresenta um posicionamento bastante esclarecedor acerca das consequências da pesquisa de preços unicamente no setor público:

*Acórdão nº 3516/2007 –TCU - Plenário*

*(...)*

*19. Ora, a pesquisa de preços realizada apenas em banco de dados dos preços praticados pelo setor público poderá implicar disseminação e perpetuação de contratação com preços incompatíveis com aqueles praticados pelo mercado. Exemplo concreto é o segmento de TI em que se observa uma redução drástica dos preços de equipamentos, programas e insumos ao longo dos anos, meses, e até mesmo dias. Não se pode perder de vista, ademais, que em determinado momento um bem pode, de forma inadvertida, ser contratado com sobrepreço e este se disseminar e até mesmo perpetuar em todo setor público. Mostra-se, desse modo, inadequada a comparação de preços licitados unicamente com base naqueles praticados pela administração pública. (grifou-se)*

Em contratos de dispensa de licitação, o Tribunal de Contas da União já decidiu reiteradas vezes que a pesquisa de mercado deve contemplar a cotação de preço em três fornecedores distintos, conforme se depreende da leitura dos acórdãos a seguir:

*Acórdão 1547/2007 – TCU – Plenário*

*ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo Relator, em:*



(...)

9.1.2. proceda, quando da realização de licitação, à consulta de preços correntes no mercado, ou fixados por órgão oficial competente ou, ainda, constantes do sistema de registro de preços, em cumprimento ao disposto art. 43, inc. IV, da Lei 8.666/93, **consubstanciando a pesquisa no mercado em, pelo menos, três orçamentos de fornecedores distintos**, os quais devem ser anexados ao procedimento licitatório.

Acórdão 1685/2010 - TCU - 2ª Câmara

(...)

1.5. Determinações:

1.5.1. ao Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial - Departamento Regional em Rondônia (Senac/RO) que:

1.5.1.4. **faça constar dos processos de licitação, dispensa ou inexigibilidade**, consulta de preços correntes no mercado, ou fixados por órgão oficial competente ou, ainda, constantes do sistema de registro de preços, em cumprimento ao disposto no art. 26, parágrafo único, incisos II e III, e art. 43, inciso IV, da Lei nº 8.666/1993, **consubstanciando a pesquisa no mercado em, pelo menos, três orçamentos de fornecedores distintos**, e justificando sempre que não for possível obter número razoável de cotações (grifei).

Ante o exposto, o Ministério dos Transportes não realizou a devida pesquisa de mercado necessária a dar atendimento ao estabelecido no art. 8º, §2, II da Lei nº 11.652/2008.

Por meio da Nota informativa nº 02/2013-CGRL/SAAD/SE/MT, o Ministério dos Transportes apresentou a seguinte manifestação:

*Trata o presente questionamento relacionado com a dispensa de licitação, Processo n.º 50000.042137/2012-51, que tem como objeto a “contratação de empresa especializada para fornecimento do serviço de mídia impressa, diário para a Assessoria de Comunicação Social do Ministério dos Transportes”. Referido questionamento se baseia unicamente no fato da inexistência de pesquisa junto ao mercado, de modo a comprovar a compatibilidade dos preços oferecidos pelo ofertante recém contratado e aquele praticado no geral.*

*Esclarece a Equipe de Auditoria da CGU, que o procedimento de pesquisas de preços junto a outros órgãos públicos utilitários de serviço semelhante não é suficiente para atender o disposto no “art. 8, §2, II da Lei n.º 11.652/2008 haja vista que não se pode falar em pesquisa de mercado quando essa se resume a consulta à administração pública em que um único fornecedor*

***é consultado, ainda mais quando este fornecedor é o que se pretende contratar”.***

*Inicialmente, cabe lembrar que o Processo obedeceu a todas as formalidades exigidas, dentre elas, foi submetido à CONJUR/MT, que em seu Parecer n.º 471/2012/CONJUR-MT/CGU/AGU:CGTA/ass, de 22 de novembro de 2012, item 43, assim manifesta-se:*

***“43. Desta forma, sugere-se que a área competente deixe melhor esclarecida a compatibilidade dos valores ora cobrados pela EBC com os demais órgãos que a mesma presta serviços, a fim de justificar que o preço contratado é compatível com o de mercado.”***

*Comungando do entendimento daquela unidade consultiva, também julgamos a verificação dos preços praticados em outros órgãos públicos como o bastante para comprovar sua realidade com o mercado, uma vez que certamente aqueles órgãos consultados só poderiam contratar se tal comprovação se fizesse mister.*

*Não obstante, tais entendimentos nos levaram a realizar pesquisas junto a outras empresas para tomar conhecimento dos preços então por elas praticados, conforme documentação anexa. Entretanto, lembramos ainda que estamos realizando mais de 100 (cem) contratações e aquisições anualmente e, a fase mais demorada é justamente aquela que trata da pesquisa de mercado. As empresas arguidas não têm interesse na emissão de proposta com tal finalidade. Se através da pesquisa agora em andamento for constatado que poderá ser produzida qualquer economia ao erário, sem a perda da exigida qualidade, serão adotadas as providências para as devidas correções no processo.*

*Reforçamos nosso entendimento de que contratar por dispensa de licitação com base no “**art. 8, §2, II da Lei n.º 11.652/2008** tornaria o processo menos oneroso, mais rápido e ainda mais acessível e legítimo.*

Em que pese a manifestação do Ministério, ressalta-se que a pesquisa de mercado é uma das condições estabelecidas pela Lei 11.652/2008 para se contratar a Empresa Brasil de Comunicação S.A (EBC) por dispensa de licitação.

Ademais, sem conhecer os autos dos processos, não há como garantir que a contratação da EBC por outros órgãos públicos obedeceu aos trâmites legais. Desta forma, esta Controladoria discorda da posição do MT quando cita que “*também julgamos a verificação dos preços praticados em outros órgãos públicos como o bastante para*

*comprovar sua realidade com o mercado, uma vez que certamente aqueles órgãos consultados só poderiam contratar se tal comprovação se fizesse mister”.*

Por outro lado, o Ministério dos Transportes efetuou recentemente pesquisa de mercado com outras empresas a fim de tomar conhecimento dos preços por elas praticados, comprovando a dificuldade em encontrar empresas interessadas em fornecer propostas. Para atender aos ditames legais, sugere-se que a referida pesquisa seja feita previamente a contratação.



# Certificado de Auditoria Anual de Contas



Presidência da República - Controladoria-Geral da União - Secretaria Federal de Controle Interno

**Certificado:** 201306166

**Unidade Auditada:** Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes

**Exercício:** 2012

**Processo:** 50000.009595/2013-60

**Município/UF:** Brasília/DF

Foram examinados os atos de gestão dos responsáveis pelas áreas auditadas, especialmente aqueles listados no art. 10 da IN TCU nº 63/2010, praticados no período de 01 de janeiro de 2012 a 31 de dezembro de 2012.

Os exames foram efetuados por seleção de itens, conforme escopo do trabalho definido no Relatório de Auditoria Anual de Contas constante deste processo, em atendimento à legislação federal aplicável às áreas selecionadas e atividades examinadas, e incluíram os resultados das ações de controle realizadas ao longo do exercício objeto de exame, sobre a gestão da unidade auditada.

Em função dos exames aplicados sobre os escopos selecionados, consubstanciados no Relatório de Auditoria Anual de Contas nº 201306166, proponho que o encaminhamento das contas dos agentes listados no art. 10 da IN TCU nº 63 seja como indicado a seguir, em função da existência de nexos de causalidade entre os atos de gestão de cada agente e as constatações correlatas discriminadas no Relatório de Auditoria.

## 1. Regular com ressalvas a gestão do seguinte responsável

1.1 – CPF \*\*\*.720.187-\*\*

Cargo: Subsecretário de Assuntos Administrativos no período de 01/01/2012 a 31/12/2012.

**Referência:** Relatório de Auditoria Anual de Contas - AAC 2012, nº 201306166, itens 5.2.1.1 - Inconsistências relacionadas à folha de pagamento do Ministério dos Transportes e 5.2.1.2 - Descumprimento da IN TCU nº 55/2007 quanto aos registros no SISAC.

### Fundamentação:

Em relação aos itens 5.2.1.1 e 5.2.1.2, referentes às inconsistências relacionadas à folha de pagamento do Ministério dos Transportes e à deficiência de registros no Sistema SISAC, verificou-se que estão diretamente relacionados à falta de condições adequadas proporcionadas pelo Subsecretário de Assuntos Administrativos à Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas,

acarretando fragilidades nos controles internos administrativos, especialmente em função do quantitativo insuficiente de servidores na referida Coordenação-Geral, relativamente ao volume de atribuições a serem realizadas, decorrentes das suas competências regimentais.

Cabe esclarecer que durante o exercício de 2012, a CGU indicou ao Ministério dos Transportes a existência de 40 tipicidades de inconsistências em sua folha de pagamento, em um total de 60 tipos de inconsistências levantadas pelas trilhas de auditoria aplicadas pelo Órgão de Controle Interno. Tais ocorrências envolveram 11.119 beneficiários/servidores. Os tipos de ocorrências evidenciados dizem respeito a pagamentos indevidos de aposentadoria/pensão, recebimento de vantagens indevidas, entre outros.

Cabe esclarecer, ainda, que tais trilhas consistem em cruzamento de dados que têm por objetivo identificar inconsistências relacionadas aos seguintes temas:

- a) Consistência do cadastro X descontos ou pagamentos;
- b) Consistência de pagamentos de valores informados ou parametrizados;
- c) Gratificações em razão do cargo efetivo;
- d) Pagamento e desconto de antecipação de férias;
- e) Gratificação Natalina / 13º salário;
- f) Pagamentos judiciais;
- g) Trilhas de verificação da consistência de dados de aposentadoria X pagamentos;
- h) Trilhas de verificação da consistência de dados cadastrais para pagamentos de Pensões.

Ainda em 2012, e até o encerramento dos trabalhos de auditoria, observou-se grande esforço da Coordenação-Geral de Gestão de Pessoal para a regularização das inconsistências. No entanto, permanecem pendentes de regularização 4.314 registros.

Sobre a inserção dos atos de admissão de pessoal, de concessão de aposentadoria e de concessão de pensão civil no Sistema SISAC, foram identificadas 550 ocorrências sem registros no encerramento do exercício de 2012, com uma defasagem de até 60 dias após os registros no SIAPE.

Diante do exposto a Coordenação-Geral de Gestão de Pessoal apresentou os devidos esclarecimentos sobre o assunto e indicou que continuará na direção da regularização das inconsistências identificadas.

Por fim, esclareço que os demais agentes listados no art. 10 da IN TCU nº 63, constantes das folhas 04 e 05 do processo, que não foram explicitamente mencionados neste certificado têm, por parte deste órgão de controle interno, encaminhamento proposto pela regularidade da gestão, tendo em vista a não identificação de nexos de causalidade entre os fatos apontados e a conduta dos referidos agentes.

Brasília/DF, de agosto de 2013.

---

WAGNER ALESSANDER FERREIRA  
Coordenador-Geral de Auditoria da Área de Transportes

# Parecer de Dirigente do Controle Interno



Presidência da República - Controladoria-Geral da União - Secretaria Federal de Controle Interno

**Relatório:** 201306166

**Exercício:** 2012

**Processo:** 50000.009595/2013-60

**Unidade Auditada:** Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes

**Município/UF:** Brasília/DF

Em conclusão aos encaminhamentos sob a responsabilidade da Controladoria-Geral da União quanto à Prestação de Contas do exercício de 2012 da Unidade acima referenciada, expresse opinião sobre o desempenho e a conformidade dos atos de gestão dos agentes relacionados no rol de responsáveis, a partir dos principais registros e recomendações formulados pela equipe de auditoria.

2. Quanto aos resultados quantitativos e qualitativos da Gestão, verificou-se, especialmente naquilo que se refere à eficácia e eficiência no cumprimento dos objetivos e metas físicas e financeiras planejados, que a Unidade obteve êxito parcial no desempenho da gestão.

3. Dentre as principais constatações que podem impactar a execução das políticas públicas a cargo do Ministério dos Transportes, destacam-se: a) os problemas referentes à estruturação do Planejamento do Órgão; b) a ausência de indicadores de gestão; c) a ausência de indicadores relativos aos programas e ações de governo; e d) o grande número de inconsistências evidenciadas no âmbito da Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas, relacionadas à folha de pagamento.

4. Entre as principais causas estruturantes das constatações identificadas, cabe mencionar, em relação ao 3.a) a morosidade da definição do Planejamento Estratégico do Ministério, com reflexo nas entidades vinculadas; 3.b) e 3.c) as falhas na execução do contrato firmado para definição dos indicadores que serão utilizados no setor de transportes, bem como a descontinuidade verificada no desenvolvimento do tema no âmbito do Ministério dos Transportes, ocorrendo diversas mudanças quanto à unidade responsável pela condução do assunto na Pasta; e 3.d) a ausência de medidas estruturantes no âmbito da Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas, de forma a evitar a ocorrência de falhas na execução da folha de pagamento. Dessa forma, recomendou-se a adoção de providências relacionadas à estruturação do Planejamento Estratégico do Órgão e, por conseguinte, a definição dos indicadores de gestão e dos programas de governo. Recomendou-se, ainda, a adoção de um plano de ação para regularizar as inconsistências evidenciadas, bem como a adoção de medidas estruturantes para evitar tais ocorrências.

5. No que se refere ao Plano de Providências Permanente - PPP da Unidade, não houve recomendações atendidas ou pendentes de atendimento. Cabe acrescentar ainda que, durante o exercício de 2012, não foram direcionadas recomendações ao Ministério dos Transportes.

6. Diante dos resultados dos trabalhos de auditoria foi possível identificar que os controles existentes ainda não são plenamente suficientes para garantir que os objetivos estratégicos sejam alcançados, como por exemplo a apuração do desempenho operacional do Órgão e suas entidades vinculadas, por meio de indicadores, bem como antever a ocorrência de inconsistências na folha de pagamento.

7. Com relação às práticas administrativas implementadas pelo Ministério dos Transportes no exercício sob exame, cabe destacar que, diante da inexistência de uma rotina de acompanhamento e atendimento da totalidade das recomendações emanadas pelo TCU, em 2012, a partir de março de 2013, foi estabelecida sistemática de acompanhamento preventivo sobre 100% das deliberações do TCU. No âmbito da Corregedoria observou-se que o cadastramento dos processos provenientes do extinto DNER não se encontram em sua totalidade no Sistema CGU-PAD, e que providências relacionadas aos dados faltantes encontram-se em andamento. Desse modo, sobre estes aspectos, observa-se que a prática administrativa implementada ainda não proporcionou os resultados positivos esperados.

8. Além disso, ressalta-se positivamente a prática administrativa relacionada à criação da Corregedoria do Ministério dos Transportes, cujas competências e atribuições foram definidas pela Portaria nº 250, de 31.10.2012, bem como a aprovação da nova estrutura regimental por meio do Decreto nº 7.717, de 4.4.2012. Ressalta-se, ainda, a iniciativa da Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes - SEGES e da Secretaria de Política Nacional de Transportes - SPNT, na direção de definir indicadores a serem aplicados no âmbito de suas Unidades.

9. Assim, em atendimento às determinações contidas no inciso III, art. 9º da Lei n.º 8.443/92, combinado com o disposto no art. 151 do Decreto n.º 93.872/86 e inciso VI, art. 13 da IN/TCU/n.º 63/2010 e fundamentado nos Relatórios de Auditoria, acolho a proposta expressa no Certificado de Auditoria conforme quadro a seguir:

<b>CPF</b>	<b>Cargo</b>	<b>Proposta de Certificação</b>	<b>Fundamentação</b>
***.720.187-**	Subsecretário de Assuntos Administrativos no período de 01/01/2012 a 31/12/2012.	Regularidade com Ressalvas	Relatório de Auditoria nº 201306166 - Itens 5.2.1.1 e 5.2.1.2

Desse modo, o processo deve ser encaminhado ao Ministro de Estado supervisor, com vistas à obtenção do Pronunciamento Ministerial de que trata o art. 52, da Lei n.º 8.443/92, e posterior remessa ao Tribunal de Contas da União.

Brasília/DF, de agosto de 2013.

---

WAGNER ROSA DA SILVA  
DIRETOR DE AUDITORIA DA ÁREA DE INFRAESTRUTURA