

CARTA ANUAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS E DE GOVERNANÇA CORPORATIVA

2020

Versão aprovada na 380ª Reunião Ordinária do Conselho de Administração da Valec Engenharia Construções e Ferrovias S.A., em 17 de dezembro de 2020.

© 2020. Valec Engenharia Construções e Ferrovias S.A.

Todos os direitos reservados

A reprodução não autorizada desta publicação, no todo ou em parte, constitui violação dos direitos autorais (Lei nº 9.610/1998).

Informações e Contatos

Valec Engenharia Construções e Ferrovias S.A.

Escritório Sede

SAUS, Quadra 01, Bloco 'G', Lotes 3 e 5. Asa Sul Brasília - DF - CEP: 70.070-010
– 14º Andar – Telefone: (61) 2029-6166 e (61) 2029-6452
www.valec.gov.br

Presidente do Conselho de Administração - CONSAD

Marcello da Costa Vieira

Presidente – PRESI

André Kuhn

Diretor de Administração e Finanças - DIRAF

Márcio Lima Medeiros

Diretor de Engenharia - DIREN

Washington Gultenberg de Moura Luke

Diretor de Negócios

Jeferson de Lima Cheriegate

Elaboração de Conteúdo

Anderson Moreno Luz – DIRAF

Edmilson Gama da Silva – DIREN

Bruno Marques dos Santos Silva – DINEG

Pedro Augusto Mendes Pheeney Silva – ASGOV/PRESI

Revisão de Conteúdo

Sidnei dos Santos Garcia – GPE/ASGOV/PRESI

Janderley Heriberto Carneiro – GPP/ASGOV/PRESI

1. MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO - CONSAD

O ano de 2020 foi marcado por grandes transformações e definições para a empresa. O Ministério da Infraestrutura realizou o seu novo ciclo de planejamento estratégico, o qual definiu os novos rumos da Valec, em uma visão ampla de reestruturação do setor ferroviário no país, em aproximação cada vez maior com a iniciativa privada e estabelecendo para empresa um papel institucional de viabilização desta estratégia.

A Valec se consolidou como um núcleo de excelência técnica em construção de infraestrutura ferroviária, e visualizamos para o futuro da empresa contribuir cada vez, com a sua expertise, no estímulo aos investimentos privados em estoque de infraestrutura, ofertando estudos e projetos de qualidade, que propiciam ao investidor a segurança necessária para a realização de seus aportes.

Durante o ano, a Valec esteve focada na construção do trecho 2 da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL), que se estende de Caetité (BA) até Barreiras (BA). A FIOL se constituirá em um corredor de escoamento de minério do sul do Estado (Caetité/BA e Tanhaçu/BA) e de grãos do oeste baiano. Foi firmado também um Termo de Parceria com o Exército Brasileiro que será responsável pela conclusão do lote de 18 km, entre Bom Jesus da Lapa/BA e São Desidério/BA

Encontra-se em processo de implementação o Funil de Inovação. O Funil de Inovação tem como objetivo a estruturação de produtos, com ênfase na prestação de serviços técnicos especializados ao cliente e exploração de ativos. Esse processo está sendo desenvolvido no âmbito da Diretoria Executiva (DIREX) e da Superintendência de Inteligência e Prospecção (SUINP/DINEG). Dessa maneira, são avaliados requisitos de lançamento de novos produtos associados a capacidade técnica e operacional, existência de mercado, regulação, legislação, alinhamento estatutário e estratégico do Ministério da Infraestrutura (MInfra).

Em conformidade com o artigo 8º, incisos I e VIII, da Lei Federal nº 13.303, de 30 de junho de 2016; com o Decreto Federal nº 8.945, de 27 de dezembro de 2016, o Conselho de Administração ratifica e subscreve a presente Carta Anual de Políticas Públicas e de Governança Corporativa referente ao exercício social de 2020.

Marcello da Costa Vieira
Presidente do Conselho de Administração - CONSAD

2. IDENTIFICAÇÃO GERAL

Poder e Órgão de Vinculação		
Poder: Executivo		
Órgão de Vinculação: Ministério da Infraestrutura		
Identificação da Unidade Jurisdicionada		
Denominação completa: Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S/A		
Tipo de Estatal: Empresa Pública	Tipo Societário: Sociedade Anônima	
Tipo de Capital: Fechado	Abrangência de Atuação: Nacional	
Sector de Atuação: Infraestrutura	Sede: Brasília/DF	
CNPJ: 42.150.664/0001-87	Site: http://www.valec.gov.br	
Endereço Postal: SAUS Quadra 01 Bloco 'G' Lotes 3 e 5 Asa Sul – Brasília/DF - CEP: 70.070-010		
Telefones: (061) 2029-6402/03(061) 2029-6410/11 Fax: (061) 2029-6404		
Auditoria Independente:	TATICCA Auditores Independentes S.S. Tel.: 55 11 3062-3000 www.taticca.com.br Av. Nove de Julho, 5966 Cj. 21 CEP 01406-200 Jardim Paulista - São Paulo – SP	
Administradores que subscrevem esta Carta Anual de Políticas Públicas e Governança Corporativa		
Marcello da Costa Vieira CPF 021.332.167-07	Conselheiro, Presidente do Conselho de Administração	Representante do Ministério da Infraestrutura
Alex Augusto Sanches Trevisan CPF 223.263.038-22	Conselheiro	Representante do Ministério da Infraestrutura
Marcos Montes Cordeiro CPF 191.529.226-34	Conselheiro	Representante do Ministério da Economia
Andrey Goldner Baptista Silva CPF 030.800.446-90	Conselheiro	Representante do Ministério da Economia
Paulo Cezar Rabelo CPF 099.682.576-21	Conselheiro	Representante dos Empregados da Valec
André Kuhn CPF 102.602.118-93	Conselheiro	Diretor-Presidente da Valec

3. APRESENTAÇÃO

A Carta Anual de Políticas Públicas e de Governança Corporativa, subscrita pelos membros do Conselho de Administração, é o instrumento pelo qual a empresa demonstra a motivação da sua criação e a manutenção de sua existência, explicitando claramente sua contribuição para o interesse coletivo.

Com esse direcionador, a Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. apresenta, neste documento, o compromisso com as melhores práticas de governança corporativa, aplicando todos os mecanismos de liderança, estratégia e controles, na realização dos objetivos das políticas públicas para o atendimento do interesse coletivo que justificou sua criação e também os esforços dessa administração na consecução dos desafios assumidos.

Este documento, publicado anualmente pela empresa, apresenta a relação entre as políticas públicas e as atividades empresariais desenvolvidas para o seu atingimento, além de indicar os recursos de custeio e os impactos econômico-financeiros da operacionalização dessas políticas públicas.

Para atender plenamente ao que se propõe, os objetivos de governança preconizados pela Lei 13.303/16, a carta anual também traz em seu corpo informações sobre as estruturas de controles internos e gerenciamento de riscos, utilizados para monitorar as atividades desenvolvidas pela organização em atendimento às políticas públicas e garantir o zelo pela conformidade e pela transparência, além de outras informações relevantes para a sociedade.

A Carta Anual de Políticas Públicas e de Governança Corporativa 2020, mais do que um documento de conformidade, representa um importante avanço no comprometimento da Valec com a prestação de contas de seus atos e definitivamente, com a transparência de suas ações.

4. O INTERESSE PÚBLICO SUBJACENTE ÀS ATIVIDADES EMPRESARIAIS

Em 05 de maio de 2008 foi publicada a Exposição de Motivos Interministerial nº 00003//MT/MP/MF, quando foi submetido, para a apreciação do Presidente da República, o texto para a edição da Medida Provisória, propondo a alteração do Plano Nacional de Viação, com a inclusão de novas ferrovias e a ampliação de traçado de ferrovias já existentes.

Esse texto incluiu a reestruturação da Valec, ampliando e atualizando suas atribuições na gestão e execução de empreendimentos afetos ao setor de transporte ferroviário, em especial a construção de novas ferrovias para transporte de carga, para posterior outorga à iniciativa privada.

A proposta de ampliação e interligação da malha ferroviária de bitola larga e métrica, viria a facilitar o acesso aos portos mais importantes do país, possibilitando o desempenho mais célere e eficiente das políticas públicas definidas para esse setor. Em 17 de setembro desse mesmo ano, foi promulgada a Lei nº 11.772, que constituiu a Valec como empresa pública, sob a forma de sociedade por ações, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, com a função social de promover a construção e exploração de infraestrutura ferroviária.

De acordo com o Art. 9º desta Lei, compete à Valec, em conformidade com as diretrizes do Ministério da Infraestrutura:

- Administrar os programas de operação da infraestrutura ferroviária, nas ferrovias a ela outorgadas;
- Desenvolver estudos e projetos de obras de infraestrutura ferroviária;
- Coordenar, executar, controlar, revisar, fiscalizar e administrar obras de infraestrutura ferroviária, que lhes forem outorgadas;
- Construir, operar e explorar estradas de ferro, sistemas acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;
- Promover o desenvolvimento dos sistemas de transportes de cargas sobre trilhos, objetivando seu aprimoramento e a absorção de novas tecnologias;
- Celebrar contratos e convênios com órgãos nacionais da administração direta ou indireta, empresas privadas e com órgãos internacionais para prestação de serviços técnicos especializados; e
- Exercer outras atividades inerentes às suas finalidades, conforme previsão em seu estatuto social.

Desde então, o Governo Federal vem buscando definir um modelo de sistema viário nacional adequado, através do planejamento e avaliação de políticas públicas, que corrigisse erros, deficiências e carências setoriais, para ofertar à sociedade a infraestrutura e os serviços mais adequados e eficientes possíveis.

Atualmente, dentre os desafios principais a serem enfrentados no setor de transportes estão: A ampliação dos investimentos públicos e privados para assegurar a manutenção, modernização e ampliação da infraestrutura de transportes; o estabelecimento de uma rede logística integrada e a redução dos custos de transportes/logística e outros.

No entanto, vale destacar um desafio em especial, que inclusive se configura em uma das grandes metas do Ministério da Infraestrutura, que é a racionalização da “Matriz de Transportes”, aumentando assim a participação das ferrovias na composição total da matriz.

Neste contexto, um dos elementos básicos do desequilíbrio setorial, refere-se ao transporte de cargas que concentra no modo rodoviário 65% das atividades, tendo as ferrovias apenas uma pequena participação de 15%. O objetivo do governo federal é elevar essa participação ao patamar de 30%, o que faz da Valec uma peça essencial e indispensável na concretização deste objetivo.

Importante ressaltar que o Artigo 21 da Constituição Federal, institui a competência da União na exploração do serviço de transporte ferroviário nacional. Na prática a União, representada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, faz contrato de concessão com a Valec para construção, exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de cargas e passageiros. A Valec, por sua vez, subconcede esse serviço para empresa capacitada e habilitada em viabilizar o funcionamento dessas ferrovias.

Em 2015, foram iniciados vários estudos e atividades, envolvendo 41 órgãos e 340 instituições, com o intuito de ouvir profissionais e unificar opiniões para criação de uma política norteadora para o setor logístico nacional.

A Política Nacional de Transportes – PNT, aprovada em março de 2018, é o documento basilar para o setor de transportes, no qual princípios, objetivos, diretrizes fundamentais e instrumentos para o planejamento e sua implementação foram estabelecidos. Nele constam todas as ações estratégicas do setor de transporte, conciliando os interesses prioritários do governo e os interesses coletivos da sociedade para alcançar os resultados pretendidos.

Neste contexto, o modo ferroviário configura-se como mais vantajoso para o transporte de cargas de alta tonelage, principalmente quando é necessário percorrer grandes distâncias, sendo particularmente competitivo no Brasil, para transporte de commodities minerais e produtos agrícolas. Sendo assim, a ampliação da infraestrutura ferroviária se faz necessária, ao mesmo tempo em que se mostra uma excelente opção de desenvolvimento econômico.

4.1. POLÍTICAS PÚBLICAS

A VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. é uma empresa pública federal dependente vinculada ao Ministério da Infraestrutura, com sede em Brasília-DF, organizada sob a forma de sociedade anônima de capital fechado, com 8.090.009 ações ordinárias nominativas, sem valor nominal, sendo a União detentora de 100% das ações.

A função social da VALEC é a construção e exploração de infraestrutura ferroviária e suas competências estão previstas no Art. 8º da Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008.

Como empresa pública federal dependente, a VALEC recebe recursos financeiros da União para pagamentos de despesas com pessoal e custeio por meio de subvenções do Tesouro Nacional e, para fomentar os gastos com investimentos nas construções das ferrovias, recebe recursos por

meio de Adiantamentos para Futuro Aumento de Capital – AFAC, que posteriormente são integralizados ao Capital Social.

Os atos de gestão da VALEC são supervisionados pelos órgãos de governança do poder executivo – Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais - SEST e Secretaria do Tesouro Nacional - STN e fiscalizados pelos Órgãos de controle interno – Controladoria-Geral da União - CGU e externo – Tribunal de Contas da União - TCU.

A VALEC atua como principal catalisador do modo ferroviário nacional, responsável por projetos em grande parte do País, como a construção da Ferrovia Norte-Sul e da Ferrovia de Integração Leste-Oeste, além de projetos como: Corredor Ferroviário de Santa Catarina – EF 280, Ferrovia do Pantanal – EF 267 e Ferrovia Integração Centro-Oeste – EF 354.

I - FERROVIA NORTE-SUL - FNS – EF 151

Constitui como eixo estruturador do Sistema Ferroviário Nacional: estabelecendo alternativas mais econômicas para os fluxos de carga para o mercado consumidor; induzindo a ocupação econômica do cerrado brasileiro; favorecendo a multimodalidade de transportes; conectando a malha ferroviária brasileira; promovendo uma logística exportadora competitiva, de modo a possibilitar o acesso a portos de grande capacidade; incentivando investimentos, que irão incrementar a produção, induzir processos produtivos modernos e promover a industrialização.

A outorga estabelecendo o direito de construção, uso e gozo da FNS EF – 151 se deu inicialmente por meio do Decreto nº 94.813, de 01º de setembro de 1987, posteriormente alterado pelas Leis nº 11.297, de 09 de maio de 2006, e nº 11.772, de 17 de setembro de 2008.

Em virtude de sua extensão e da disponibilidade orçamentária, a construção da FNS foi realizada em etapas que constituem os seguintes trechos/tramos: Tramo Norte: Açailândia/MA – Porto Nacional/TO; Tramo Central: Porto Nacional/TO – Anápolis/GO; e Tramo Sul (Extensão Sul): Ouro Verde/GO – Estrela d’Oeste/SP.

O trecho entre Açailândia/MA e Porto Nacional/TO possui 720 km de extensão e encontra-se subconcedido à Ferrovia Norte Sul S.A desde dezembro de 2007. Esse trecho teve sua autorização para tráfego em 19 de janeiro de 2011, por meio da Resolução nº 3624/2011 da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Com um total de 1.537 km, o trecho que compreende Porto Nacional/TO a Estrela d’Oeste/SP foi leiloadado para Subconcessão em 28 de março de 2019. Em 30 de abril de 2019, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT homologou o resultado do leilão, no qual consagrou-se vencedora a empresa Rumo Malha Central S.A e o contrato foi assinado em 31 de julho de 2019, por intermédio da ANTT, tendo como Concessionária e Interveniente Subconcedente a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. O contrato de subconcessão tem por objeto a prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da infraestrutura da malha ferroviária situada entre Porto Nacional/TO e Estrela d’Oeste/SP, com vigência de 30 (trinta) anos.

O Contrato de Subconcessão decorre de ato complexo, que transcende ao poder dos gestores da VALEC, originando-se de políticas de governo, consubstanciado na qualificação de empreendimentos públicos federais de transportes para implantação de investimentos por meio de novas parcerias com o setor privado e o plano de Outorga da Ferrovia EF-151 (trecho entre Porto Nacional/TO e Estrela D’Oeste/SP) aprovada pelo Presidente da República, por meio do Decreto nº 8.916 de 25 de novembro de 2016, e pelo Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil à época, conforme Despacho nº 12 de 09 de março de 2018.

Os contratos de subconcessão da Ferrovia Norte-Sul e seus reflexos contábeis estão divulgados na Nota 9-II.

II - FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE LESTE - FIOL – EF 334

Com aproximadamente 1.527 km de extensão, ligará o futuro porto de Ilhéus/BA a Figueirópolis/TO, ponto em que se conectará com a Ferrovia Norte Sul - FNS.

A construção da FIOL tem como objetivos: estabelecer alternativas mais econômicas para os fluxos de carga de longa distância; favorecer a multimodalidade de transportes; interligar a malha ferroviária brasileira; propor nova alternativa logística para o escoamento da produção agrícola e de mineração por meio do terminal portuário de Ilhéus/BA; e incentivar investimentos a fim de incrementar a produção e induzir processos produtivos modernos.

Devido à sua extensão e disponibilidade orçamentária, a FIOL está sendo construída em etapas e constituem os seguintes trechos: FIOL I: Ilhéus/BA – Caetitê/BA; FIOL II: Caetitê/BA – Barreiras/BA e FIOL III: Barreiras/BA – Figueirópolis/TO.

III - ESTUDOS E PROJETOS

Conforme inciso III do art. 9º da Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008, compete à empresa, em conformidade com as diretrizes do Ministério da Infraestrutura, desenvolver estudos e projetos de obras de infraestrutura ferroviária. Os Estudos e Projetos compreendem os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, o Projeto Básico – PB e o Projeto Executivo - PE.

a) Ferrovia de Integração Oeste Leste – FIOL - EF-334

Os estudos de Viabilidade foram concluídos em 2008, Projeto Básico em 2010 e o Executivo em 2012, do trecho que compreende Ilhéus/BA a Figueirópolis/TO, subdivididos em trecho denominados FIOL I, II e III. O planejamento dessa ligação visa estabelecer uma alternativa mais econômica para os fluxos de cargas de longa distância potencialmente transportáveis pelo modal ferroviário, a exemplo das cargas de baixo valor agregado, como minérios e granéis sólidos produzidos ao longo da região de influência da ferrovia. Além de contribuir para indução do desenvolvimento regional, quando concluída, a FIOL propiciará melhor equilíbrio da matriz de transportes, reduzindo a dependência do modal rodoviário ao criar um corredor logístico mais competitivo.

A FIOL está em construção nos seus trechos denominados FIOL I, com 537km, e FIOL II, com 485km, totalizando 1.022km de extensão. Os projetos executivos desses trechos são acompanhados e revisados pari passu pelas equipes e responsáveis do projeto e orçamento da empresa.

Com 504,4km de extensão, o trecho denominado de FIOL III, encontra-se com o EVTEA, Projeto Básico e Projeto Executivo concluídos. Ao conectar-se com a FNS em Figueirópolis/TO, a FIOL formará importante corredor logístico de transporte, ampliando as possibilidades de escoamento da produção econômica do país.

b) Ferrovia Transcontinental e Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO) – EF 354

A outorga à VALEC, estabelecendo o direito de construção, uso e gozo da EF – 354 , se deu por meio da Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008, sendo incluída no Plano Nacional de Viação com 4.400 km de extensão em solo brasileiro, entre o Porto do Açú, no litoral do estado do Rio de Janeiro e a localidade de Boqueirão da Esperança/AC, na fronteira Brasil-Peru, como parte da ligação entre os oceanos Atlântico, no Brasil, e Pacífico, no Peru, o qual é denominado Ferrovia Transcontinental.

O trecho da Ferrovia Transcontinental compreendido entre Mara Rosa/GO e Vilhena/RO, com extensão aproximada de 1.534km, é denominada Ferrovia de Integração do Centro Oeste – FICO, objeto de estudo nos últimos anos por esta companhia e com recursos oriundos do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, da ordem de R\$ 130 milhões.

Dentre as principais funções da FICO, está a de estabelecer alternativas mais econômicas para os fluxos de cargas de longa distância potencialmente transportáveis pelo modal ferroviário, a exemplo das cargas de baixo valor agregado como minérios e granéis sólidos produzidos ao longo da região de influência da ferrovia. Visa ainda reduzir a dependência do modal rodoviário, incentivando a multimodalidade e melhorando a logística de transporte, tanto para o escoamento da produção ao mercado consumidor quanto para importação de insumos, interligando a malha ferroviária brasileira aos principais portos de grande capacidade.

Isso proporcionará a redução dos valores de frete e, conseqüentemente, a dos custos de comercialização no mercado interno, com acentuado reflexo também na exportação, aumentando a competitividade dos produtos brasileiros, gerando melhoria no desempenho econômico de toda a malha ferroviária.

A FICO foi subdividida nos seguintes trechos: Mara Rosa/GO – Água Boa/MT; Água Boa/MT – Lucas do Rio Verde/MT; Lucas do Rio Verde/MT – Vilhena/RO e Vilhena/RO – Porto Velho/RO.

b.1) Mara Rosa/GO - Água Boa/MT - Lucas do Rio Verde/MT

Com 888km de extensão, sendo o primeiro trecho de 383km entre Mara Rosa/GO a Água Boa/MT e o segundo trecho, de 505km, de Água Boa/MT a Lucas do Rio Verde/MT. Esse trecho possui EVTEA e Projeto Básico concluídos desde 2010.

b.2) Lucas do Rio Verde/MT – Vilhena/RO

Com 646km de extensão, o empreendimento encontra-se com EVTEA concluído desde 2014 e com anteprojeto em andamento, com previsão de conclusão em 2020.

b.3) Vilhena/RO a Porto Velho/RO

Com 770km de extensão, o empreendimento ligará a ferrovia a partir da cidade Vilhena/RO até a Hidrovia do Rio Madeira, em Porto Velho/RO, além de estabelecer um importante corredor logístico intermodal aos portos de Itacoatiara/AM e Santarém/PA. Atualmente o trecho encontra-se na elaboração do EVTEA.

c) Corredor Ferroviário de Santa Catarina – EF 280

Contratado em 2014, a elaboração do EVTEA e do Projeto Básico da EF -280 está em curso e visa ligar a EF-451 - Ferrovia Litorânea, no município de Itajaí/SC, ao extremo oeste do estado,

no município de Dionísio Cerqueira/SC. A ligação ferroviária insere-se no contexto do planejamento logístico do estado de Santa Catarina, com relevância também para distribuição de cargas a nível nacional ao integrar a malha ferroviária do país.

Por interconectar-se com projetos previstos, como a Ferrovia Litorânea e a extensão prevista da Ferrovia Norte-Sul - FNS em direção ao sul do país, o Corredor Ferroviário favorece o fluxo de cargas de oeste a leste no estado de Santa Catarina, com possibilidade de remeter ou buscar cargas ao norte ou ao sul do Brasil, através do compartilhamento de malhas com a FNS e a interconexão com a Ferrovia Tronco Principal Sul (EF-116). O projeto, ainda, interliga-se logisticamente aos cinco portos existentes em Santa Catarina, através da conexão prevista com a Ferrovia Litorânea.

O início deste estudo teve embasamento no Ofício nº 621/2012/SE/MT de 29 de outubro de 2012, o qual define que o EVTEA seria realizado pela VALEC. Ressalta-se que esse estudo foi finalizado em 2020.

d) Ferrovia do Pantanal – EF 267

Com aproximadamente 734km, a EF- 267 foi outorgada à VALEC estabelecendo o direito de construção, uso e gozo por meio da Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008. Esta ferrovia fará a conexão da FNS no município de Panorama/SP até Porto Murtinho/MS às margens do Rio Paraguai, no sul do Pantanal mato-grossense, atendendo uma área de alta densidade de produção agrícola e possibilitando o acesso logístico a vários portos do país ao se conectar com malha paulista e com a Ferrovia Norte e Sul. Dentre as demandas para essa ferrovia destacam-se também as cargas no sentido importação (mar – continente), como fertilizantes e cargas gerais, além das cargas para consumo interno. O EVTEA desse trecho, contratado pela VALEC, foi finalizado em maio 2012, consumindo recursos da ordem de R\$ 5,5 milhões.

e) Ramais da Ferrovia Norte Sul - FNS

Os ramais da Ferrovia Norte Sul compreendem: Açailândia/MA – Barcarena/PA; Porto Franco/MA-Balsas/MA; Goiânia/GO – Brasília/DF; Quirinópolis/GO – Itumbiara/GO; Estrela d'Oeste/SP – Panorama/SP; Panorama/SP – Chapecó/SC; Chapecó/SC - Rio Grande/RS.

Em 2012 foram finalizados os EVTEA dos trechos de Açailândia/MA a Barcarena/PA (Termo de Referência 19/2010), com 477Km, de Goiânia/GO a Brasília/DF (Termo de Referência 017/2010), com 212km e de Quirinópolis/GO a Itumbiara/GO (Termo de referência 17/2010), com 203km.

Em 2014, para atender à crescente demanda por transporte de cargas, a VALEC concluiu os EVTEA para mais três trechos da ferrovia: entre Estrela d'Oeste/SP a Panorama/SP (Termo de referência 18/2010), com 264km; entre Panorama/SP e Chapecó/SC (Termo de Referência 006/2011 e 003/2012), com 950km; e entre Chapecó/SC e Rio Grande/RS (Termo de Referência 006/2011), com 833km.

Em 2019, foi concluído o Anteprojeto do Trecho Porto Franco/MA-Balsas/MA.

IV – PERMISSÃO DE USO DE PÁTIOS

A VALEC também explora e fomenta o transporte ferroviário por meio da implementação de novos terminais e polos de carga. Outorga, por meio de Contratos de Permissão para Uso, Pátios de Integração Multimodal. Atualmente, a VALEC possui 17 (dezesete) contratos vigentes, sendo 4 (quatro) em Porto Franco/MA, 1 (um) em Araguaína/TO, 1 (um) em Palmeirante/TO, 3 (três) em Guaraí/TO, 7 (sete) em Porto Nacional/TO e 1 (um) em Gurupi/TO.

5. NOSSO COMPROMISSO

O compromisso de consecução dos objetivos das políticas públicas pela Valec, em atendimento ao interesse coletivo, que justificou a autorização para sua criação, é consolidado em seu Mapa Estratégico, onde são explicitados sua Missão, Visão e Valores.

A empresa iniciou revisão do Planejamento Estratégico Institucional (PEI) em outubro de 2019 e devido às mudanças na composição do Conselho de Administração e da Diretoria Executiva da Valec em 2020, foi imposto à empresa um novo desafio de revisão do Plano Estratégico e de todos os seus elementos, desde a missão e visão até suas metas de desempenho e seus indicadores estratégicos, findado em setembro de 2020, esta revisão foi conduzida pela DIRAF e pela ASGOV.

A definição desses direcionadores estratégicos passou pela aderência aos planos definidos pelo Ministério da Infraestrutura e pela estratégia estipulada pelos novos membros da alta direção da empresa, responsáveis, em última análise, pelo alinhamento às políticas públicas do governo federal e pelo bom desempenho da organização perante a sociedade.

Dessa forma, o Planejamento Estratégico foi concebido como impulsionador de objetivos e iniciativas estratégicas de longo prazo para a empresa, englobando o período de 2020 a 2024. É um desdobramento setorial do Planejamento Estratégico do Ministério da Infraestrutura e em consonância com as demandas de governo e o cenário econômico e político atual. A estratégia da Valec visa entregar ao sistema logístico nacional o maior valor agregado possível, desenvolvendo projetos para o segmento ferroviário, que sejam consistentes e de alto retorno sobre o investimento.

Nesse novo modelo, a Valec trabalhará em 3 dimensões estratégicas essenciais: **RESULTADOS PARA A SOCIEDADE**; **FOCO DE ATUAÇÃO** e **GOVERNANÇA E GESTÃO**.

Na perspectiva de **resultados para a sociedade**, cabe ressaltar os projetos de engenharia, sendo trecho I da FIOL, que está sob custódia da Valec, aguardando a subconcessão, enquanto o Trecho II da FIOL está sendo construído. A necessidade também da empresa em melhorar a sua imagem institucional e garantir melhor transparência em seus empreendimentos.

Já na segunda perspectiva estratégica, **foco de atuação**, a empresa está buscando aprofundar o uso de tecnologia BIM (Building Information Modeling) na gestão de seus empreendimentos. Está visando também um amplo projeto de melhoria de processos internos, com objetivo de melhoria de desempenho operacional, e diversas ações de sustentabilidade ambiental.

Por fim, dentro da perspectiva estratégica, **governança e gestão**, destaca-se a necessidade de racionalização de custos administrativos, a instalação de um processo seletivo para os cargos de

gerente na empresa, a criação da área de integridade da Valec, a modernização/digitalização da empresa e a solução de passivos junto a órgãos de fiscalização.

Com esses elementos norteadores, a nova proposta de entrega de valor da Valec e o novo direcionamento está consolidado em seu Mapa Estratégico 2020-2024, cujos pilares podemos identificar conforme imagem a seguir:



Figura 01 – Mapa Estratégico – Exercício 2020-2024

Para a consecução dos objetivos inerentes às políticas públicas do setor ferroviário e aos objetivos institucionais da empresa, a Valec desenvolveu um grande e novo conjunto de indicadores e metas estratégicas para a mensuração dos resultados.

Dentre todos, a Valec destacou 04 indicadores-chave de desempenho (KPI's), denominados de “Grandes Números” sendo eles: *% de avanço físico FIOL 2; Redução da dependência da Valec ao orçamento da União; Faturamento com novos negócios e Redução do passivo de pendências com órgãos de controle.*

Esses KPI's serão as ferramentas de gestão para se realizar a medição e acompanhar o consequente nível de desempenho e sucesso da Valec na entrega de maior valor agregado em sua proposta de contribuir na execução das políticas públicas do governo federal para o sistema ferroviário.

6. DESEMPENHO EMPRESARIAL

6.1. DESEMPENHO CORPORATIVO

O rol de atividades da Valec está compreendido nas seguintes frentes:

a. ESTUDOS DE VIABILIDADE

- I. Conclusão do estudo relativo ao Corredor Ferroviário de Santa Catarina;
- II. Atualização do estudo relativo ao Ramal de ligação FNS – Transnordestina (Porto Franco/MA - Eliseu Martins/PI).

b. PROJETOS DE ENGENHARIA

- I. Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO):
 - ✓ Vilhena / Porto Velho (em execução)
- II. Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL):
 - ✓ Barreiras / Figueirópolis (em revisão)
 - ✓ Ilhéus / Barreiras (concluído)

c. OPERAÇÕES E PARTICIPAÇÕES

A VALEC está realizando estudos com vistas a viabilizar a continuidade do empreendimento da Ferrovia Transnordestina - Malha 2.

d. LICENCIAMENTO AMBIENTAL: OBTENÇÃO DE LICENÇA PRÉVIA (LP) E LICENÇA DE INSTALAÇÃO (LI)

- I. FICO:
 - ✓ Mara Rosa/Água Boa (LI)
 - ✓ Água Boa / Lucas do Rio Verde (LP)
 - ✓ Lucas do Rio Verde / Vilhena (EIA/RIMA)
 - ✓ Vilhena / Porto Velho (EVTEA)

II. FIOL:

- ✓ FIOL 1 e 2 (LI)
- ✓ FIOL 3 (LP)

e. TECNOLOGIA

Das diversas iniciativas realizadas na VALEC em 2020, no que se refere à modernização e digitalização da empresa, vale destacar a implantação do Sistema Eletrônico de Documentos (SEI) possibilitando transparência, segurança, agilidade e economia de recursos na tramitação dos documentos, utilizando infraestrutura em nuvem.

Além disso, está em curso um processo de transformação digital e de logística da empresa por meio da utilização de inteligência artificial, Business Intelligence (BI), BIM (Building Information Modeling), aperfeiçoamento da transparência e acessibilidades de informações das obras e ativos sob a gestão da Valec de modo a contribuir com um melhor entendimento sobre os custos e volume de carga da matriz ferroviária.

f. O FUTURO DA VALEC E NOVOS NEGÓCIOS

O Ministério da Infraestrutura anunciou a intenção de realizar uma fusão entre a Valec e a EPL, para compor uma nova empresa, a Infra S.A. O objetivo é transformar as duas empresas que são dependentes do Tesouro Nacional, em uma só empresa, não dependente, lucrativa e que tenha um escopo de atividades mais amplo do que as atuais empresas possuem.

Foi contratada uma consultoria para realizar o processo de fusão, cujo escopo é o gerenciamento e o monitoramento de serviços técnicos de suporte ao Ministério da Infraestrutura quanto à proposição e à implementação de novas alternativas e modelos de gestão da Infra S.A. a partir dos recursos e potencialidades da VALEC e EPL. Esse processo vai definir o modelo de negócio e de operação da nova empresa de modo a torna-la sustentável, moderna, digital e independente de financiamento de recursos do Orçamento Geral da União.

Um dos projetos que poderá tornar a Infra S.A autossustentável e com contribuição significativa para melhoria de custos de logística é o projeto DT-e, **Documento Eletrônico de Transporte:** documento obrigatório emitido apenas na forma eletrônica que caracteriza toda e qualquer operação de transporte de coisas ou de pessoas realizada no país. Esse projeto é um avanço significativo para usuários, empresas, governo e sociedade, pois vai permitir redução de custos, apropriação de informações mais qualificadas para melhor planejamento do Plano Nacional de Logística, celeridade e redução de assimetria de informações entre os players e o órgão planejador.

Com o objetivo de fomentar as oportunidades de parcerias e novos negócios, a VALEC estruturou e institucionalizou o Funil de Inovação, uma ferramenta de gestão que auxilia a alta gestão no processo de estruturação de produtos e modelagem de serviços especializados.

A ferramenta possibilita a padronização da forma de captação e avaliação de ideias, possibilitando assim aumentar a capacidade da empresa de identificar novas oportunidades e, ao

mesmo tempo, concentrar esforços e recursos na estruturação de produtos e serviços com maior possibilidade de desempenho.

A expectativa é que as primeiras 5 ideias de produtos/serviços sejam apreciadas pela Diretoria até o mês de fevereiro/2021.

f. PÁTIOS e TERMINAIS FERROVIÁRIOS

- I. Roadshow para sondagem do mercado quanto à vocação do Pátio de Santa Helena;
- II. Prorrogação do contrato do Terminal do lote 04 de Porto Franco/MA;
- III. Leilão do Terminal do lote 05 de Porto Franco/MA;
- IV. Permissão de uso para acesso de Terminal Privado ao Polo de Cargas de Porto Franco/MA.

Foi estruturado o Programa de Terminais Ferroviários da VALEC, congregando um conjunto de ações que objetivam aprimorar a gestão das áreas destinadas à exploração de terminais ferroviários com vistas a atrair mais cargas para as ferrovias e receitas para a empresa.

7. RECURSOS PARA O CUSTEIO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

As atividades operacionais e de investimento da Valec são desenvolvidas utilizando recursos consignados no orçamento da União, destinados na construção das ferrovias.

A alocação de recursos para a Valec se dá por meio de subvenção da União, para gastos com custeio e pessoal, e pelo aporte da União que se destina, exclusivamente, para gastos com Investimentos - contabilizados no patrimônio líquido como Adiantamento para Futuro Aumento de Capital – AFAC e, posteriormente, integralizados ao Capital Social.

A Valec também auferir receitas provenientes de contratos sobre concessões de áreas para exploração de terminais de transbordo de carga, conforme direito elencado no contrato de concessão junto à União. As possíveis receitas estão previstas no art. 8 do Estatuto Social da Empresa.

Em relação origem dos recursos, apresenta-se tabela demonstrativa dos recursos recebidos da União no ano de 2020, até o mês de setembro:

Modalidade	Até 30/09/2020	Projeção fechamento 2020	Total
Pessoal	89.395.873	36.712.722	125.068.340
Custeio	18.538.839	7.559.622	26.098.461
Investimento	234.706.895	142.977.083	377.683.978

Total Geral	342.641.607	187.249.427	555.850.779
--------------------	--------------------	--------------------	--------------------

Fonte: SIAFI

Atualmente a Valec possui três projetos de investimentos que consomem os recursos orçamentários alocados à esta empresa. Tais empreendimentos ferroviários são a Ferrovia de Integração Oeste Leste – FIOLO, a Ferrovia Norte Sul – FNS e Ferrovia de Integração Centro Oeste – FICO.

Esses empreendimentos encontram-se em fases distintas de execução bem como funcionamento.

O empreendimento da Ferrovia Norte Sul – FNS está subconcedido às empresas Ferrovia Norte Sul S/A (trecho de Açailândia/MA e Porto Nacional/TO), desde dezembro de 2007, e Rumo Malha Central S/A (trecho de Porto Nacional/TO a Estrela d’Oeste/SP), desde julho de 2019. No entanto, a VALEC ainda possui serviços remanescentes nessa ferrovia, como, por exemplo, serviços de recuperação de áreas degradadas e processos remanescentes de desapropriação, que no ano de 2020, até o mês de setembro, consumiram R\$ 4,5 milhões e com previsão para desembolso de R\$ 5,7 milhões no último trimestre do ano.

O empreendimento da Ferrovia de Integração Oeste Leste – FIOLO encontra-se em fase de construção para futuro processo de subconcessão. Devido à sua extensão e disponibilidade orçamentária, a FIOLO está sendo construída em etapas que constituem os seguintes trechos: FIOLO I: Ilhéus/BA – Caetité/BA; FIOLO II: Caetité/BA – Barreiras/BA e FIOLO III: Barreiras/BA – Figueirópolis/TO.

Na FIOLO I, foram empregados no ano de 2020, até o mês de setembro o valor de R\$ 19,2 milhões, com previsão para o último trimestre de R\$ 7,3 milhões. Já na FIOLO II foram empregados R\$ 195,4 milhões no mesmo período, com previsão de R\$ 112,2 milhões para os últimos três meses do ano. E na FIOLO III, não houve movimentações no exercício 2020.

No que tange ao custeio administrativo e os custos de pessoal, foram aplicados R\$ 107,0 milhões até setembro de 2020, com previsão de desembolso de R\$ 44,3 milhões no último trimestre.

Na tabela a seguir estão demonstradas as disponibilidades de recursos para custear as atividades da VALEC no ano de 2020, bem como as execuções realizadas e projetadas.

De forma comparativa, utilizou-se os mesmos dados referentes ao exercício 2019, com o objetivo de avaliar a otimização da aplicação de recursos:

Modalidade	Realizado 2019	Estimativa 2020	Varição do Período
Pessoal	145.148.861	125.068.340	(20.080.521)
Custeio	55.661.460	26.098.461	(29.562.999)
Investimento	559.982.179	377.683.978	(182.298.201)
Total Geral	760.792.501	528.850.780	(231.941.721)

Identifica-se redução na remessa de recursos, notadamente de investimentos, cujo principal fator refere-se à conclusão do processo de subconcessão ferroviária da Ferrovia Norte Sul (FNS), o que reduziu a necessidade de desembolso para este empreendimento.

Observa-se, também, uma redução na necessidade de recursos para Custeio e Pessoal, com a registro de economia em diversos contratos de manutenção e tecnologia da informação. Além disso, métodos de contratação competitivos e adequados ao contexto da empresa foram utilizados

de forma a dar eficiência na gestão dos recursos públicos. A atuação no sentido de cortar gastos e proporcionar economia pode ser identificada na estimativa de desembolso do ano de 2020, que comparada ao ano de 2019, apresenta uma redução de 28%. Este resultado, fruto da atual gestão, demonstra a capacidade da empresa em poder realizar suas atividades com maior eficiência.

Em continuidade ao cenário de redução do custeio e Pessoal, a Diretoria da VALEC estruturou sua solicitação de recursos para a PLOA 2021 de forma a intensificar tal cenário de otimização dos recursos em investimentos. Desta forma, foi registrado uma redução de aproximadamente 28% nos recursos de custeio para PLOA 2021 em relação a PLOA 2020. Além disso, registra-se um acréscimo na aplicação de recursos de investimento na mesma ordem de grandeza, ou seja, aproximadamente 28% em relação a LOA 2020. A seguir, o detalhamento das informações referentes a PLOA 2021 em relação a PLOA 2020.

Modalidade de Gasto	PLOA 2021	LOA 2020	Variação (%)
	(Valores em Milhões em Reais)	(Valores em Milhões de Reais)	
Investimento	446,17	346,24	28,86%
Custeio	48,08	66,36	(27,54%)
Pessoal	131,37	138,11	(4,88%)

Fonte: Caderno da Proposta Orçamentária 2021

Ademais, está em curso na VALEC, com previsão de implantação ainda em 2020, um sistema de custos corporativos, com o objetivo de estruturar de forma mais eficiente a aplicação dos recursos públicos, subsidiando a alta administração com informações mais seguras para a tomada de decisões e proporcionando maior transparência à aplicação dos recursos.

8. OS PRINCIPAIS IMPACTOS ECONÔMICOS E FINANCEIROS

A Valec, como estatal dependente, recebe seus recursos diretamente do Orçamento Geral da União – OGU e tem como principais atribuições: a administração dos programas de operação da infraestrutura ferroviária, nas ferrovias a ela outorgadas; a gestão das obras de infraestrutura ferroviária que lhes forem outorgadas; o desenvolvimento de estudos e projetos de obras de infraestrutura ferroviária; e a construção, operação e exploração das estradas de ferro, sistemas acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes.

Além dessas atividades, a Valec faz a gestão de sua participação societária como acionista em outras 2(duas) frentes: a Transnordestina Logística S.A. – TLSA e na Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A (FERROESTE).

A Transnordestina Logística S.A. – TLSA é a concessionária responsável pela construção e exploração da ferrovia Nova Transnordestina (Malha II), sendo que o projeto prevê que, após conclusão, a ferrovia terá a extensão total de 1.753 km, passando pelos Estados do Piauí, Ceará e Pernambuco, sendo constituída pelos trechos: Eliseu Martins/PI – Trindade/PE; Trindade/PE – Salgueiro/PE; Salgueiro/PE – Missão Velha/CE; Missão Velha/CE – Porto de Pecém/CE; e Salgueiro/PE – Porto de Suape/PE.

A TLSA é uma empresa privada, controlada pela Companhia Siderúrgica Nacional – CSN, que detém 46,30% de participação acionária, e tem como demais acionistas minoritários: a Valec com 39,10%, Fundo de Investimentos do Nordeste – FINOR, com 3,21%; Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, com 5,38%; BNDES Participações S.A. – BNDES PAR, com 4,25%; e Agência Especial de Financiamento Industrial – FINAME, com 1,76%. A participação da Valec ocorreu por aporte de R\$ 1.124,6 milhões, tendo amparo legal para participação por meio da Lei nº 11.772/2008.

Informa-se que foram implantados os seguintes projetos com vistas ao tratamento das questões relativas à Ferrovia Transnordestina: a) Contratação de consultoria a fim realizar estudos acerca da viabilidade econômico-financeira do empreendimento, visando oferecer subsídios para a tomada de decisão sobre a continuidade ou não da VALEC como sócia da Transnordestina Logística S.A. - TLSA e a prospecção das potenciais consequências advindas de tal decisão; b) Confecção do Manual de Procedimentos em Participações Societárias; c) Formulação de novo Plano de Ação em atendimento às determinações contidas no Acórdão nº 1659/2017 TCU/Plenário; d) Implantação do novo modelo de relatório/informativo de participações societárias.

Já com relação a Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A (Ferroeste), a Valec é acionista, detendo, atualmente, 0,028% de suas ações totais. A FERROESTE é uma sociedade anônima, de economia mista, controlada pelo Estado do Paraná, que detém 99,69% de participação acionária. Ressaltando que em acordo com a Política de Participações Societárias da empresa, a Valec não realiza controle e monitoramento constante e efetivo para participações inferiores a 1%.

Para fins de tomada de decisão de investimento, atualmente a Valec adota os seguintes indicadores obtidos por meio dos Estudos de Viabilidade Técnica e Ambiental - EVTEA:

- I. Valor Presente Líquido - VPL
- II. Taxa Interna de Retorno - TIR
- III. Índice Custo/Benefício - ICB
- IV. Tempo de Retorno do Investimento - TRI

Exemplificando, seguem os indicadores obtidos para a Ferrovia de Integração Leste Oeste – FIOLE e Ferrovia de Integração Centro Oeste – FICO:

TRECHO	EXTENSÃO (km)	ANÁLISE SOCIOECONÔMICA				ANÁLISE FINANCEIRA - RISCO DO OPERADOR				CONCESSÃO PATROCINADA				
		VPL (R\$ 10 ⁹)	B/C	TIR	Payback	VPL (R\$ 10 ⁹)	B/C	TIR	Payback	VPL (R\$ 10 ⁹)	B/C	TIR	Payback	
FIOL	Ilhéus/BA - Figueirópolis/TO (2008)	1490	-	-	-	-	R\$ 3.439.972,00	-	9,97%	30	R\$ 5.162.372,00	-	9,97%	35
	Ilhéus/BA - Figueirópolis/TO (2010)	1522,8	-	-	-	-	R\$ 5.626.373,00	-	7,41%	30	R\$ 5.256.439,00	-	7,41%	30
FICO	Mara Rosa/GO - Lucas do Rio Verde/MT (REVISÃO 1) com a Ferrogrão (2018)	883	R\$ 39.649,83	11,63	44,10%	8	R\$ 2.180.257,00	1,14	12,90%	20	R\$ 2.241.240,00	1,18	18,28%	16
	Mara Rosa/GO - Lucas do Rio Verde/MT (REVISÃO 1) sem a Ferrogrão (2018)	883	R\$ 56.717,73	14,99	50,10%	7	R\$ 3.571.164,00	1,19	14,35%	18	R\$ 3.377.204,00	1,21	10,68%	15
	Lucas do Rio Verde/MT - Vilhena/RO (Em revisão) (2014)	645	R\$ 3.743,98	2,47	29,20%	-	-R\$ 963.923,00	-	1,48%	-	R\$ -	-	7,90%	TDCO = 255,43

Tabela 01. Indicadores FIOL e FICO

9. ESTRUTURA DE CONTROLE INTERNO E GERENCIAMENTO DE RISCOS

a. GESTÃO DOS RISCOS CORPORATIVOS

A Gestão de Riscos é uma ferramenta de apoio à governança que colabora de maneira significativa para o atingimento dos objetivos institucionais da empresa diminuindo a ocorrência de perdas, fraude, corrupção e agregando valor por meio de uma gestão mais profissional voltada ao atingimento dos objetivos estratégicos.

Em atendimento ao art. 32, inciso II, do Decreto nº 8.945, de 27 de dezembro de 2016, que regulamenta, no âmbito da União, a Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, que dispõe sobre o estatuto jurídico da empresa pública, da sociedade de economia mista e de suas subsidiárias, no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, a Valec continua o processo de implementação, consolidação e supervisão dos sistemas de gestão de riscos e de controle internos estabelecidos para a prevenção e tratamento dos principais riscos aos quais a empresa está exposta, inclusive riscos relacionados à integridade.

Desde 2017, a Política de Gestão de Riscos da Valec, aprovada pelo Conselho de Administração, está em vigor e atualmente cabe à Assessoria de Governança (ASGOV) a coordenação do processo de identificação, classificação e avaliação dos riscos da organização.

Foi elaborada pela Diretoria da Valec uma Matriz SWOT com o balizamento dos principais riscos da Valec:

OPORTUNIDADE	AMEAÇA	
OP01 Pró-Brasil	AM01 Emenda supressiva ao orçamento	AMBIENTE EXTERNO
OP02 Investimento cruzado	AM2 Contingenciamento orçamentário	
OP03 Emendas parlamentares	AM03 Remanejamento orçamentário involuntário	
OP04 Aprovação da PL 261	AM04 Alteração de legislação que afeta a operação da VALEC	
OP05 Criação da Infra S.A.	AM05 Extinção da VALEC	
OP06 Atuação pró-ativa da VALEC perante órgãos de controle	AM06 Paralisações das obras por órgãos de controle e judiciário	
OP07 Atuação pró-ativa da VALEC em questões ambientais	AM07 Paralisação das obras por questões ambientais	
OP08 Ampliação da atuação do exército nas obras (Melhoria da eficácia)	AM08 Redução do ritmo de execução das obras por ineficiência das contratadas	
OP09 Sensibilização dos empregados cedidos para retornarem à VALEC	AM09 Redução da força de trabalho por requisição legal	
PE01 Diretoria técnica e alinhada às diretrizes do MINFRA	P001 Redução da força de trabalho	AMBIENTE INTERNO
PE02 Qualidade técnica das chefias	P002 Projetos desatualizados e/ou insuficientes	
PE03 Rede de assessores atuantes	P003 Falta de capacitação da fiscalização/gestão de contratos	
PE04 Existência de empregados altamente qualificados	P004 Processo de pagamento ineficiente (demora)	
PE05 Área de meio-ambiente altamente especializada	P005 Processo de aditivo contratual ineficiente (demora)	
PE06 Conhecimento técnico diferenciado em acompanhamento de obras ferroviárias	P006 Falta de capacitação em elaboração de projetos de engenharia	
PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS	

Ao longo do ano a ASGOV realizou workshops de gestão de risco dos quais foram identificados 51 riscos estratégicos e 17 riscos de integridade. Foram também identificados 45 controles existentes e foram criados 61 planos de ação para melhorias de controles.

Abaixo segue exemplo de um recorte da matriz que exhibe os gráficos dos riscos identificados, avaliados e tratados, permitindo traçar preliminarmente o perfil de risco do portfólio de riscos que abriga os riscos que foram identificados.

*** Para análise da Alta Administração**

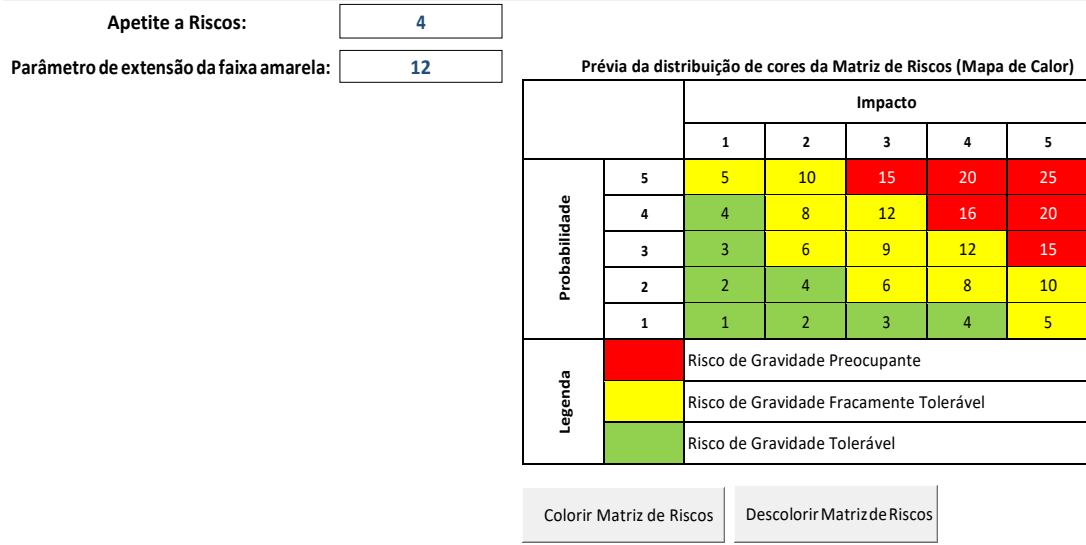


Figura 3. Matriz de Riscos Valec

Essa metodologia serve ao propósito também de consolidar a cultura organizacional, baseada em gerenciamento de riscos, contribuindo para levar a organização para pontos mais elevados na curva de aprendizagem em gestão de riscos e controles como instrumentos de uma gestão empresarial responsável e comprometida com resultados.

b. CONTROLES INTERNOS

A Constituição da República Federativa do Brasil, principalmente o art. 37, seus incisos e parágrafos, apresenta princípios que precisam ser respeitados e cabe aos controles internos zelar contra ações ilícitas, incorretas ou impróprias possam atentar contra eles.

Assim, o sistema de controles internos é o conjunto de procedimentos voltados a garantir a obtenção de resultados e destinados a assegurar a observância à legislação.

Os controles internos estão diretamente relacionados à gestão de riscos, e nesse sentido, a Valec possui um rol de normativos e políticas que fazem o balizamento das ações que são desenvolvidas. Os gestores identificam os riscos relacionados às atividades do setor, avaliando os controles existentes, propondo melhorias ou novos controles

Nesse processo de maturação da Gestão de Riscos e Controles, houve a correlação dos riscos táticos/operacionais aos processos organizacionais da companhia, trabalho em curso no âmbito da Assessoria de Governança e suas unidades.

Os aspectos relacionados à 2ª linha de defesa dos controles internos, em destaque as normas e processos, estão sendo reavaliados pela empresa. Foram realizados levantamento dos controles com a identificação dos normativos que atendem às necessidades dos controles institucionais, bem como os desdobramentos oriundos da Política de Gestão de Riscos – Valec, aprovada em 2018, e no seu Manual de Gestão de Riscos, cujo objetivo é introduzir uma metodologia que permite a definição de um apetite a riscos para conjuntos de riscos, em conformidade com a propensão a assumir riscos estabelecida pela Alta Administração, cujas linhas de defesa estão caracterizadas abaixo, no sistema de gestão de riscos e controles internos adotado pela Valec.



Figura 04 – Composição da Alta Administração

Em busca de garantir a efetividade dos controles internos e a transparência do uso dos recursos públicos, a Valec possui em plena atuação suas linhas de defesa, como a Ouvidoria, que é encarregada de tratar e responder manifestações públicas correspondentes às políticas e serviços prestados pela instituição. A Ouvidoria da Valec funciona de forma eletrônica, por meio do **e-OUV (Sistema de Ouvidorias do Poder Executivo Federal)**.

Outra unidade bastante atuante é o Comitê de Auditoria (COAUD), instituído em 2018 e, que por meio do seu canal de denúncias, constitui-se em um importante elemento de boas práticas da Administração Pública, atreladas à política de *compliance* das instituições. O § 2º do Art. 24 da Lei 13.303 (Lei das Estatais) prevê que o Comitê de Auditoria Estatutário deverá possuir meios para receber denúncias, inclusive sigilosas, internas e externas, para assuntos relacionados ao escopo de suas atividades.

Por fim, e em prol de apoiar os administradores a prestarem contas dos resultados obtidos e de ter eficácia na utilização das verbas públicas, a Auditoria Interna da Valec realiza suas ações

planejadas e constantes do respectivo Plano Anual de Auditoria Interna – PAINT e anualmente detalha sua atuação através do Relatório Anual de Auditoria Interna – RAIN.T.

10.

REMUNERAÇÃO

A remuneração dos administradores e do Conselho Fiscal da Valec segue diretrizes definidas pela SEST e não prevê remuneração variável. A remuneração dos empregados é fixa e prevista no Plano de Cargos e Salários, aprovado pelo Conselho de Administração.

A remuneração dos diretores é fixa e corresponde a 12 honorários mensais, além dos benefícios com alimentação, reembolso de plano de saúde, férias anuais e encargos sociais. Os conselheiros de administração e fiscal recebem 10% da remuneração média mensal dos membros da Diretoria Executiva, excluídos os valores relativos a adicional de férias e benefícios.

Dessa forma, a Assembleia Geral fixou na 74ª Reunião Extraordinária a remuneração bruta dos administradores e conselheiros fiscais para o período abril/2020 a março/2021, nos moldes dos valores informados na Nota Técnica SEI nº 28520/2020/ME, sendo R\$ 26.242,77, para o cargo de Diretor-Presidente e R\$ 26.008,44 para os demais diretores; já para os conselhos de Administração e Fiscal, foi aprovado o valor de R\$ 2606,70 referente a remuneração mensal.

COMPOSIÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	
Marcello da Costa Vieira	Presidente do Conselho de Administração
Alex Augusto Sanches Trevizan	Conselheiro
Andrey Goldner Baptista Silva	Conselheiro
Marcos Montes Cordeiro	Conselheiro
Paulo César Rabelo	Conselheiro
André Kuhn	Conselheiro

COMPOSIÇÃO DA DIRETORIA EXECUTIVA	
André Kuhn CPF: 102.602.118-93	Diretor – Presidente
Jefferson de Lima Cheriegate CPF: 025.431.247-05	Diretor de Negócios
Marcio Lima Medeiros CPF: 044.641.307-04	Diretor de Administração e Finanças
Washington Gultenberg de Moura Luke CPF: 002.750.077-23	Diretor de Engenharia

Tabela 02 – Composição da Alta Administração

11. ESTRUTURA E PRÁTICA DE GOVERNANÇA CORPORATIVA

Com o advento da Lei nº 13.303, em junho de 2016 (Lei das Estatais), criou-se um marco legal para as empresas estatais no Brasil, buscando proporcionar condições para que essas empresas se tornassem mais orientadas a demandas do Estado. Aquele fato trouxe perspectivas otimistas para o fortalecimento da governança dessas empresas, ampliando sua autonomia, a profissionalização da administração e o comprometimento com a consecução dos objetivos das políticas públicas.

Tendo esse novo norteador como referência, a governança corporativa, no âmbito da Valec, é constituída de um sistema decisório para melhorar a qualidade da gestão da organização e preservar o nosso valor como instituição, envolvendo o relacionamento com a sociedade e com as instâncias colegiadas de administração e de fiscalização.

Baseada no Referencial Básico de Governança do TCU, a Valec organizou uma estrutura de apoio para o atendimento às melhores práticas de governança corporativa, permeando Comitês e Subcomitês Temáticos ao nível estratégico, tático e operacional, para a tomada de decisão e a consecução de projetos corporativos de apoio à governança da empresa, conforme a Figura 5.

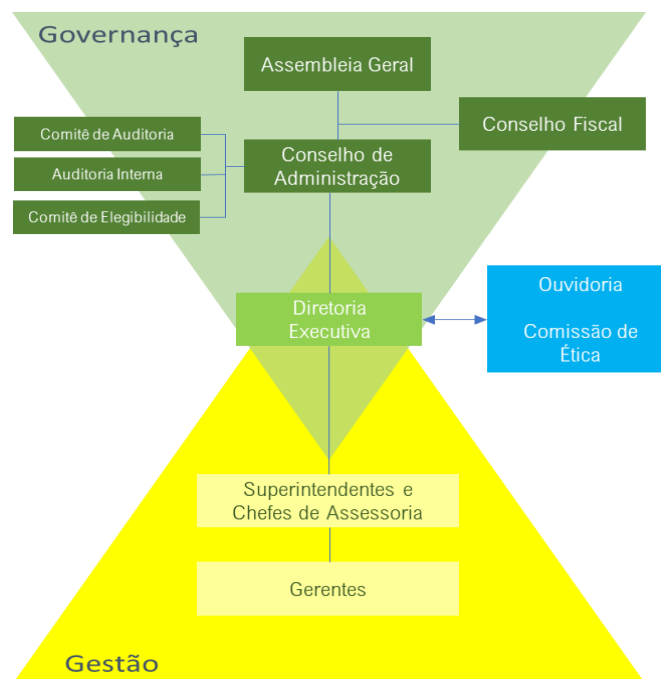


FIGURA 5: Sistema de Governança Valec

A estrutura de governança corporativa da Valec segue o modelo para a Administração Pública. Seu estatuto definiu como Unidades Internas de Governança a Auditoria Interna, a Ouvidoria e as áreas de integridade e gestão de riscos. O Conselho de Administração regulamentou a estrutura e o funcionamento dos Comitês Estratégico e Tático de Governança e dos subcomitês temáticos de apoio à governança corporativa da Valec. Completam a estrutura de Governança o Comitê de Auditoria e o Comitê de Elegibilidade, com suas atribuições definidas no Regimento Interno.

Incorporando o processo de governança à rotina das atividades da empresa, a Valec alcançou nível máximo na avaliação realizada no 4º Ciclo do Indicador de Governança IG – SEST, o Nível 1, da Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais e continua no rol das melhores empresas com relação às práticas de governança e busca, a cada ano, a evolução nesse tema.

É muito importante destacar que o indicador em questão avalia o cumprimento dos requisitos exigidos pela Lei nº 13.303/2016, que buscam implementar, através das melhores práticas de mercado, um maior nível de excelência em governança corporativa nas empresas participantes e a Valec demonstra, pelos resultados de sua avaliação, que possui o comprometimento real com o assunto.

Entre todos os programas em andamento em 2020 na Valec, cabe aqui destacar, especialmente, aqueles relacionados ao Programa de Integridade, que atendem às recomendações presentes no Relatório de Auditoria Anual de Contas da CGU.

O Programa de Integridade da Valec foi finalizado em junho de 2020, com 61% das iniciativas concluídas. O relatório final está disponível no SEI e já foi lançado no sistema E-aud, da CGU. Como muitas iniciativas não concluídas do Programa de Integridade já haviam sido iniciadas, foi elaborado um Plano de Integridade com o objetivo de concluir 14 normativos, 2 ações de capacitação, a implantação de um sistema informatizado para SUFIN e finalizar o projeto Gestão por Competências, até junho de 2021.

Além disso, foi elaborado um “Plano de Comunicação”, para divulgar o tema integridade internamente. A iniciativa do plano de comunicação visa atender, inclusive, à demanda do Ministério da Infraestrutura, que por meio do relatório de supervisão ministerial de 2020 solicitou que a Valec intensificasse as ações de comunicação e treinamento nas temáticas relacionadas a governança, integridade, gestão de riscos e controles internos, inclusive para os gestores e empregados da empresa que estão fora da sede atuando no campo.

ATO DE APROVAÇÃO

A presente Carta Anual de Políticas Públicas e de Governança Corporativa foi aprovada pelo Conselho de Administração da Valec Engenharia Construções e Ferrovias S.A., na ata da 380ª Reunião Ordinária, em 17 de dezembro de 2020.

Marcello da Costa Vieira – Presidente do Conselho de Administração

Representante do Ministério da Infraestrutura, eleito conforme a Ata da 74ª Assembleia Geral Extraordinária, realizada em 28/07/2020 e publicada no D.O.U. de 04/08/2020.

Alex Augusto Sanches Trevisan

Representante do Ministério da Infraestrutura, empossado conforme a Ata da 6ª Reunião Extraordinária do Conselho de Administração da Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., de 30 de abril de 2019

Marcos Montes Cordeiro

Representante do Ministério da Economia, eleito conforme a Ata da 73ª Assembleia Geral Extraordinária, realizada em 18 de fevereiro de 2020 e publicada no D.O.U. de 19/02/2020.

Andrey Goldner Baptista Silva

Representante do Ministério da Economia, eleito conforme a Ata da 28ª Assembleia Geral Extraordinária, realizada em 28/04/2016.

Paulo Cezar Rabelo

Representante dos Empregados da Valec, empossado conforme a Ata da 6ª Reunião Extraordinária do Conselho de Administração da Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., de 30 de abril de 2019

André Kuhn

Diretor-Presidente da Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., eleito conforme a Ata da 74ª Assembleia Geral Extraordinária, realizada em 28/07/2020 e publicada no D.O.U. de 04/08/2020.