

MINISTÉRIO DAS CIDADES
Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana

RELATÓRIO DE GESTÃO DO EXERCÍCIO DE 2016

Brasília, 2017

MINISTÉRIO DAS CIDADES
Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana

RELATÓRIO DE GESTÃO DO EXERCÍCIO DE 2016

Relatório de Gestão do exercício de 2016 apresentado aos órgãos de controle interno e externo como prestação de contas ordinária anual a que esta Unidade está obrigada nos termos do art. 70 da Constituição Federal, elaborado de acordo com as disposições da Instrução Normativa TCU nº 63/2010, da Decisão Normativa DN - TCU nº 154/2016, da Decisão Normativa DN - TCU nº 156/2016, da Portaria - TCU nº 59/2017, das orientações dos órgãos de controle interno Portaria CGU nº 500/2016 e dos conteúdos e orientações disponibilizados, na *internet*, no sistema de prestação de contas *e-Contas*.

Brasília, 2017

SUMÁRIO

1.0 APRESENTAÇÃO	10
1.1 Estrutura do Relatório.....	10
1.2 Principais realizações da gestão no exercício.....	11
1.3 Principais dificuldades encontradas pela unidade prestadora da conta (UPC) para a realização dos objetivos no exercício	11
2.0 VISÃO GERAL DA UNIDADE	14
2.1 Finalidade, estrutura e competências.....	14
2.2 Normas e regulamentos de criação, alteração e funcionamento da unidade.....	15
2.3 Ambiente de atuação	18
2.4 Organograma	20
2.5 Macroprocessos finalísticos.....	22
2.6 Principais Parceiros.....	26
2.6.1. Internos	26
2.6.2. Externos	26
3.0 PLANEJAMENTO ORGANIZACIONAL E DESEMPENHOS ORÇAMENTÁRIO E OPERACIONAL	28
3.1 Planejamento Organizacional	28
3.1.1 Descrição sintética dos objetivos do exercício.....	28
3.1.2 Estágio de implementação do planejamento estratégico.....	29
3.1.3 Vinculação dos planos da unidade com as competências institucionais e outros planos	30
3.2 Formas e instrumentos de monitoramento da execução e resultados dos planos	31
3.3 Desempenho orçamentário, operacional e financeiro.....	32
3.3.1 Objetivos estabelecidos no PPA de responsabilidade da unidade e resultados alcançados	32
3.3.2 Execução física e financeira das ações da Lei Orçamentária Anual de responsabilidade da unidade.....	46
3.3.3 Fatores intervenientes no desempenho orçamentário.....	62
3.3.4 Restos a pagar de exercícios anteriores.....	63
3.4 Execução descentralizada com transferência de recursos e acompanhamento das ações da Caixa Econômica Federal.....	64
3.4.1 Resumo dos instrumentos de transferência e dos montantes transferidos.....	64
3.4.2 Visão gerencial da prestação de contas dos recursos pelos recebedores.....	65
3.4.3 Situação das obras realizadas em parceria com a Caixa Econômica Federal - CEF	68
3.4.4 Visão Gerencial da Carteira Global de Mobilidade Urbana.....	75
3.5 Apresentação e análise de indicadores de desempenho	82
4.0 GOVERNANÇA.....	86
4.1 Descrição das estruturas de governança	86
4.2 Gestão de riscos e controles internos.....	86
4.3 Política de Gestão de Integridade, Riscos e Controles Internos	87
5.0 ÁREAS ESPECIAIS DA GESTÃO	88
5.1 Gestão de Pessoas.....	88
5.1.1 Estrutura de Pessoal da Unidade	88
5.1.2 Demonstrativo das Despesas com Pessoal.....	90
5.1.3 Contratação de Pessoal de apoio e estagiários	92
6.0 DESEMPENHO FINANCEIRO E INFORMAÇÕES CONTÁBEIS	93
6.1 Informações sobre a execução das despesas executadas diretamente pela Unidade.....	93
7.0 CONFORMIDADE DA GESTÃO E DEMANDAS DOS ÓRGÃOS DE CONTROLE.....	96
7.1 Tratamento de determinações e recomendações do TCU.....	96
7.1.1 Visão Geral – Deliberações do TCU – Exercício 2016	96

7.1.2 Estrutura e procedimentos da SEMOB para o acompanhamento das deliberações do TCU	99
7.1.3 Deliberações do TCU que permanecem pendentes de cumprimento	99
7.2 Tratamento de recomendações do Órgão de Controle Interno	110
7.2.1 Visão Geral – Deliberações do OCI.....	110
7.2.2 Estrutura e procedimentos da SEMOB p/ o Acompanhamento das deliberações do OCI.....	111
7.3 Medidas administrativas para apuração de responsabilidade por dano ao Erário.....	111

LISTA DE ABREVIACÕES E SIGLAS

AECI - Assessor Especial de Controle Interno do Ministério das Cidades
AMVs - Aparelhos de Mudança de Via
ANEF – Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras
ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
ANPTrilhos – Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos
ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos
APM – *Automated People Mover*
AUs – Aglomerações Urbanas
BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento
BM – Boletim de Medição
BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BRS - *Bus Rapid System*
BRT - *Bus Rapid Transit*
CADs - Certificados de Aceitação Definitivas – CBTU e Trensurb
CAIXA - Caixa Econômica Federal
CAP - Certificado de Aceitação Provisória - CBTU e Trensurb
CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CGLog - Coordenação-Geral de Recursos Logísticos do Ministério das Cidades
CGMI – Coordenação-Geral de Modernização e Informática do Ministério das Cidades
CGOrf - Coordenação-Geral de Orçamento e Finanças do Ministério das Cidades
CGPlan - Coordenação-Geral de Planejamento do Ministério das Cidades
CGRH - Coordenação-Geral de Recursos Humanos do Ministério das Cidades
CGU - Ministério da Transparência, Fiscalização e Controladoria-Geral da União.
CTPT – Comissão Técnica do Plano Tático
DAS – Direção e Assessoramento Especial
DECIS - Departamento de Cidadania e Inclusão Social
DEFIN – Departamento de Financiamentos à Mobilidade
DEMOB - Departamento de Mobilidade Urbana
DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito
DEPlan – Departamento de Planejamento
DEREG - Departamento de Regulação e Gestão
DIACT - Diretoria de Integração, Avaliação e Controle Técnico do Ministério das Cidades
DN - Decisão Normativa
DOU – Diário Oficial da União
EaD – Ensino à Distância
EBTU – Empresa Brasileira de Transporte Urbano
ENAP – Escola Nacional de Administração Pública
EVTE – Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica

FGTS - Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
FIN –Financiamento, refere-se a fonte de recursos de Financiamento
GEAVO – Gerência Nacional de Ativo - FGTS
GECOIA – Gerência Nacional de Crédito Saneamento e Infraestrutura
GEE - Gases de Efeito Estufa
GEF - *Global Environment Facility* (Fundo Global para o Meio Ambiente)
GETRO – Gerência Nacional de Transferência Obrigatória
GIGOV – Gerências Executivas locais da CAIXA
GT – Grupo de Trabalho
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IEMA - Instituto de Energia e Meio Ambiente
IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica
ITDP - Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento
LOA - Lei Orçamentária Anual
MCIDADES ou MCID - Ministério das Cidades
MICE – Manual de Instruções para Contratação e Execução dos Programas e Ações do MCidades para projetos inseridos no PAC
MMA - Ministério do Meio Ambiente
MPDG - Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, antiga sigla - MPOG
MT – Ministério do Trabalho, antiga sigla - MTE
NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
OCI - Órgão de Controle Interno
OFSS - Orçamento Fiscal e da Seguridade Social
OGU - Orçamento Geral da União, refere-se a contratações com lastro OGU
PAC - Programa de Aceleração do Crescimento
PlanMob - Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana - 2007
PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - IBGE
PNMC - Política Nacional sobre a Mudança do Clima
PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana
PPA - Plano Plurianual
PPP - Parceria Público-Privada
PRÓ-TRANSPORTE - Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana
PSTM - Plano Setorial de Transporte e de Mobilidade Urbana para Mitigação e Adaptação à Mudança do Clima
REFROTA –Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros
RIDEs – Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno
RMs – Regiões Metropolitanas
RP ou RAP - Restos a pagar
RPNP – Restos a Pagar Não Processados
SDI - Secretaria de Desenvolvimento da infraestrutura, antiga sigla - SEPAC
SE - Secretaria Executiva do Ministério das Cidades
SEI - Sistema Eletrônico de Informação

SEMOB – Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, antiga sigla - SNTMU
SEPlan - Secretaria de Planejamento e Assuntos Econômicos, antiga sigla - SPI
SIAFI - Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal
SIASG - Sistema Integrado de Administração de Serviços Gerais
SIC - Serviço de Informação ao Cidadão
SICONV - Sistema de Gestão de Convênios e Contratos de Repasse
SIMU - Sistema de Informações da Mobilidade Urbana
SIOP - Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento
SME - Sistema de Monitoramento Eletrônico da CBTU e Trensurb
SNAPU - Secretaria Nacional de Acessibilidade e Programas Urbanos
SNH - Secretaria Nacional de Habitação
SNSA - Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental
SNTMU - Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana, alterada para Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, nova sigla - SEMOB
SPEs - Sociedades de propósitos específicos
SPOA - Subsecretaria de Planejamento, Orçamento e Administração do Ministério das Cidades
TCE – Tomada de Contas Especial
TCU - Tribunal de Contas da União
TDM – Gestão de Demanda por Viagem
TRENSURB - Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A.
TUEs - Trens Unidade Elétrico
UG - Unidade Gestora
UJ - Unidade Jurisdicionada
UO - Unidade Orçamentária
UPC - Unidade Prestadora de Contas
VLP – Veículo Leve sobre Pneus
VLT - Veículo Leve sobre Trilhos
WRI – *World Resources Institute Ross Center for Sustainable Cities*, sucessora da EMBARQ Brasil
- Centro de Transporte Sustentável do Brasil

LISTA DE QUADROS

Quadro 01 - Objetivo: 0574 - Requalificar, implantar e expandir sistemas de transportes públicos coletivos, induzindo a promoção da integração modal, física e tarifária de forma sustentável e amplamente acessível.	32
Quadro 02 - Objetivo 0584 - Implementar a Política Nacional de Mobilidade Urbana promovendo o fortalecimento institucional do setor e o planejamento integrado ao desenvolvimento urbano e territorial.	43
Quadro 03 – Ações de responsabilidade da UJ – OFSS – Ação 10SS	47
Quadro 04 – Ações relacionadas a programa temático do PPA de responsabilidade da UPC – OFSS - Ação 10SR.	47
Quadro 05 – Ações relacionadas a programa temático do PPA de responsabilidade da UPC - OFSS – Ação 10ST.	48
Quadro 06 – Ações relacionadas a programa temático do PPA de responsabilidade da UPC – OFSS - Ação 2D47.	49
Quadro 07 – Ações relacionadas a programa temático do PPA de responsabilidade da UPC - OFSS – Ação 2D49.	50
Quadro 08 – Resumo dos valores empenhados da Ação 10SS	52
Quadro 09 – Ações não Previstas LOA 2016 - Restos a Pagar – OFSS – Ação 7L51.....	59
Quadro 10 – Ações não Previstas LOA 2016 - Restos a Pagar – OFSS – Ação 10ST (9989).....	59
Quadro 11 – Ações não Previstas LOA 2016 - Restos a Pagar – OFSS – Ação 10SS (9989)	60
Quadro 12 – Ações não Previstas LOA 2016 - Restos a Pagar – OFSS – Ação 0590	61
Quadro 13 – Restos a Pagar inscritos em Exercícios Anteriores.	63
Quadro 14 – Resumo dos instrumentos celebrados e dos montantes transferidos nos últimos três exercícios.	64
Quadro 15 – Resumo da prestação de contas sobre transferências concedidas pela UJ na modalidade de convênio, termo de cooperação e de contratos de repasse.	65
Quadro 16 – Situação da análise das contas prestadas no exercício de referência do relatório de gestão.....	66
Quadro 17 – Perfil dos atrasos na análise das contas prestadas por recebedores de recursos	66
Quadro 18 – Principais entraves das obras de mobilidade urbana	81
Quadro 19 – Eixo Temático dos Indicadores	83
Quadro 20 – Força de Trabalho da UPC	88
Quadro 21 – Distribuição da Lotação Efetiva	88
Quadro 22 – Detalhamento da estrutura de cargos em comissão e funções gratificadas da UPC	89
Quadro 23 – Despesas do pessoal	90
Quadro 24 – Quadro de contratações de estagiários	92
Quadro 25 – Despesas por modalidade de contratação	93
Quadro 26 – Despesas por grupo e elemento de despesa	94
Quadro 27 – Deliberações do TCU que permanecem pendentes de cumprimento	99

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Organograma da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana.....	20
Figura 2 - Organograma da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana	20
Figura 3 – Infográfico do Mapa Tático da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana	23
Figura 4 - Obras Paralisadas por Fonte de Recurso - PAC	70
Figura 5 – Obras Paralisadas por UF - PAC	71
Figura 6 – Evolução das Obras Paralisadas 2015/2016	73
Figura 7 – Avaliação da Execução do PAC Mobilidade.....	76
Figura 8 – Avaliação da Execução do PAC Pavimentação.....	77
Figura 9 – Evolução dos pagamentos realizados aos executores das obras por exercício.....	78
Figura 10 – Operações contratadas e não iniciadas do PAC Mobilidade.....	79
Figura 11 – Operações contratadas e não iniciadas do PAC Pavimentação.....	80
Figura 12 – Etapas de Desenvolvimento dos Indicadores de Mobilidade Urbana	82
Figura 13 – Resultados dos Indicadores Apurados e Desafios de Mobilidade Urbana Identificados	85

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Informações sobre áreas ou subunidades estratégicas.....	22
Tabela 2 - Macroprocessos Finalísticos	24
Tabela 3 - Vinculação dos Planos com as Competências Institucionais	30
Tabela 4 - Contratos da Ação 10ST - valores liquidados no exercício (Programa 9989)	60
Tabela 5 - Contratos da Ação 10SS - valores liquidados no exercício (Programa 9989).....	61
Tabela 6 - Obras Paralisadas por Fonte de Recurso – PAC	70
Tabela 7 - Obras Paralisadas por Tipologia de Obra – PAC	71
Tabela 8 – Obras Paralisadas por Programa – PAC.....	72
Tabela 9 – Evolução das Obras Paralisadas - PAC.....	72
Tabela 10 – Análise da evolução das Obras Paralisadas	72
Tabela 11 – Situação das Obras Atrasadas e Paralisadas OGU Não PAC de 2015, em 31/12/2016	74
Tabela 12 – Situação das Obras Atrasadas e Paralisadas OGU Não PAC de 2016, em 31/12/2016	74

1.0 APRESENTAÇÃO

O Relatório de Gestão do exercício de 2016 da Unidade de Prestação de Contas (UPC) denominada Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SNTMU), alterada para Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB), pelo Decreto nº 8.927, de 08/12/2016, está estruturado de acordo com as disposições da Instrução Normativa TCU nº 63/2010, da Decisão Normativa DN - TCU nº 154/2016, da Decisão Normativa DN - TCU nº 156/2016, da Portaria TCU nº 59/2017, das orientações dos órgãos de controle interno Portaria CGU nº 500/2016 e dos conteúdos e orientações disponibilizados, na internet, no sistema de prestação de contas *e-Contas*.

O presente Relatório consolida as informações relativas aos atos de gestão da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana que ocorreram no exercício de 2016.

1.1 Estrutura do Relatório

O Relatório de Gestão do exercício de 2016 da Secretaria está distribuído em 7 capítulos e segue o disposto na Decisão Normativa DN - TCU nº 154/2016, na Decisão Normativa DN - TCU nº 156/2016, na Portaria TCU nº 59/2017, nas orientações do órgão de controle interno, Portaria CGU nº 500, de 08 de março de 2016, e os conteúdos e as orientações disponibilizados no sistema *e-Contas*.

- **Capítulo 1:** Este capítulo introduz o relatório de gestão com uma apresentação de sua estrutura, descrevendo as principais realizações da gestão no exercício e as dificuldades encontradas por esta unidade prestadora da conta (UPC) para a realização dos objetivos no exercício.
- **Capítulo 2:** Contém a visão geral da unidade, informa suas finalidades e competências; apresenta as normas e regulamentos, as alterações ocorridas e o funcionamento da unidade; descreve a relação da unidade com seu ambiente de atuação; elenca os principais parceiros internos e externos e mostra o organograma, o mapa tático e os macroprocessos finalísticos.
- **Capítulo 3:** Discorre sobre o planejamento organizacional da SEMOB, apresentando os objetivos globais do exercício, a vinculação dos planos plurianuais com as competências institucionais da PNMU e as formas e instrumentos de monitoramento da execução e de resultados dos planos. Descreve o desempenho orçamentário, demonstrando os objetivos da unidade estabelecidos no PPA, as metas, bem como os resultados alcançados, analisando cada um deles. Mostra a execução orçamentária e financeira das ações da LOA e daquelas ações, que não constam na LOA e tiveram execução orçamentária e financeira no exercício, mostrando os empenhos e pagamentos realizados por ação orçamentária que se dá, na sua maioria, por descentralização de recursos aos entes federados, via Caixa Econômica Federal, atuando como Mandatária da União. Apresenta os montantes anuais de restos a pagar de exercícios anteriores, também por descentralização. Apresenta resumo dos contratos de repasses e os termos de compromisso vigentes no exercício, mostra dados sobre a situação da prestação de contas dos concluídos. Mostra a situação das obras realizadas com descentralização de recursos por meio de uma análise demonstrativa do atual estágio das obras atrasadas e paralisadas. Expõe um balanço global da carteira PAC. É apresentada a situação atual de implementação dos indicadores de desempenho.
- **Capítulo 4:** Trata da Governança, informando o atual estágio da governança, da gestão de riscos e dos controles internos da unidade.
- **Capítulo 5:** Apresenta as informações de gestão de pessoas da unidade, conteúdo sob gestão da CGRH/SPOA do Ministério, mostrando a estrutura de pessoal da Secretaria, o

demonstrativo das despesas com pessoal, a gestão de riscos relacionados ao pessoal e a contratação de estagiários recebidas da referida Coordenação-Geral.

– **Capítulo 6:** Dá informações sobre as despesas executadas diretamente pela UPC e sobre a declaração contábil do contador do MCidades.

– **Capítulo 7:** Informa sobre o tratamento das determinações e recomendações dos Órgãos de controle externo e interno.

1.2 Principais realizações da gestão no exercício

Em 2016, a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana deu continuidade ao apoio financeiro de empreendimentos de mobilidade urbana em diversas cidades do país, já contratados, tanto com recursos do Orçamento Geral da União (OGU) quanto de financiamento, efetuando o monitoramento dos empreendimentos.

Neste sentido, em 2016, foram efetivadas entregas de sistemas de mobilidade urbana à população, com trechos de sistemas sobre pneus: corredores de ônibus, BRTs e trechos de sistemas sobre trilhos: metrô e VLT. As execuções das infraestruturas de mobilidade urbana entregues ao tráfego em 2016 foram executadas via recursos do OGU e de financiamento e investimentos em mobilidade urbana do BNDES, tanto ao setor público quanto ao setor privado.

Das outras atividades desenvolvidas tem-se a conclusão dos *Cadernos Técnicos para Projetos de Mobilidade Urbana*, contendo considerações a serem adotadas em projetos para implantação de diferentes infraestruturas – Transporte Ativo, Sistemas de Prioridade ao Ônibus e Veículos Leve sobre Trilhos, trazendo subsídios técnicos para elaboração de projetos com melhor qualidade.

Houve, também, a *Cartilha de apoio aos parlamentares para apresentação de emendas*, desenvolvida pela Secretaria Executiva, na qual a SEMOB sugere a aplicação de recursos de emendas em investimentos que contribuam com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/2012, em especial priorizando os modos não motorizados sobre os motorizados (infraestrutura cicloviária e para pedestres), o planejamento da mobilidade urbana (elaboração de planos de mobilidade urbana e projetos) e a infraestrutura complementar de transporte público coletivo urbano (abrigos, corredores), visto os valores normalmente disponibilizados para emendas não permitirem a execução de projetos de grande envergadura.

1.3 Principais dificuldades encontradas pela unidade prestadora da conta (UPC) para a realização dos objetivos no exercício

A União atua prestando assistência técnica e apoio financeiro aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos da Lei 12.587/2012 e uma das principais dificuldades enfrentadas pela Secretaria é com relação ao desenvolvimento dos empreendimentos selecionados, pois a execução das infraestruturas de mobilidade urbana fica a cargo dos entes federados que, muitas vezes, possuem dificuldades para avançar nestes projetos.

Como a efetiva realização das obras depende dos entes federados, em 2016, tendo em vista que a carteira de empreendimentos selecionados de mobilidade urbana nos últimos anos possuía uma série de propostas selecionadas em caráter de excepcionalidade, nos emblemas Pacto pela Mobilidade e Extra Pauta, cujos procedimentos para contratação até 2016 não tiveram avanços, os

mesmos foram tornados insubsistentes no final de 2016, por meio das Portarias nº 632 e 633, de 29 de dezembro de 2016, respectivamente, propostas de financiamento e de OGU.

Nestas Portarias, tem-se, no total 135 empreendimentos selecionados que foram cancelados (tornados insubsistentes), sendo 43 propostas de FIN, no valor de R\$ 10.533.991.764,45 e 92 propostas selecionadas com recursos do OGU, no valor de R\$ 8.928.616.249,29.

Além disso, foram canceladas dez propostas selecionadas e contratadas, cujas obras não haviam iniciado e continham cláusulas suspensivas não superadas até o final do exercício de 2016, cujo somatório é de R\$ 4.008.000.000,00.

Assim, o total geral de insubsistências no exercício de 2016 foi de 145, com 102 propostas de OGU, no valor de R\$ 12,94 bi (R\$ 12.936.616.249,29) e 43 propostas de FIN, no valor de R\$ 10,53 bi (R\$ 10.533.991.764,45), reduzindo substancialmente a carteira de projetos, de forma a concentrar esforços nas obras mais viáveis.

Outras informações

Encontram-se em andamento três ações, que não envolvem recursos diretos do Governo Federal, mas contribuem com a mobilidade urbana e com a redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE), colaborando com a efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e da Política Nacional sobre a Mudança do Clima (PNMC), reconhecendo os compromissos nacionais voluntários assumidos para redução de emissões de GEE:

a) convênio de financiamento não reembolsável de investimento do Fundo Global para o Meio Ambiente (GEF), tendo como agência implementadora o BID, para desenvolvimento de ferramentas técnicas e de conhecimento para o planejamento e implantação de projetos e ações de mobilidade urbana sustentável, incorporando a potencial redução de gases de efeito estufa (GEE) associada à mobilidade nas grandes cidades brasileiras. Encontram-se em desenvolvimento projetos-pilotos de gestão de demanda por viagem (TDM) em Belo Horizonte e de desenvolvimento de estratégias de transporte ativo (não motorizado) em Fortaleza e Brasília. Teve início em abril de 2015 e estende-se até março de 2018;

b) em andamento desde dezembro de 2015 tem-se a cooperação técnica entre o Brasil e a Alemanha, no projeto denominado Eficiência Energética na Mobilidade Urbana, com vistas a aprimorar condições institucionais e técnicas no setor de mobilidade urbana no país, que promovam o aperfeiçoamento da gestão, e por conseguinte, o aumento da eficiência energética e a redução de emissões de GEE, parceria técnica que eleva a projeção do MCidades no contexto institucional, técnico e acadêmico da mobilidade urbana sustentável. Tem duração prevista de 2,5 anos;

c) um terceiro projeto, concluído em março de 2016, que reforça o conhecimento das estratégias de reduções de emissões por meio da mobilidade urbana é com o governo britânico e tem por objetivo a elaboração de subsídios ao Plano Setorial de Adaptação da Mobilidade Urbana à Mudança do Clima, corroborando a construção de conhecimento em âmbito nacional em torno do tema das mudanças climáticas e da adaptação na mobilidade urbana.

Outro aspecto importante foi a participação do Governo Federal nos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos do Rio de Janeiro, apoiando novas infraestruturas e requalificações do sistema de transporte público, consistindo num dos principais legados que os jogos trouxeram para a cidade, impulsionando melhorias na qualidade de vida dos moradores.

Neste sentido, destaca-se de uma forma especial, como legado em mobilidade e requalificação urbana, o VLT Carioca no Rio de Janeiro, que teve apoio de recursos do Orçamento Geral da União do Ministério das Cidades. Esta moderna tecnologia de transporte está sendo implantada na região do Centro do Rio, já estando em operação seu primeiro trecho, contribuindo para a requalificação da infraestrutura da área, com integração a outros meios de transporte,

melhorando o trânsito da região. O sistema compreende uma extensão de 28 km e prevê 300 mil passageiros beneficiados por dia.

No final do exercício de 2016 teve destaque o lançamento do REFROTA₁₇, proposta para incentivar a renovação da frota de ônibus no país, pelos concessionários e permissionários, que trará benefícios diretos aos passageiros, aprimorando os sistemas de transporte público coletivo, melhorando as condições de deslocamento da população e a efetividade na prestação dos serviços de transporte, além da eficiência na circulação urbana, conforme preconiza a Lei de Mobilidade Urbana. Surgiu com o objetivo de alavancar as contratações do setor privado.

A Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana iniciou, no final de 2016, uma série de reuniões para identificar os gargalos nas seleções e contratações de financiamento ao setor privado, aberta desde 2015, reunindo o Agente Operador do FGTS (Caixa Econômica Federal), Agentes Financeiros, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras (ANEF), Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), vindo a propor um recorte específico de seleção para Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros que denominou REFROTA₁₇, exclusivamente para Aquisição de Ônibus.

A frota renovada traz como benefício a redução das emissões de gases de efeito estufa na atmosfera, considerando que os veículos atuais são fabricados com tecnologia mais avançada no quesito controle de emissões.

O REFROTA₁₇ desenvolve-se no âmbito do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (Pró-Transporte), financiamentos com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), cujo detalhamento é apresentado em relatório de gestão específico.

Em relação aos aspectos regulatórios da mobilidade urbana, em outubro de 2016, o Governo Federal publicou a Medida Provisória nº 748 com vistas a prorrogar o prazo de três anos, previsto nos parágrafos 3º e 4º do artigo 24 da Lei nº 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade, nos quais havia a exigência dos municípios elaborarem seus planos de mobilidade urbana.

O novo prazo definido foi de sete anos a contar da vigência da referida lei, tomando por base o ínfimo número de Municípios brasileiros que possuíam os respectivos Planos de Mobilidade Urbana devidamente aprovados em suas Casas Legislativas à época.

A não elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana, no prazo previsto, acarretou a aplicação da norma do § 4º do aludido art. 24 da Lei nº 12.587/2012, segundo a qual ficaria vedada a transferência de recursos da União destinados a empreendimentos de mobilidade urbana e consequente, *“paralisação de importantes empreendimentos em infraestrutura de mobilidade urbana no País, com nítido comprometimento de direito social expressamente consignado no art. 6º da Constituição Federal de 1988”*, conforme argumentação da Medida Provisória.

Em 26 de dezembro de 2016, foi aprovada a Lei nº 13.406, que alterou a Política Nacional de Mobilidade Urbana, passando a constar o prazo para compatibilização do Plano de Mobilidade Urbana com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor da Lei 12.587/2012.

A alteração da lei define que os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data da promulgação da Lei 12.587/2012 terão o prazo máximo de 6 (seis) anos para elaborá-lo, findo o qual ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, até que atendam à exigência desta Lei.

Após a publicação da Lei nº 13.406/2016 a Medida Provisória perdeu seu efeito.

2.0 VISÃO GERAL DA UNIDADE

2.1 Finalidade, estrutura e competências

As competências do Ministério das Cidades estão definidas na Lei nº. 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios.

Nelas estão as políticas setoriais de habitação, saneamento ambiental, transporte urbano e trânsito; a promoção, em articulação com as diversas esferas de governo, com o setor privado e organizações não governamentais, de ações e programas de urbanização, de habitação, de saneamento básico e ambiental, transporte urbano, trânsito e desenvolvimento urbano e políticas de subsídio à habitação popular, saneamento e transporte urbano além de planejamento, regulação, normatização e gestão da aplicação de recursos em políticas de desenvolvimento urbano, urbanização, habitação, saneamento básico e ambiental, transporte urbano e trânsito.

Assim, no âmbito do transporte e da mobilidade urbana, tem-se a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana que vem atuando desde 2003 de acordo com as competências dos órgãos específicos singulares previstas no Decreto nº 4.665, de 3 de abril de 2003.

A estrutura estabelecida no referido Decreto compreendia o Departamento de Cidadania e Inclusão Social (DECIS), o Departamento de Mobilidade Urbana (DEMOB) e o Departamento de Regulação e Gestão (DEREG). De forma complementar, a Portaria nº 227, de 4 de julho de 2003, e suas alterações, dispunha sobre o Regimento Interno do Ministério das Cidades, aprovando a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão do Ministério das Cidades, complementando o Decreto nº 4.665.

Em dezembro de 2016, o Decreto nº 8.927, de 8 de dezembro de 2016, reestruturou o Ministério das Cidades, aprovando nova Estrutura Regimental e Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e Funções de Confiança do Ministério das Cidades.

A Secretaria passou a se chamar Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, composta por três Departamentos: Departamento de Mobilidade Urbana, Departamento de Financiamentos à Mobilidade Urbana e Departamento de Planejamento e Informações.

A missão da Secretaria definida no Plano Estratégico é fomentar a implantação da política de mobilidade urbana com a finalidade de proporcionar o acesso universal à cidade, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável.

As competências da Secretaria são:

I - formular, propor, acompanhar e avaliar a Política Nacional da Mobilidade Urbana e os instrumentos necessários à sua implementação;

II - formular, em articulação com as esferas de governo, com o setor privado e com as organizações não governamentais, políticas, programas e ações relacionados ao acesso aos serviços e à infraestrutura de mobilidade urbana;

III - promover ações de cooperação técnica com Estados, o Distrito Federal e Municípios, organizações públicas e sociedade civil que atuam na área da mobilidade urbana, estimulando a realização de programas e ações de capacitação de recursos humanos, de aprimoramento da gestão e de desenvolvimento tecnológico relacionado aos serviços de transporte coletivo e à circulação urbana;

IV - promover, fomentar e avaliar o aperfeiçoamento institucional e da regulação dos serviços de transporte coletivo urbano, e a articulação e a integração das políticas setoriais de transporte urbano e trânsito nas aglomerações urbanas;

V - promover e estimular estudos e pesquisas na área da mobilidade urbana sustentável, e o aperfeiçoamento da legislação e de mecanismos institucionais diferenciados para os usuários do transporte coletivo;

VI - organizar e difundir informações para o planejamento e a gestão da Política de Mobilidade Urbana;

VII - implementar mecanismos para o financiamento da infraestrutura e dos serviços de transporte coletivo urbano;

VIII - atuar junto ao Departamento Nacional de Trânsito, na promoção e no fomento de programas e ações de apoio institucional para reduzir o número de acidentes e de vítimas no trânsito urbano;

IX - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana;

X - supervisionar as atividades de planejamento, orçamento e gestão no âmbito da Secretaria, em articulação com a Subsecretaria de Planejamento, Orçamento e Administração; e

XI - supervisionar a modernização dos sistemas metroferroviários sob a gestão do Governo Federal, por meio de empresas vinculadas.

Em síntese, a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB) tem como finalidade formular e implementar a política nacional de mobilidade urbana, entendida como a política de desenvolvimento urbano, que tem por objetivo a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do município, priorizando os modos de transporte coletivo e os não-motorizados, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável.

A atuação da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana se dá por meio do instrumento da política de desenvolvimento urbano denominado Política Nacional de Mobilidade Urbana, que advém de competência estabelecida na lei fundamental e suprema do país, conforme descrito a seguir.

Contexto de atuação

A atuação da Secretaria segue os preceitos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, cujas diretrizes estão definidas na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que tem como objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, promovendo a qualidade do sistema de mobilidade urbana, de modo a garantir as condições de deslocamento adequado às pessoas. O foco é o transporte público coletivo urbano, intermunicipal de caráter urbano e metropolitano, e o transporte não motorizado.

A União tem como atribuição prestar assistência técnica e financeira aos entes federativos, contribuir com a capacitação continuada da mobilidade urbana, fomentar projetos de transporte público, organizar e disponibilizar informações sobre o sistema de mobilidade urbana.

2.2 Normas e regulamentos de criação, alteração e funcionamento da unidade

I - Constituição da República Federativa do Brasil de 1988

Identificando-se as normas/regulamentos que regem a atuação da Unidade, inicia-se pela Constituição de 1988 que estabelece no inciso XX do art. 21 como competência da União instituir

diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos.

II - Lei nº. 10.683, de 28 de maio de 2003

Após a Constituição definir como competência da União instituir as diretrizes para o transporte urbano, a **Lei nº. 10.683/2003** dispôs sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e definiu, no seu art. 27, as competências do Ministério das Cidades, referindo-se às políticas setoriais de habitação, saneamento ambiental, transporte urbano e trânsito; a promoção, em articulação com as diversas esferas de governo, com o setor privado e organizações não governamentais, de ações e programas de urbanização, de habitação, de saneamento básico e ambiental, transporte urbano, trânsito e desenvolvimento urbano e políticas de subsídio à habitação popular, saneamento e transporte urbano além de planejamento, regulação, normatização e gestão da aplicação de recursos em políticas de desenvolvimento urbano, urbanização, habitação, saneamento básico e ambiental, transporte urbano e trânsito.

III - Decreto nº. 4.665, de 3 de abril de 2003

Na regulamentação mais específica, o Decreto nº. **4.665/2003** aprovou a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão do Ministério das Cidades, estabelecendo, no seu art. 15, as competências institucionais da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana.

O propósito da Secretaria é a formulação, proposição, acompanhamento e avaliação da Política Nacional da Mobilidade Urbana, bem como os instrumentos necessários à sua implementação, de forma integrada com as demais políticas públicas voltadas para o desenvolvimento urbano sustentável, especialmente as de habitação, saneamento, meio ambiente e demais programas urbanos, promovendo ações de cooperação técnica com estados, Distrito Federal e municípios, organizações públicas e sociedade civil que atuam na área da mobilidade urbana.

Prevê, também, a formulação, em articulação com as esferas de governo, com o setor privado e organizações não governamentais, políticas, programas e ações relacionadas ao acesso aos serviços de transporte coletivo e à mobilidade urbana e estimular o desenvolvimento tecnológico dos setores de transporte coletivo e circulação urbana.

Também, dispõe sobre o aperfeiçoamento da legislação e de mecanismos institucionais diferenciados com vistas a uma maior efetividade das políticas sociais aos usuários do transporte coletivo, visando à redução da pobreza urbana e à inclusão social e estimular estudos e pesquisas na área da mobilidade urbana sustentável e implementação de mecanismos para o financiamento da infraestrutura e dos serviços de transporte coletivo urbano, bem como promover e fomentar programas e ações de capacitação de recursos humanos e de desenvolvimento da gestão dos serviços de transporte coletivo e da circulação urbana e promover e fomentar programas e ações de apoio institucional para reduzir o número de acidentes e de vítimas no trânsito urbano.

O funcionamento da Unidade, deu-se, até 2016, de acordo com o Decreto Federal nº 4.665, de 3 de abril de 2003 no qual a estrutura organizacional da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana é formada por três Departamentos: Departamento de Cidadania e Inclusão Social (DECIS); Departamento de Mobilidade Urbana (DEMOB) e Departamento de Regulação e Gestão (DEREG).

De forma complementar, a **Portaria nº 227, de 4 de julho de 2003** e suas alterações, do Ministério das Cidades, dispôs sobre o Regimento Interno do Ministério das Cidades.

IV - Decreto nº 8.927, de 8 de dezembro de 2016

No final de 2016, o Decreto nº 8.927/2016, reestruturou o Ministério das Cidades, aprovando nova Estrutura Regimental e Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e Funções de Confiança do Ministério das Cidades, conforme já mencionado neste Relatório. A validade deste Decreto efetivou-se em janeiro de 2017. Este Relatório de Gestão inicia a transição, dando maior ênfase para a nova estrutura, porém citando a estrutura vigente até 10 de janeiro de 2017.

V - Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012

Esta Lei institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e é o principal instrumento de atuação da Secretaria.

VI - Portaria nº 538, de 9 de outubro de 2015

Aprova versão vigente do Manual para apresentação de proposta no âmbito do Programa 2048 Mobilidade Urbana e Trânsito de ações sob a gestão e responsabilidade da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Publicada no DOU de 13 de outubro de 2015, Seção 1, página 47. Manual atualizado disponível em <http://www.cidades.gov.br/component/content/article/140-secretaria-nacional-de-transporte-e-da-mobilidade/programassemob/2028-programa-2048-mobilidade-urbana-e-transito>. Este Manual apresenta as ações do OGU relativas à Mobilidade Urbana.

VII – Manuais Gerais do Ministério das Cidades, disponíveis em <http://www.cidades.gov.br>:

Portaria MCIDADES nº 164, de 12 de abril de 2013, e alterações – Aprova o Manual de Instruções para Aprovação e Execução dos Programas e Ações do Ministério das Cidades inseridos no Programa de Aceleração do Crescimento – PAC:

Manual de Instruções para Aprovação e Execução dos Programas e Ações do Ministério das Cidades – Projetos inseridos no Programa de Aceleração do Crescimento – MICE PAC (Atualizado: 29/04/2015).

Manual de Instruções para Aprovação e Execução dos Programas e Ações do Ministério das Cidades Transferências Voluntárias - Contratos de Repasse com valor de repasse igual ou superior a R\$ 750 mil.

Manual de Instruções para Contratação e Execução dos Programas e Ações do Ministério das Cidades - PROCEDIMENTO SIMPLIFICADO (Atualizado:15.04.2016).

VIII – Normativos do Programa de Financiamento

Instrução Normativa MCIDADES nº 41, de 24 de outubro de 2012 - Regulamenta o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - PRÓ-TRANSPORTE.

IX – Outras publicações de referência, disponíveis em <http://www.cidades.gov.br/mobilidade-urbana>:

PlanMob - Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana - 2015;

Relatório de Indicadores de efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana – 2016;

Política Nacional de Mobilidade Urbana - Cartilha da Lei nº 12.587/12 – 2013;

Planejamento em Mobilidade Urbana - Projeto Diálogos Setoriais União Européia - Brasil – 2013;
Caderno Técnico Sistemas de Prioridades ao Ônibus – 2016;
Caderno Técnico Transporte Ativo – 2016;
Caderno Técnico Veículo Leve sob Trilhos – 2016;
Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades – 2007;
Cartilha do Ciclista;
Manual de BRT - Bus Rapid Transit - Guia de Planejamento – 2008;
Plano Setorial de Transporte e de Mobilidade Urbana para Mitigação e Adaptação à Mudança do Clima (PSTM) – 2013;
Cartilha Moderação de Tráfego: Medidas para humanização da cidade;
Coleção Brasil Acessível – 2008.

2.3 Ambiente de atuação

A atuação da esfera federal na mobilidade urbana está definida na Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que são: prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios; contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal; organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo; fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas; fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

Os principais Programas geridos pela Unidade são:

2.3.1 Programa 2048 Mobilidade Urbana e Trânsito – OGU:

- Ação orçamentária 10SS: apoio a sistemas de transporte público coletivo urbano.

Produto: Apoio técnico e assistência financeira à requalificação e implantação de sistemas estruturantes de transporte público coletivo, visando a ampliação da capacidade e promovendo a integração intermodal, física e tarifária do sistema de mobilidade nos centros urbanos.

- Ação orçamentária 10ST: apoio a sistemas de transporte não-motorizados.

Produto: Apoio técnico e assistência financeira à implantação de passeios, passarelas, ciclovias e ciclofaixas, bicicletários, travessias, guias rebaixadas, bem como a sinalização necessária (vertical, horizontal, semafórica e de orientação), promovendo a integração deste com os demais modos dos sistemas de transporte e de circulação urbanos.

- Ação orçamentária 10SR: apoio à elaboração de planos de mobilidade urbana e de projetos de sistemas de transporte público coletivo urbano.

Produto: Apoio técnico e assistência financeira à elaboração de planos de mobilidade urbana, projetos básicos e executivos de sistemas de mobilidade urbana que promovam a mobilidade urbana sustentável.

- Ação orçamentária 2D47: apoio a medidas de moderação de tráfego.

Produto: Apoio técnico e assistência financeira à elaboração de projetos (como item de investimento) e implantação de infraestruturas que contribuam para a redução dos conflitos entre veículos, pedestres e ciclistas, mediante alterações na geometria da via, redutores de velocidade, travessias de pedestres em nível, fechamento de ruas, diferenciação de pavimentos, entre outros.

2.3.2 Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (Pró-Transporte) - Financiamento:

O Ministério das Cidades, através da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, atua no fomento à implantação e modernização de sistemas de infraestrutura de Mobilidade Urbana, como Gestor da Aplicação do Programa com recursos do FGTS:

Produtos:

- implantação/modernização de sistemas de infraestrutura do transporte coletivo urbano e da mobilidade urbana, incluindo obras civis, equipamentos, investimentos em tecnologia, sinalização e/ou aquisição de veículos de todos os modos de transporte (trilhos, pneus, hidroviação) e afins;
- obras civis, e equipamentos de vias segregadas, vias exclusivas, faixas exclusivas e corredores dos sistemas de veículos sobre trilhos e pneus, inclusive sinalização;
- terminais, incluindo bicicletários e garagens junto aos locais de integração dos modais, e pontos de conexão de linhas de transporte público coletivo urbano, em todas as modalidades;
- abrigos nos pontos de parada de transporte público coletivo urbano de passageiros;
- projetos básicos (incluindo estudos e projetos de concepção) e executivos para empreendimento, desde que incluídos no escopo da proposta de implementação;
- equipamentos e sistemas de informática e/ou telecomunicações para aplicação de uso embarcado e não embarcado, inclusive tecnologias que otimizem a integração, controle e modernização do sistema de transporte público coletivo urbano, como bilhetagem eletrônica e central de controle operacional;
- implantação, calçamento, pavimentação, recapeamento de vias locais, coletoras, arteriais, estruturantes e exclusivas de pedestres, que beneficiem diretamente a circulação, a acessibilidade e a mobilidade urbana, incluindo ciclofaixas, ciclovias e circulação de pedestres;

Como subprograma específico para o setor privado, conforme já citado neste Relatório, tem-se, lançado em dezembro de 2016 e instituído em janeiro de 2017, o *REFROTA*₁₇ - Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros, apresentado no âmbito do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (Pró-Transporte).

Produto: Financiamento, exclusivamente para o setor privado, com vistas à aquisição de ônibus, visando ampliar a eficiência dos prestadores de serviços de mobilidade urbana e com isso melhorar a qualidade de vida da população.

Entregas: Exclusivamente veículos do sistema de transporte sobre pneus, do tipo:

Tipo 1: Micro-ônibus, Miniônibus, Midiônibus e ônibus básico;

Tipo 2: Ônibus Padron, Ônibus Articulado e Ônibus Biarticulado.

2.4 Organograma

O organograma da Secretaria, em vigor em 31 de dezembro de 2016, estabelecido no Decreto nº. 4.665, de 3 de abril de 2003, que aprovou a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão do Ministério das Cidades, está apresentado a seguir:

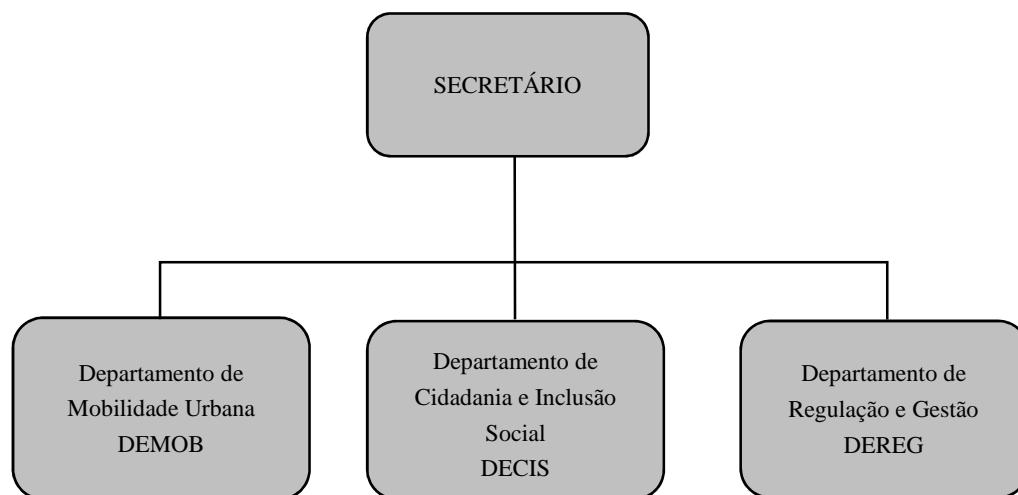


Figura 1 - Organograma da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

Por outro lado, de acordo com o Decreto 8.927, de 8 de dezembro de 2016, cuja entrada em vigor foi em 11 de janeiro de 2017, o organograma da Secretaria está apresentado na figura a seguir:

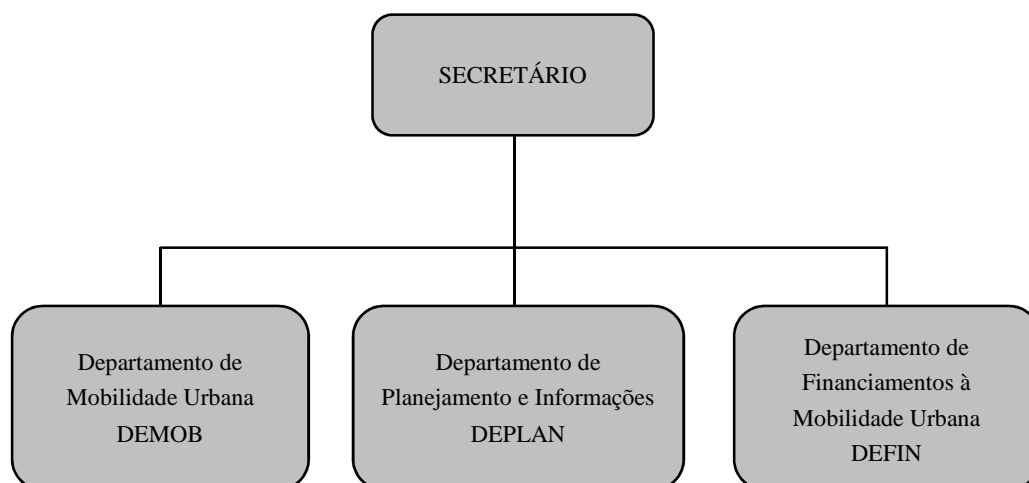


Figura 2 - Organograma da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana

De acordo com as competências dos órgãos específicos singulares previstas no Decreto nº 4.665, de 3 de abril de 2003, tem-se o Departamento de Cidadania e Inclusão Social (DECIS) ao qual compete propor diretrizes, programas e ações para universalização do acesso aos serviços de transporte coletivo, à inclusão social e redução da pobreza urbana; desenvolver e propor legislação de mecanismos institucionais diferenciados para a avaliação do impacto social das políticas e projetos; e propor mecanismos de apoio à gestão participativa e de controle social sobre as ações da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana.

Ao Departamento de Mobilidade Urbana (DEMOB) compete propor as bases para a integração intersetorial da Política Nacional da Mobilidade Urbana com as demais políticas afetas ao desenvolvimento urbano sustentável, especialmente as de Habitação, Saneamento e Meio Ambiente; apoiar a implantação do Estatuto da Cidade nas questões relativas à mobilidade urbana; analisar e propor instrumentos de incentivo ao desenvolvimento tecnológico; analisar e propor diretrizes de apoio ao transporte não motorizado envolvendo pedestres e ciclistas; desenvolver e estimular novas formas de financiamento da infraestrutura do setor; e formular normas e procedimentos para a operacionalização dos programas e ações que envolvam recursos gerenciados pela União.

Ao Departamento de Regulação e Gestão (DEREG) compete desenvolver e fomentar ações de desenvolvimento e aperfeiçoamento institucional, regulatório e dos processos de delegação dos serviços afetos à mobilidade urbana; propor e coordenar programas e ações, promover ações que induzam à gestão compartilhada e cooperativa entre as esferas de governo nas aglomerações urbanas; formular e propor, acompanhar e avaliar os programas e ações dos Planos Plurianuais, no que concerne à mobilidade urbana; coordenar, implementar e acompanhar o processo de planejamento estratégico da Secretaria; formular, em articulação com a SPOA, a proposta anual de orçamento da Secretaria e monitorar sua execução; e implantar, gerenciar e manter atualizada a base de dados e o sistema de informações da Política de Mobilidade Urbana, promovendo a sua disseminação.

A Portaria nº 227, de 4 de julho de 2003, e suas alterações, que dispõe sobre o Regimento Interno do Ministério das Cidades, complementou o Decreto nº 4.665, definindo que compete ao Gabinete planejar, orientar, coordenar e controlar as atividades atribuídas à Secretaria; zelar pela adequação e atualização das ações atribuídas à Secretaria; coordenar, implementar e acompanhar o processo de planejamento estratégico da Secretaria; formular, em articulação com a Subsecretaria de Planejamento, Orçamento e Administração, a proposta anual de orçamento da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana e monitorar sua execução; e formular e propor, acompanhar e avaliar os programas e ações dos Planos Plurianuais, no que concerne à mobilidade urbana.

A Tabela a seguir apresenta o titular e respectivo cargo dos responsáveis pelas Unidades da Secretaria, nos termos do Decreto nº. 4.665, de 3 de abril de 2003, que aprovou a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão do Ministério das Cidades, estabelecendo, no seu art. 15, as competências institucionais da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana.

Tabela 1 - Informações sobre áreas ou subunidades estratégicas

Áreas/ Subunidades Estratégicas	Titular	Cargo	Período de atuação
Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana	Dario Rais Lopes	Secretário Nacional (DAS 101.6)	De 01/01/2016 a 13/06/2016
	Vago	Secretário Nacional (DAS 101.6)	De 14/06/2016 a 15/08/2016
	José Roberto Generoso	Secretário Nacional (DAS 101.6)	De 16/08/2016 a 31/12/2016
Departamento de Mobilidade Urbana (DEMOB)	Luiza Gomide de Faria	Diretor (DAS 101.5)	De 01/01/2016 a 09/06/2016
	Vago	Diretor (DAS 101.5)	De 10/06/2016 a 30/08/2016
	Cléver Ubiratan Teixeira de Almeida	Diretor (DAS 101.5)	De 31/08/2016 a 31/12/2016
Departamento de Regulação e Gestão (DEREG)	Edilson dos Santos Macedo	Diretor (DAS 101.5)	De 01/01/2016 a 30/05/2016
	Vago	Diretor (DAS 101.5)	De 31/05/2016 a 26/09/2016
	Gelson da Silva Mello	Diretor (DAS 101.5)	De 27/09/2016 a 31/12/2016
Departamento de Cidadania e Inclusão Social (DECIS)	Marco Antônio Vivas Motta	Diretor (DAS 101.5)	De 01/01/2016 a 13/12/2016
	Vago	Diretor (DAS 101.5)	De 14/12/2016 a 31/12/2016

2.5 Macroprocessos finalísticos

O infográfico a seguir mostra o Mapa Tático da Secretaria, concluído em 2016, etapa inicial do Planejamento Tático da Secretaria que terá prosseguimento em 2017; nele estão mapeados os objetivos estratégicos da UPC:

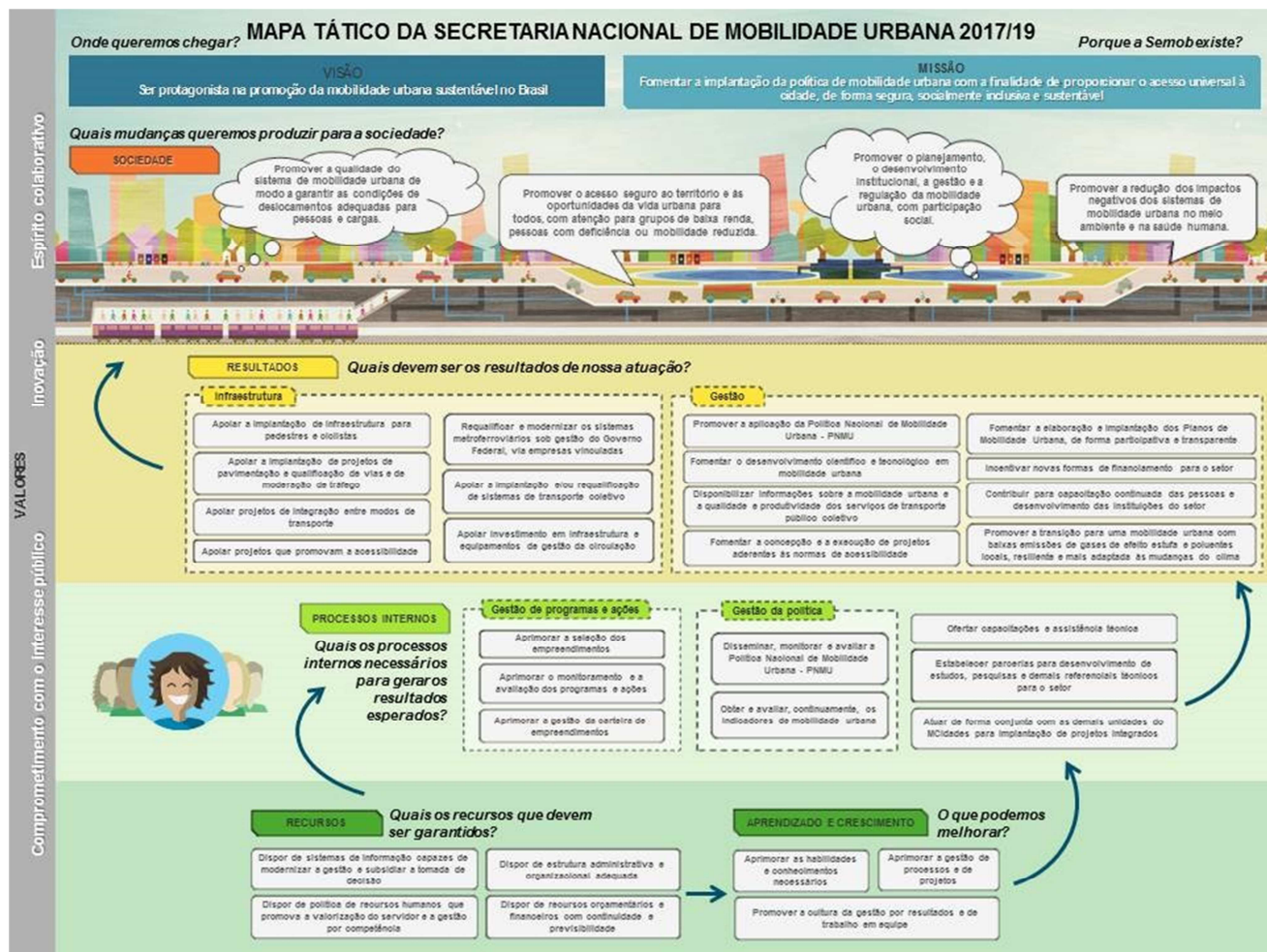


Figura 3 – Infográfico do Mapa Tático da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana

Os macroprocessos finalísticos da Secretaria são aqueles relacionados com o negócio e a razão de existir da Secretaria, ou seja, com a formulação e implantação da Política de Mobilidade Urbana, de forma integrada com a política de desenvolvimento urbano, proporcionando o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os não motorizados, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável.

Na Tabela a seguir estão apresentados os Macroprocessos Finalísticos, identificando as atividades/ produtos e serviços mais relevantes, a cargo de cada unidade, de uma forma resumida, atendendo às orientações do *e-Contas* para elaboração do Relatório de Gestão deste exercício. O conteúdo da Tabela, a partir da reestruturação, está em processo de readequação.

Tabela 2 - Macroprocessos Finalísticos

Macroprocesso	Descrição	Atividades/produtos e serviços	Responsáveis
<p>Formulação e gestão de ações estruturantes para o setor de Mobilidade Urbana.</p>	<p>- Formulação e debate das políticas de mobilidade urbana.</p>	<p>a. Apoio à implementação das diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana;</p> <p>b. Integração intersetorial da Política Nacional da Mobilidade Urbana com as demais políticas afetas ao desenvolvimento urbano sustentável;</p> <p>c. Programa de Capacitação – Política Nacional de Mobilidade Urbana;</p> <p>d. Pesquisas;</p> <p>e. Apoio ao planejamento da Mobilidade Urbana;</p> <p>f. Sistema Nacional de Informações sobre mobilidade urbana.</p>	<p>Departamento de Cidadania e Inclusão Social (DECIS)</p>
	<p>- Desenvolvimento Institucional dos Entes Federados e demais agentes do setor.</p>		
<p>Gestão e monitoramento dos empreendimentos de Mobilidade Urbana</p>	<p>Processo de seleção dos empreendimentos e posterior acompanhamento dos trâmites de contratação (OGU e FIN – PAC).</p>	<p>g. Análises técnicas de enquadramento de propostas para seleção de empreendimentos de Mobilidade Urbana;</p> <p>h. Acompanhamento de contratos visando à elaboração de projetos e à implantação de infraestrutura de Mobilidade Urbana.</p>	<p>Departamento de Mobilidade Urbana (DEMOB)</p>
	<p>- Gestão e acompanhamento da execução dos empreendimentos de Mobilidade Urbana (OGU e FIN – PAC).</p>		

<p>Formulação e Gestão dos recursos para a Mobilidade Urbana. (*)</p>	<p>- Desenvolvimento e estímulo de novas formas de financiamento da infraestrutura e dos serviços do setor;</p> <p>- Aperfeiçoamento dos instrumentos de financiamento com vistas a uma maior efetividade dos apoios a empreendimentos de mobilidade urbana.</p>	<p>i. Execução orçamentária e financeira das ações da Secretaria;</p> <p>j. Avaliação dos programas e ações dos Planos Plurianuais, no que concerne à mobilidade urbana, incluindo a parte extraorçamentária (FIN – FGTS);</p> <p>k. Interlocução com os Agentes Financeiros, no que tange à execução orçamentária e financeira dos contratos de repasse e termos de compromisso;</p> <p>l. Representação com os Órgãos e Entidades do sistema financeiro relacionados com as operações de crédito em Mobilidade Urbana.</p>	<p>Departamento de Regulação e Gestão (DEREG)</p>
---	--	--	--

(*) Obs.: O enquadramento dos investimentos e a gestão e monitoramento dos investimentos via emendas parlamentares das Ações do Programa 2048 Mobilidade Urbana e Trânsito, passíveis de receber emendas parlamentares via SICONV, Não PAC ficou, em 2016, a cargo do DEREG.

2.6 Principais Parceiros

A seguir são identificados os atores que, juntamente com a Secretaria viabilizam sua atuação.

2.6.1. Internos

- Coordenações Gerais da Subsecretaria de Planejamento, Orçamento e Administração (SPOA): Coordenação-Geral de Orçamento e Finanças (CGOrf) e Coordenação-Geral de Planejamento (CGPlan);

- Secretaria Executiva (SE): Gabinete e Diretoria de Integração, Avaliação e Controle Técnico - Diretoria de Integração, Avaliação e Controle Técnico do Ministério das Cidades (DIACT);

- Secretarias Nacionais de Habitação (SNH), de Saneamento Ambiental (SNSA) e de Acessibilidade e Programas Urbanos (SNAPU) num processo de integração das políticas;

- Consultoria Jurídica;

- Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (TRENSURB) empresas responsáveis pela operação de sistemas metroviários existentes e por ações orçamentárias do Programa 2048 Mobilidade Urbana e Trânsito que contribuem com os objetivos do PPA 2016/2019, cujo detalhamento é apresentado em Relatórios de Gestão específicos destas unidades;

- Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).

2.6.2. Externos

2.6.2.1. No Governo Federal

- Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), financiando por meio de linha de financiamento própria, obras de mobilidade urbana;

- Caixa Econômica Federal (CAIXA): atuando como Mandatária da União nos contratos de repasses e termos de compromisso com recursos do OGU; e como Agente Operador e Agente Financeiro nos contratos de financiamento com recursos do FGTS, em especial as Gerências: Gerência Nacional de Transferência Obrigatória (GETRO); Gerências Executivas locais da CAIXA (GIGOV); Gerência Nacional de Crédito Saneamento e Infraestrutura (GECOIA) e Gerência Nacional de Ativo – FGTS (GEAVO);

- Casa Civil da Presidência da República;

- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA);

- Ministério do Esporte, nas ações voltadas aos Jogos Olímpicos 2016;

- Ministério do Meio Ambiente (MMA), nas ações voltadas à sustentabilidade, mudança do clima;

- Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MPDG), em especial: Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura (SDI), sucessora da SEPAC, nas ações de investimentos de

mobilidade urbana e Secretaria de Planejamento e Assuntos Econômicos (SEPlan), sucessora da SPI, nas questões relativas ao PPA.

- Ministério do Trabalho (MT), nas ações de financiamentos com recursos do FGTS;
- Escola Nacional de Administração Pública (ENAP), nas ações de capacitação.

2.6.2.2. No âmbito dos demais entes federativos

- Municípios;
- Estados;
- Distrito Federal.

Parceiros fundamentais tendo em vista a atuação descentralizada do Ministério das Cidades.

2.6.2.3. Privados

- Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras (ANEF);
- Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU);
- Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP);
- Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA);
- Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos);
- Concessionárias ou permissionárias do transporte público coletivo urbano;
- Agentes Financeiros com interesse na habilitação para financiamentos com recursos do FGTS;
- Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA);
- Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP);
- Sociedades de Propósitos Específicos (SPEs) relacionadas ao transporte público coletivo urbano;
- WRI Brasil Cidades Sustentáveis- (EMBARQ Brasil).

3.0 PLANEJAMENTO ORGANIZACIONAL E DESEMPENHOS ORÇAMENTÁRIO E OPERACIONAL

Esta seção do Relatório de Gestão apresenta a forma como esta UPC planejou sua atuação e o seu desempenho com relação aos objetivos e metas estabelecidos.

Está estruturada em três grandes tópicos: planejamento organizacional, formas e instrumentos de monitoramento da execução (resultados dos planos) e resultados da execução orçamentária, operacional e financeira (PPA, ações e descentralizações).

3.1 Planejamento Organizacional

Quanto ao planejamento organizacional inicia-se com o instrumento de planejamento máximo que baliza a atuação da Secretaria que é o Plano Plurianual PPA 2016/2019.

É apresentado, inicialmente, um resumo dos objetivos do PPA. E após, é mostrada a descrição detalhada dos objetivos e metas e a vinculação entre os objetivos propostos no PPA 2016/2019, no que se refere à Mobilidade Urbana, e as competências institucionais estabelecidas na Lei nº 12.587/2012, que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana, nos seus diversos aspectos.

É demonstrado o estágio atual do planejamento estratégico da Secretaria.

3.1.1 Descrição sintética dos objetivos do exercício

Conforme apresentado, a UPC evoluiu na concepção de seu Planejamento Estratégico até o Mapa Estratégico, que foi integralmente elaborado por Grupo de Trabalho composto por servidores efetivos da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, com apoio do Escritório de Projetos da Secretaria Executiva (SE).

O exercício de 2016 marca o início do Plano Plurianual PPA 2016/2019, que teve seu desenvolvimento realizado em Oficinas na ENAP, com a coordenação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, reunindo os diferentes atores envolvidos, SEMOB, CBTU, Trensurb, Denatran, CAIXA (Agente Operador), BNDES, Casa Civil, entre outros, quando foram definidos dois Objetivos para o Programa 2048 – Mobilidade Urbana e Trânsito e novos indicadores.

O primeiro objetivo, referente às entregas de produtos dos investimentos apoiados pelo Governo Federal para a Mobilidade Urbana, e o segundo, à gestão da política de mobilidade urbana:

- **Objetivo 0574** que apresenta o apoio a implantação, expansão e requalificação dos sistemas de mobilidade urbana com soluções acessíveis, sustentáveis e compatíveis com as características locais e regionais, priorizando os modos de transporte público coletivo e os não motorizados e promovendo a integração modal, física e tarifária.
- **Objetivo 0584** que prevê a implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana promovendo o fortalecimento institucional do setor e o planejamento integrado ao desenvolvimento urbano e territorial.

Foram previstas metas qualitativas e quantitativas, conforme detalhado mais a frente neste Relatório.

3.1.2 Estágio de implementação do planejamento estratégico

Estão em curso três iniciativas coordenadas entre si, com o objetivo de definir e aperfeiçoar indicadores para avaliação e monitoramento tanto da implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e seus impactos nas cidades brasileiras, quanto dos processos e objetivos estratégicos desta UPC.

1 - Plano Tático da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana

Trata-se de um subprojeto, coordenado pela Secretaria Executiva do Ministério das Cidades, denominado “*Subprojeto de elaboração do Plano Tático da SEMOB*” e faz parte da realização de uma das 27 iniciativas estratégicas do MCidades: *Desdobramento do Planejamento Estratégico do MCidades para as unidades*.

Objetivo: Melhorar a integração dos processos decisórios promovendo o alinhamento das decisões do nível tático ao nível estratégico (Planejamento Estratégico) e orientar as atividades e tarefas no nível operacional.

A elaboração do Plano Tático da SEMOB configura-se como um desdobramento do Plano Estratégico do Ministério das Cidades. Esta iniciativa visa definir os Objetivos, as Iniciativas e os Indicadores desta UPC como forma de orientar sua atuação, alinhada aos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

O Plano Tático da SEMOB foi desenvolvido até a elaboração e aprovação de seu Mapa Tático. Neste Mapa Tático estão definidos: Visão, Missão e Valores da SEMOB e os Objetivos Estratégicos a serem perseguidos pela SEMOB.

Durante o ano de 2016 foram feitas reuniões da Comissão Técnica do Plano Tático - CTPT para formulação da primeira proposta do Mapa Tático. Esta proposta foi apresentada para toda a equipe de servidores da SEMOB durante a “Oficina do Plano Tático” que ocorreu em abril de 2016, no auditório do Ministério das Cidades, para debater e contribuir com a definição dos Objetivos Estratégicos. Após coleta e consolidação das contribuições dos servidores, o Mapa Tático passou por aprovação da CTPT e do corpo diretivo.

O processo de elaboração do Plano Tático da SEMOB foi suspenso temporariamente por conta da reestruturação organizacional do Ministério das Cidades e da SEMOB. Com a retomada deste projeto, os próximos passos serão (i) definição de Iniciativas/Projetos Estratégicos, (ii) seus Indicadores Estratégicos e (iii) início dos ciclos de Monitoramento e Avaliação do Plano Tático com apoio da Secretaria Executiva deste Ministério.

2 - Indicadores de Efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Objetivo: Selecionar e acompanhar indicadores de monitoramento e avaliação da efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/12).

A partir da necessidade de monitorar e avaliar a implementação desta importante Política, iniciou-se em 2015, um esforço para definição e acompanhamento de indicadores, visando realizar um diagnóstico da efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

Para ampliar o debate e reforçar a legitimidade desta iniciativa, foi formado o Grupo de Trabalho – GT composto por organizações da sociedade civil, associações ligadas ao setor de mobilidade urbana e instituições que demonstraram interesse e disponibilidade para participar presencialmente das reuniões mensais. O GT foi coordenado pela SEMOB em conjunto com o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento – ITDP Brasil.

O trabalho teve como ponto de partida o texto da Lei de Mobilidade (Lei nº 12.587/12), observando seus princípios, objetivos e diretrizes. Foram adotadas como premissas a ênfase na efetividade da implantação da política e o aproveitamento de dados já existentes, evitando a criação de novos dados e visando garantir a viabilidade da apuração dos mesmos.

3 – Sistema de Informações em Mobilidade Urbana - SIMU

O Sistema de Informações em Mobilidade Urbana - SIMU tem como objetivo principal o armazenamento e compartilhamento de informações para auxiliar na elaboração de políticas públicas sobre o tema, ensejando dados sobre mobilidade urbana em todos os municípios, bem como informações dos sistemas sob a responsabilidade dos Estados e da União.

Foi instituído Grupo Técnico (GT) por meio da Portaria do Ministério das Cidades nº 114, de 11 de março de 2013, cuja instalação foi registrada na Portaria nº 263, de 10 de junho de 2013. O GT desenvolveu suas atividades por seis meses (junho a dezembro/13). Neste período foram realizadas sete reuniões de trabalho. Em dezembro de 2013 foi concluído e entregue o produto final do GT composto de Relatório Final com a proposta do Sistema Nacional de Informações da Mobilidade Urbana e modelo de formulário para coleta de dados.

Com a definição da versão final do formulário de coleta de dados foram realizados, entre 2014 e 2015, projetos pilotos assistidos em cinco cidades e de forma não assistida em outras cinco. Nos últimos meses de 2016 foi contratada pelo Ministério das Cidades uma fábrica de softwares possibilitando o desenvolvimento desta ferramenta. Atualmente em fase de desenvolvimento espera-se que este sistema esteja implantado ao final do ano de 2017.

Assim, o SIMU encontra-se com sua estrutura conceitual definida e os próximos passos do sistema são: o desenvolvimento da ferramenta computacional, a coleta de dados juntos aos entes federados, a construção de banco de dados e o tratamento do mesmo, visando efetivamente organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

3.1.3 Vinculação dos planos da unidade com as competências institucionais e outros planos

O Plano Plurianual PPA 2016/2019 da SEMOB possui identificação com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, conforme demonstrado na Tabela a seguir, que vincula os Objetivos do PPA com a Lei nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes:

Tabela 3 - Vinculação dos Planos com as Competências Institucionais

Objetivo do PPA 2016/2019	Vinculação com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) - Lei 12.587/12.
0574 Apoiar a implantação, expansão e requalificação dos sistemas de mobilidade urbana com soluções acessíveis, sustentáveis e compatíveis com as características locais e regionais, priorizando os modos de transporte público coletivo e os não motorizados e promovendo a integração modal, física e tarifária.	Qto aos princípios – Art. 5º, Inciso I, II, III e IV; Qto às diretrizes da PNMU - Art. 6º, Inciso II, III, IV e VI; Qto aos objetivos da PNMU - Art. 7º, Inciso II, III e IV; Qto às diretrizes da política tarifária – Art. 8º, Inciso VII; Qto às atribuições da União - Art.16, Inciso, I e IV. Qto aos instrumentos de gestão: Art 23, Inciso IV
0584 - Implementar a Política Nacional de Mobilidade Urbana promovendo o fortalecimento institucional do setor e o planejamento integrado ao desenvolvimento urbano e territorial.	Qto aos princípios da PNMU – Art. 5º, Inciso I, II, III e IV; Qto às diretrizes da PNMU - Art. 6º, Inciso I, II, IV e VI; Qto aos objetivos da PNMU - Art. 7º, Inciso II, III e IV; Qto ao direito dos usuários – Art. 14, inciso II; Qto às atribuições da União - Art. 16, Inciso I, II, III, IV e VI; Qto aos planos de mobilidade urbana – Art. 24.

3.2 Formas e instrumentos de monitoramento da execução e resultados dos planos

A Secretaria acompanha e monitora os objetivos e metas do PPA por meio do Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento (SIOP) do Governo Federal e apresenta os resultados nos respectivos relatórios de gestão anuais e prestações de contas, o que possibilita a utilização destes resultados na tomada de decisões.

Diferentemente dos anos anteriores, nos quais o cômputo das metas referiam-se ao momento da assinatura dos termos de compromisso e dos contratos de financiamentos, registrando o início dos investimentos em mobilidade urbana apoiados pelo Governo Federal, em 2016, as metas mais relevantes do PPA 2016/2019 referem-se a produtos entregues à sociedade, apurando as extensões físicas dos empreendimentos.

Assim, as metas quantificadas do Objetivo 0574 foram realizadas considerando a entrada em operação do sistema em 2016 – foi computada toda a extensão do sistema em operação, mesmo que parte tenha iniciado a operar antes de 2016. Aqueles empreendimentos concluídos até 31/12/2015 não foram computados. Também houve a inclusão dos empreendimentos financiados pelo BNDES na quantificação das metas.

Com o avanço no estabelecimento de indicadores que meçam a efetividade da política de mobilidade urbana, que está em curso, será possível ampliar a verificação dos resultados atingidos, por meio da apuração destes indicadores conforme determinado no item específico deste relatório que trata de indicadores.

Além disso, com vistas a melhorar a avaliação do PPA foram definidos os seguintes indicadores:

Relativos à Mobilidade Urbana (SEMOB):

- Infraestrutura exclusiva para transporte público coletivo, por km;
- Participação do modo de transporte sobre trilhos no Transporte Público Coletivo, em %, dados da ANTP;
- Participação modal do transporte público coletivo, em %, dados da ANTP;
- Percentual de municípios com Plano de Mobilidade Urbana elaborado, em %;
- Percentual de pessoas que gastam mais de 1 hora no percurso casa-trabalho, em %, calculado com dados do Censo – IBGE;
- Percentual de pessoas que gastam mais de 1 hora no percurso casa-trabalho, em Regiões Metropolitanas, em %, calculado com dados do PNAD – IBGE.

Relativos à atuação da CBTU e Trensurb:

- Demanda por dia útil nos sistemas metroferroviários federais, unidade pessoa;
- Demanda total transportada nos sistemas metroferroviários federais, pessoa por ano;
- Regularidade dos sistemas metroferroviários federais, %.

Relativos ao DENATRAN:

- Índice de vítimas fatais de acidentes de trânsito, 1/100.000 habitantes;
- Percentual de municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito, %.

3.3 Desempenho orçamentário, operacional e financeiro

Com relação ao desempenho orçamentário são detalhados os Objetivos da SEMOB estabelecidos no PPA 2016/2019, descrevendo, de forma cumulativa com os demais anos, como se deu a evolução das metas e os resultados alcançados. Apresenta as ocorrências orçamentárias e execução física e financeira das Ações que compõe a LOA e as liquidações que ocorreram no exercício daquelas ações que possuem empenhos anteriores em Restos a Pagar, porém, não constam na LOA 2016. A cada Ação é feita uma análise dos eventos. São relatados fatores que intervieram no desempenho orçamentário.

Desta forma está sendo demonstrado o desempenho orçamentário, operacional e financeiro da SEMOB.

É apresentada, também, uma síntese dos Restos a Pagar dos exercícios anteriores.

3.3.1 Objetivos estabelecidos no PPA de responsabilidade da unidade e resultados alcançados

Neste subitem passa-se a descrever, com maiores detalhes, a apuração dos Objetivos do PPA 2016/2019 e as metas definidas.

3.3.1.1 Objetivo 0574

O Quadro apresentado a seguir mostra a evolução das metas deste Objetivo, bem como a regionalização da principal meta.

Quadro 01 - Objetivo: 0574 - Requalificar, implantar e expandir sistemas de transportes públicos coletivos, induzindo a promoção da integração modal, física e tarifária de forma sustentável e amplamente acessível.

IDENTIFICAÇÃO DO OBJETIVO						
Descrição	Requalificar, implantar e expandir sistemas de transportes públicos coletivos, induzindo a promoção da integração modal, física e tarifária de forma sustentável e amplamente acessível					
Código	0574	Órgão	56000 - Ministério das Cidades			
Programa	Mobilidade Urbana e Trânsito			Código	2048	
METAS QUANTITATIVAS NÃO REGIONALIZADAS						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista	b) Realizada em 2016	c) Realizada até 2016	d) % Realização (c/a)
1	01RS - Apoiar a qualificação e pavimentação de 4.000 km de infraestrutura de mobilidade urbana, incluindo obras civis, priorizando medidas moderadoras de tráfego, equipamentos urbanos e sinalização, mitigando os conflitos entre os diversos modos de transporte, com objetivo de promover a redução dos acidentes de trânsito.	km (quilômetro)	4.000	1.114,09	1.114,09	27,85%

2	01S4 - Apoiar a implantação de sistemas não motorizados: 8.000 km de calçadas.	km (quilômetro)	8.000	1.465,77	1.465,77	18,32%
METAS QUANTITATIVAS REGIONALIZADAS						
Sequencial	Regionalização da Meta	Unidade medida	a) Prevista	b) Realizada em 2016	c) Realizada até 2016	d) % Realização (c/a)
3	01QW - Apoiar a implantação e/ou requalificação de 1.480 km de sistemas sobre pneus em 72 municípios.	km (quilômetro)	1.480	84,41	84,41	5,70%
Sequencial	Regionalização da Meta	Unidade medida	a) Prevista	b) Realizada em 2016	c) Realizada até 2016	d) % Realização (c/a)
3.1	Região Centro-Oeste	km (quilômetro)	86	0	0	0%
3.2	Região Nordeste	km (quilômetro)	297	0	0	0%
3.3	Região Norte	km (quilômetro)	140	10,16	10,16	0,68%
3.4	Região Sudeste	km (quilômetro)	758	60,95	60,95	4,11%
3.5	Região Sul	km (quilômetro)	199	13,3	13,3	0,89%
Sequencial	Regionalização da Meta	Unidade medida	a) Prevista	b) Realizada em 2016	c) Realizada até 2016	d) % Realização (c/a)
4	03SX - Apoiar a implantação e/ou requalificação de 320 km de sistemas sobre trilhos em 16 municípios.	km (quilômetro)	320	45,11	45,11	14,09%
Sequencial	Regionalização da Meta	Unidade medida	a) Prevista	b) Realizada em 2016	c) Realizada até 2016	d) % Realização (c/a)
4.1	Região Centro-Oeste	km (quilômetro)	12	0	0	0%
4.2	Região Nordeste	km (quilômetro)	109	14,9	14,9	13,66%
4.3	Região Norte	km (quilômetro)	20	0	0	0%
4.4	Região Sudeste	km (quilômetro)	173	30,21	30,21	17,46%
4.5	Região Sul	km (quilômetro)	6	0	0	0%

METAS QUALITATIVAS	
5	01S3 - Apoiar a implantação de infraestrutura de transporte cicloviário.
6	0499 - Requalificar, reequipar, modernizar e atualizar tecnologicamente os sistemas metroferroviários existentes sob gestão do governo federal.

3.3.1.1.1 Análise Situacional do Objetivo 0574

A Lei da Mobilidade Urbana (12.587/2.012) é o instrumento que identifica as diretrizes, princípios e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana visando o desenvolvimento dos transportes urbanos, com objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes, conforme estabelece a Constituição, especialmente no que tange ao transporte e à mobilidade urbana.

A melhoria da qualidade dos deslocamentos das pessoas, em especial moradia/trabalho/escola, com redução dos custos generalizados, neles incluídos as externalidades negativas, tais como poluição ambiental, longos períodos de tempo desperdiçados nos deslocamentos e custo social dos acidentes; por outro lado, as externalidades positivas, como a redução de tempo de viagem para os usuários e/ou carga e a diminuição do número de acidentes, requerem investimentos em infraestrutura.

Para atendimento desta demanda é proposto o apoio aos entes federados, seja por meio de recursos orçamentários ou de financiamento, com vistas à implantação de infraestrutura de novos sistemas de transporte público coletivo urbano e de expansão e melhorias nos sistemas existentes que contemplem mecanismos de integração intermodal física e tarifária, prioritariamente, os sistemas de transporte público coletivo de média e alta capacidade.

Apoiar sistemas não-motorizados que contribuem para a redução das emissões de gases de efeito estufa, seja pela construção de infraestrutura de transporte cicloviário associados às implantações dos sistemas e de calçadas nas diferentes situações, integrando os diversos modos de transporte, é outra meta estabelecida.

Ao mesmo tempo há necessidade de requalificar os sistemas metroferroviários sob gestão do Governo Federal, possibilitando aos usuários mais rapidez, conforto e segurança nos seus deslocamentos; contribuição ao objetivo afeta às entidades vinculadas ao Ministério das Cidades: Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU e Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. - TRENSURB.

REALIZAÇÕES EM 2016:

Em 2016, as obras de infraestrutura de mobilidade urbana – incluindo implantação, expansão e requalificação de sistemas de mobilidade urbana - priorizando os modos de transporte público coletivo – tiveram continuidade com relação aos Termos de Compromisso assinados de empreendimentos lastreados com apoio de recursos do Orçamento Geral da União (OGU) e de operações de crédito com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS).

Ocorreram poucas contratações de empreendimentos de mobilidade urbana no exercício de 2016, referentes a seleções realizadas em anos anteriores: houve assinatura de um Termo de Compromisso com recursos do OGU e cinco contratos de financiamento.

CONTRIBUIÇÕES ÀS METAS:

As metas estabelecidas neste Objetivo 0574 quantificam valores físicos resultantes de apoio do Governo Federal, seja por meio de recursos orçamentários ou financiamentos, para implantação de sistemas de transporte público coletivo sobre pneus, tais como Corredor de Ônibus, BRT - Bus Rapid Transit, VLP - Veículo Leve sobre Pneus e sistemas de média e alta capacidade sobre trilhos seja Metrô, Trem Urbano, Monotrilho, VLT - Veículo Leve sobre Trilhos, APM - Automated People Mover (ex. Aeromóvel), funiculares ou planos inclinados. As metas estabelecidas são expressivas com vistas a propiciar efetivamente melhorias na vida da população, apesar de identificar-se o grau de maturidade do planejamento urbano dos entes federativos e a complexidade das intervenções como fatores que imprimem dificuldade ao alcance de metas ousadas.

As implantações de sistemas sobre pneus podem ser realizadas ao longo do período de um PPA, porém, o investimento em modo de transporte sobre trilhos, principalmente metrô, que atendem demandas bem maiores, requerem maiores prazos, transpõe o horizonte deste planejamento para entrada em operação.

A consecução da meta dos sistemas sobre pneus e trilhos teve contribuição de infraestruturas de mobilidade urbana, executadas por meio dos Termos de Compromissos assinados pelo ente federado e a Caixa Econômica Federal, no papel de instituição financeira, atuando como Mandatária da União, e, também, nos contratos de financiamento entre a Caixa Econômica Federal e os entes federados. Foram acrescidos os quantitativos físicos de realizações diretas do Governo Federal nos empreendimentos executados pelo Banco de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Contribuem para realização deste objetivo as empresas Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (TRENSURB), entidades vinculadas ao Ministério das Cidades que atuam operando sistemas sobre trilhos existentes no país.

Nestas empresas, o objetivo tem sido perseguido por meio de estudos e projetos que visam ampliar a capacidade operacional e a abrangência em relação à mobilidade nas regiões onde a CBTU atua; bem como a manutenção e remodelação de via permanente em todas as suas unidades. No âmbito da TRENSURB, continuam estudos para futuras expansões da linha, a fim de atender os municípios da região metropolitana de Porto Alegre e projetos visando melhorias no trecho em Canoas.

RISCOS E DIFICULDADES PARA A REALIZAÇÃO DA META:

Houve dificuldade de avanço no desenvolvimento de novas contratações e de execução deste Objetivo 0574, com a efetivação de suas metas, em virtude das mudanças de cenários ocorridas no país – político, social e econômico-financeiro.

Toda a execução das metas se dá de forma descentralizada, pois a execução das obras de mobilidade urbana é realizada pelos Estados e Municípios e não diretamente pela União.

A atuação das diversas esferas federativas foi impactada, e, com a retração econômica, muitas não conseguiram concretizar as previsões.

PREVISÃO DE REALIZAÇÃO PARA O PRÓXIMO ANO:

As perspectivas para 2017 não são alvissareiras, visto as mudanças das gestões municipais em janeiro de 2017, onde há revisão de metas e objetivos.

O Governo Federal avaliou os empreendimentos em fase de contratação, a fim de verificar o grande número de propostas selecionadas nos últimos anos que não avançaram e ainda estavam em estudos e em contratação, emitindo, no final do exercício, atos normativos tornando insubsistentes

uma série de empreendimentos selecionados em caráter de excepcionalidade em 2014, nos quais os entes federados não haviam avançado nas contratações, conforme já descrito neste relatório.

Há grande dificuldade dos entes federados apresentarem a documentação técnica, jurídica e institucional para efetivar as contratações para execução das obras. Além disso, há necessidade de possuírem garantias suficientes para assinatura dos contratos de financiamento.

Para o próximo ano a previsão é de, mesmo que reduza a carteira de projetos selecionados, e conseqüentemente das metas, concentrar naqueles mais viáveis, com possibilidade de entregas mais efetivas de infraestrutura de mobilidade urbana à sociedade, considerando as atuais restrições orçamentárias e financeiras.

ARRANJOS DE GESTÃO E AS PACTUAÇÕES MAIS RELEVANTES:

Para desenvolvimento do Objetivo proposto são necessários arranjos entre as diferentes esferas federativas e busca de parcerias inclusive com interessados do setor privado.

Como alternativas para viabilizar melhorias na mobilidade urbana pretende-se incentivar a participação do setor privado, seja na renovação da frota de veículos do transporte público coletivo urbano, melhorando a eficiência do serviço prestado ao usuário, ou na execução de obras com participação e alianças com as concessionárias, operadoras e permissionárias dos serviços de transporte público coletivo urbano e intermunicipal.

Pretende-se facilitar o acesso ao crédito para o setor (Concessionárias, Permissionárias e Operadoras) e com isto contribuir com a recuperação da produção de ônibus no país, possibilitando a geração de emprego e renda.

É um esforço conjunto do Gestor da Aplicação (Ministério das Cidades), por meio da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, atuando de forma integrada com a Caixa Econômica Federal, enquanto Agente Operador do FGTS e como Agente Financeiro e demais Agentes Financeiros, previamente cadastrados pelo Agente Operador, com objetivo de estimular a participação do setor privado e aprimorar os sistemas de transporte público coletivo no país visando melhorar as condições de deslocamento da população. São iniciativas com recursos extraorçamentários.

3.3.1.1.1 Meta: Apoiar a qualificação e pavimentação de 4.000 km de infraestrutura de mobilidade urbana, incluindo obras civis, priorizando medidas moderadoras de tráfego, equipamentos urbanos e sinalização, mitigando os conflitos entre os diversos modos de transporte, com objetivo de promover a redução dos acidentes de trânsito.

A principal contribuição para esta meta advém do PAC Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas, lastreado, exclusivamente, com recursos de financiamento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), Área de Infraestrutura Urbana, cujas seleções ocorreram em três etapas de publicação: a primeira em 2010, a segunda e a terceira em 2013.

A partir das seleções os entes federados foram gradativamente formalizando as operações de crédito e executando as obras de pavimentação, adequação e qualificação de infraestrutura das vias, incluindo sistemas de drenagem de águas pluviais, acessos e passagem elevadas, além da sinalização dos sistemas de mobilidade urbana.

O valor executado global desta meta é de 3.198,79 Km. Descontando o que foi computado em meta similar até o Plano Plurianual anterior, tem-se 1.114,09 Km realizados em 2016 (período 1º de janeiro de 2016 até 31 de dezembro de 2016), correspondendo a 27,85% executados da meta de 4.000 Km.

Assim, no PPA 2016/2019, tem-se:

Quantidade alcançada: 1.114,09 km

Data de Referência: 31/12/2016

Providências a serem tomadas: A meta está se desenvolvendo com andamento regular. Visto o atendimento de 27,85 % no primeiro ano do PPA.

3.3.1.1.1.2 Meta: Apoiar a implantação de sistemas não motorizados: 8.000 km de calçadas.

Esta meta teve contribuição de 1.465,77 Km do PAC Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas, correspondendo à 18,32% executados da meta de 8.000 Km.

Quantidade alcançada: 1.465,7 km

Data de Referência: 31/12/2016

Providências a serem tomadas: Entre as iniciativas que poderão contribuir com esta meta está a sugestão da SEMOB na "*Cartilha de apoio aos parlamentares para apresentação de emendas*" dos Programas e Ações do Ministério das Cidades, de direcionar as emendas para transporte não motorizado (ciclovia e calçadas) e melhoria da execução das calçadas com base nas orientações relativas a Transporte Ativo (não motorizado) nos "*Cadernos Técnicos para Projetos de Mobilidade Urbana*" que apresentam critérios gerais para a implantação de infraestrutura adequada de sistemas de BRT, corredores e faixas dedicadas ao ônibus, estações, calçadas, infraestrutura cicloviária e de Veículos Leve sobre Trilhos, ambos disponíveis no site do Ministério das Cidades www.cidades.gov.br.

3.3.1.1.1.3 Meta: Apoiar a implantação e/ou requalificação de 1.480 km de sistemas sobre pneus em 72 municípios.

A meta proposta de implantação e/ou requalificação de sistemas sobre pneus inclui as execuções de infraestruturas do tipo: implantação e adequação de sistemas viários de transporte urbano, corredores de ônibus, Bus Rapid Transit (BRT), Bus Rapid System (BRS), entre outras.

Essas infraestruturas computadas na meta foram executadas via Termos de Compromisso com recursos do OGU e Contratos de Financiamento com recursos do FGTS (CAIXA) e BNDES firmados pelos diferentes entes federados do país, de acordo com a distribuição regional, computando o total do sistema que teve entrada em operação em 2016, mostrada a seguir:

EXECUÇÃO DA META EM 2016:

Avaliando a execução da meta de sistemas sobre pneus, em 2016, tem-se um total de 84,41 Km. Dentre eles, dois importantes BRTs no Rio de Janeiro que tiveram parte dos sistemas com início da operação em 2016, executados com recursos do BNDES, de financiamento: BRT TRANSOESTE (6,4 Km) e BRT TRANSOLÍMPICA (13 Km). Destaca-se, também, obras realizadas com recursos do BNDES em Joinville/SC, de 13,3 Km de corredores. O total da contribuição do BNDES para a meta é de 35,7 Km.

Nos sistemas que entraram em operação no ano corrente com recursos do OGU nos quais a Mandatária da União foi a CAIXA e naqueles em que a CAIXA atuou como Agente Operador/Financeiro, utilizando recursos do FGTS, tem destaque, no modo sobre pneus, Corredores de ônibus em São Paulo: Inajar, Berrini e M' Boi Mirim, com trechos entregues à população em 2016. Também em Piracicaba/SP e em Rio Branco/AC. O total de corredores é de 42,85 Km. No município de Belém/PA, BRT com 5,86 Km de extensão teve entrada em operação. Os empreendimentos como um todo tiveram apoio do Governo Federal e foram executados por entes

federativos municipais. O total geral de corredores e BRT que foram viabilizados pelos entes federativos via CAIXA foi de 48,71 Km.

Ressalta-se que é a primeira apuração de metas físicas quantitativas. No PPA anterior eram somente computados os contratos firmados. Por isso, houve dificuldade na apuração das informações, mas, nos próximos exercícios de monitoramento do PPA, como as metas são cumulativas, poderão ser ajustados os valores.

A previsão total da meta para o próximo ano e vindouros pode necessitar ser revista em virtude de que vários empreendimentos selecionados no Pacto pela Mobilidade que ainda não haviam assinados os respectivos termos de compromisso (OGU) e as operações de crédito (FIN) foram tornados insubsistentes por ato normativo do final do exercício.

Quantidade alcançada: 84,41 km

Data de Referência: 31/12/2016

Providências a serem tomadas: Para que a meta seja atendida é imperiosa a necessidade de melhoria de desempenho dos entes federados na execução das obras. Neste sentido, pretende-se um monitoramento mais acurado dos empreendimentos, com vistas a identificar os gargalos e atuar auxiliando em soluções.

3.3.1.1.1.4 Meta: Apoiar a implantação e/ou requalificação de 320 km de sistemas sobre trilhos em 16 municípios.

Na execução desta meta de implantação e/ou requalificação de sistemas sobre trilhos o critério utilizado para cômputo foi incluir aqueles sistemas que tiveram entrada em operação em 2016, com base em informações do Agente Financeiro/Mandatária da União CAIXA (OGU e Financiamento) e do BNDES. Foi computado o sistema inteiro, desde que parcela ou todo tenha entrado em operação no ano.

Os sistemas que tiveram recursos da União mas já haviam entrado em operação até 2015 e nenhuma parcela em 2016 não foram computados.

O termo apoiar expresso na meta significa auxiliar na execução de implantação ou requalificação dos sistemas sobre trilhos (trens, metrôs, monotrilhos, VLTs, etc) por meio de disponibilização de recursos do OGU ou de financiamento com recursos do FGTS (Pró-Transporte), bem como execuções do Governo Federal diretamente pelo BNDES financiamento para os entes federados. Execuções cumulativas por contrato. Execução pelos entes federados, incluindo recursos de financiamento + contrapartida dos entes federados.

O valor total do ano foi de 45,11 Km, neste quantitativo estão o VLT do Rio de Janeiro/RJ, com extensão de 7,2 Km; a Linha 4 do metrô do Rio de Janeiro com 12,7 Km; o metrô de Salvador, com 14,9 Km; em São Paulo, teve participação do BNDES na Linha 15, com 2,91 Km de extensão e Linha 5 Lilás, 0,6 Km. O BNDES financiou parte da parcela do setor público e do setor privado, visto que os empreendimentos têm diversas fontes de financiamento. No metrô de Salvador teve recursos do OGU, via mandatária da União CAIXA, assim como no VLT do Rio de Janeiro, importantes contribuições para a mobilidade urbana. Também a entrada em operação comercial do VLT da Baixada Santista, Santos/SP e São Vicente/SP, de 6,8 Km em operação.

Como estes sistemas são complexos, as entregas ocorrerão de forma gradativa. Até o final de 2015 foram computados os contratos firmados; somente neste novo PPA, 2016/2019, estão sendo apresentadas as entregas efetivas à sociedade dos produtos.

Houve dificuldade na obtenção das informações tendo em vista ser o primeiro ano que as metas são físicas estão sendo mensuradas desta forma. São quantitativos cumulativos, que poderão necessitar de ajustes futuros.

Quantidade alcançada: 45,11 km

Data de Referência: 31/12/2016

Providências a serem tomadas: Como providência, de forma a melhorar as entregas efetivadas estão sendo acuradas as ações de monitoramento, com identificação dos gargalos, de forma conjunta entre os diversos partícipes do empreendimento.

3.3.1.1.1.5 Meta: Apoiar a implantação de infraestrutura de transporte cicloviário.

Esta meta, no PPA 2016/2019, não é quantificável. Desta forma, serão listadas ações realizadas de estímulo à implantação de transporte cicloviário.

Neste sentido, como ação de incentivo à implantação de infraestrutura de transporte cicloviário, a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB) do Ministério das Cidades definiu, na “Cartilha de apoio aos parlamentares para apresentação de Emendas” dos Programas e Ações do Ministério das Cidades, disponibilizada no site www.cidades.gov.br, em outubro de 2016. A sugestão proposta na Cartilha é que os parlamentares apresentem emendas que contribuam com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, em especial priorizando os modos não motorizados sobre os motorizados, o planejamento da mobilidade urbana e a infraestrutura complementar de transporte público coletivo urbano, visto o limite dos recursos em pauta para emendas parlamentares não permitirem a execução de projetos de grande envergadura.

Assim, a SEMOB sugere que os parlamentares concentrem as propostas de emendas para obras de infraestrutura de transporte não motorizado (ciclovias e calçadas), elaboração de planos de mobilidade urbana, pontos de parada de ônibus, faixas exclusivas e moderação de tráfego, que são passíveis de enquadramento nas Ações 10ST, 10SR, 10SS e 2D47, respectivamente, do Programa 2048, Mobilidade Urbana e Trânsito.

A Ação “10ST: apoio a sistemas de transporte não-motorizados” possibilita a implantação de estações de compartilhamento de bicicletas e outras medidas de favorecimento ao transporte não motorizado o que poderá aproximar os municípios brasileiros de experiências de transformação e humanização das cidades. Prevê a implantação de passeios, passarelas, ciclovias e ciclofaixas, bicicletários, travessias, guias rebaixadas, bem como a sinalização necessária (vertical, horizontal, semafórica e de orientação), promovendo a integração deste com os demais modos dos sistemas de transporte e de circulação urbanos. Nesta ação, podem ser apoiadas: (i) Infraestrutura cicloviária; (ii) Implantação de faixas e demais sinalizações para travessia de pedestres e ciclistas; (iii) Calçadas e passeios públicos.

Também houve contribuição do PAC Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas na execução de 31,93 Km de ciclovias e 9,53 km de ciclofaixas (extensões descontando os valores computados no PPA 2012/2015), além da execução de 3,9 Km de ciclovias financiados pelo BNDES, no Rio de Janeiro/RJ.

Outra iniciativa que contribui com a meta é a elaboração dos Cadernos Técnicos para Projetos de Mobilidade Urbana que apresentam critérios gerais para a implantação de infraestrutura adequada de sistemas de BRT, corredores e faixas dedicadas ao ônibus, estações, calçadas, infraestrutura cicloviária e de Veículos Leve sobre Trilhos. Ao compilar normas técnicas e referências bibliográficas, os cadernos oferecem subsídios para a concepção, avaliação e aprovação de projetos voltados à infraestrutura qualificada de mobilidade urbana.

Os cadernos técnicos foram desenvolvidos com o apoio técnico do WRI Brasil Cidades Sustentáveis e da ANPTrilhos. São três cadernos técnicos: Transporte Ativo, Sistemas de Prioridade ao Ônibus e Veículo Leve sobre Trilhos.

A coleção Cadernos Técnicos para Projetos de Mobilidade Urbana vem a contribuir para que as cidades sigam o previsto na Lei de Mobilidade Urbana, nº 12.587/2012, elencando como prioridade o transporte público coletivo e o transporte ativo (não motorizado) e executem projetos que melhorem a mobilidade urbana e a qualidade de vida da população.

O Caderno específico de Transporte Ativo está disponível em:
<https://www.cidades.gov.br/component/content/article/265-secretaria-nacional-de-transporte-e-da-mobilidade/publicacoes-semob/4925-transporte-ativo>.

O Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana – Transporte Ativo aborda os meios de transporte que dependem da propulsão humana. Apresenta os critérios gerais para a implantação de infraestrutura adequada - calçadas, ciclovias e ciclofaixas - e que garanta segurança e acessibilidade a todas as pessoas. Ao compilar normas técnicas e referências bibliográficas, o caderno oferece subsídios para a concepção, avaliação e aprovação de projetos voltados à infraestrutura qualificada dos meios de transporte ativo.

Providências a serem tomadas: Com base neste encaminhamento de que as propostas de emendas sejam direcionadas para transporte ativo, faz-se necessário monitorar estes procedimentos. Divulgar o instrumento "Cadernos Técnicos para Projetos de Mobilidade Urbana", em especial o relativo a Transporte Ativo.

3.3.1.1.1.6 Meta: Requalificar, reequipar, modernizar e atualizar tecnologicamente os sistemas metroferroviários existentes sob gestão do governo federal.

A participação da TRENURB na execução desta meta destaca-se pelos Projetos e Termos de Referência para modernização do sistema de radiocomunicação, em fase de conclusão, prevendo a evolução do sistema analógico para o sistema digital. Além disso, foi realizado Processo Licitatório para recuperação da Subestação Sapucaia do Sul. Seguem em desenvolvimento os estudos visando a modernização do sistema de telecontrole de energia, garantindo a operacionalidade plena do sistema. Estão sendo elaborados projetos para implantação de melhorias nas estações, incluindo adequações à Legislação de acessibilidade.

Os estudos objetivando futuras expansões da linha operada pela TRENURB continuam, a fim de atender os municípios da região metropolitana de Porto Alegre. Da mesma forma, está sendo concluído o Projeto de rebaixamento da Linha 1 da TRENURB no Município de Canoas. Este projeto visa auxiliar na requalificação urbana do Município de Canoas, modernizar a Estação Canoas da TRENURB e promover a integração modal.

Com relação à CBTU, não houve contribuição considerável com o Orçamento deste primeiro ano do PPA, visto que o volume maior de contratações e empenhos só ocorreu a partir de dezembro/2016, porém, destaca-se:

1) Modernização do Sistema de Trens Urbanos de João Pessoa:

Com a LOA/2016 foram contratadas a aquisição de sobressalentes para VLTs e a recuperação da via permanente de Santa Rita a Cabedelo. A meta de 5,37% somente avançou, em 2016, 1,67%. Foi concluído o fornecimento de 20 Aparelhos de Mudança de Via (AMVs). Continuam em andamento as aquisições de 4.368 m de dormentes especiais para AMVs, de 45.000 dormentes de concreto para via e a elaboração dos projetos executivos de recuperação da via, edificações e implantação de sistemas de sinalização e telecomunicações, a aquisição de 2.000 t de trilhos a entregar; Do PAC Equipamentos, com meta de 37,5%, o avanço físico em 2016 foi de 12,5%, foram entregues 2 unidades de VLTs em 2016, mas foi considerada apenas uma para o ano de 2016 pois a outra foi considerada no avanço físico do ano passado por ter sido postergada a entrega. Dos 4 VLTs já entregues, 3 encontram-se em operação; continuam em andamento a fabricação de 4 VLTs.

2) Modernização do Sistema de Trens Urbanos de Natal:

Foi contratada a aquisição de sobressalentes para VLTs e Locomotivas e houve a liquidação com a complementação da aquisição de dormentes. Dos RAPs existentes não houve avanço físico em 2016 embora tenham tido pagamentos, que se referem a compromissos dos anos passados. Continuam em andamento as aquisições de dormentes de concreto para a via, de dormentes especiais para AMVs e a elaboração dos projetos executivos de recuperação da via, de construção de novas estações e edificações operacionais e de implantação de sistemas de sinalização e telecomunicações.

3) Modernização do Sistema de Trens Urbanos de Maceió:

Com a LOA/2016 foram contratados: a construção da estação e pátio de Jaraguá, a remodelação da via no trecho Maceió-Jaraguá, a aquisição de sobressalentes para VLTs, a aquisição do equipamento de abastecimento de combustível, a remodelação da via no trecho Satuba-ABC, a aquisição de brita e a modernização e adequação da sinalização da via permanente.

4) Apoio à implantação do trecho Sul – Vila das Flores-João Felipe do Sistema de Trens Urbanos de Fortaleza:

As principais realizações no ano de 2016 foram: os últimos 4 Trens Unidade Elétrica (TUEs) receberam CAP (Certificado de Aceitação Provisória) em 2016 e todos os trens encontram-se à disposição para operação. Concluídos em novembro/2016 os serviços do entorno do emboque do túnel e viaduto da Av. Padre Cícero

5) Recife

As principais realizações no ano de 2016 foram: na linha Sul, foi concluído o Terminal de Passageiros de Joana Bezerra, incluindo o novo viário de acesso.

Foram firmados a contratação da construção de 2 Pontes sobre Rio Pirapama e aquisição dos Sobressalentes para os Veículos Leves sobre Trilhos (VLT's).

Para a linha Centro, foram firmados contratos para diversas intervenções como: contenção de taludes; melhoria e adequação das edificações operacionais, oficinas, estações e faixa de domínio de via; implantação e adequação de rede aérea e telecomunicações; modernização e adequação dos TUEs antigos da frota Santa Matilde e aquisição de peças e equipamentos para melhorias na Via Permanente.

6) Belo Horizonte – Linha 1 – Eldorado/Vilarinho

Foram concluídos os testes dinâmicos e retirada de pendências do 10º TUE, emitido o CAP em 10/03/2016, quando foi disponibilizado para operação.

Todos os TUEs estão disponíveis para operação comercial. Continuaram as entregas de desenhos “*as built*”, completando 95% de realização do contrato de TUEs neste ano. Foi contratado este ano, com recursos de custeio, serviço de melhorias e acréscimos do sistema de CFTV nas plataformas das estações para viabilizar de forma segura a operação comercial com dois TUEs acoplados, totalizando 08 carros.

Metas Previstas para 2017:

1) Modernização do Sistema de Trens Urbanos de João Pessoa:

Aquisição de sobressalentes (tração, porta, ar condicionado e freio) para os VLTs e Implantação das obras civis de Recuperação da Via Permanente da linha entre Cabedelo e Santa Rita. Além disso, a conclusão do Projeto de Recuperação da Via e Remodelação das Estações visando as obras de implantação de VLTs e a aquisição de 4.368 m de dormentes especiais para

AMVs, de 45.000 dormentes de via bitola métrica e fornecimento de 2.000 t de trilhos para as obras. Entrega de 1 VLT.

2) Modernização do Sistema de Trens Urbanos de Natal:

Conclusão do projeto executivo de implantação do novo Sistema de VLTs abrangendo a recuperação da via, novas edificações operacionais e de manutenção, e da implantação de sistemas de sinalização e telecomunicações. Contratação das obras de construção das estações Shopping e Nova Soledade, de 14,1 km de via no trecho Ribeira/Nova Natal, e de um posto de abastecimento, além da contratação para aquisição de sistema de rádio. Entrega de: 2 VLTs, 52 aparelhos de mudança de via (AMVs), 11.130 metros de dormentes especiais para AMVs e sobressalentes para locomotivas e VLTs.

3) Modernização do Sistema de Trens Urbanos de Maceió:

Conclusão do Projeto Executivo de Expansão de Maceió até Mangabeiras, do fornecimento de 3.800m dormentes de concreto para AMVs, da reconstrução da Estação Bom Parto, da construção da Estação Mercado, da Remodelação da infra e superestrutura da via entre as estacas 87 e 162 e entre as estacas 850 e 1040, bem como iniciar as obras de Remodelação da infra e superestrutura da via Férrea entre as estacas 664 e 850, e aquisição de sobressalentes (tração, porta, ar condicionado e freio) para os VLTs e fornecimento de 1.300 t trilhos para as obras.

4) Apoio à implantação do trecho Sul – Vila das Flores - João Felipe do Sistema de Trens Urbanos de Fortaleza:

Os recursos da União, cujos Termos de Compromisso TC001/2013 (R\$ 13,20 milhões – RAP/2014) e TC001/2014 (R\$ 72,29 milhões – saldo do PPA ainda não liberado) ainda não foram encaminhados, vêm comprometendo os processos licitatórios para algumas compras de equipamentos. O TC001/2013, com vigência até 31/12/2016, teve que ser postergado para 31/12/2018. Visto que os serviços de Gerenciamento e Fiscalização terão custos majorados por extensão do TC, parte de aquisições de equipamentos de oficinas do objeto firmado, terá que ser suprimida.

Como meta para 2017, existe a possibilidade real de conclusão do sistema de telecomunicações, das obras complementares nos entornos das estações e de acessibilidade nas mesmas, além de continuidade do sistema de sinalização. Mas tudo dependerá da retomada no envio de recursos pela União.

O Governo do Ceará capacitará novos maquinistas a partir de 2017 para reduzir o intervalo dos trens para 14 minutos, agregando mais 2 composições à Operação. A operação plena, com intervalo de trens próximo a 5 minutos, só será atendido com a conclusão dos Sistemas de Telecomunicações e Sinalização.

5) Recife

Início da construção das pontes sobre o Rio Pirapama com avanço físico de 50% neste ano; contratação da construção da ponte sobre o rio Jaboatão; aquisição dos sobressalentes para VLT's; contratação de recuperação/duplicação do trecho Cajueiro Seco-Cabo, com previsão de avanço físico de 25%; contratação de aquisição de equipamentos sobressalentes para os 15 TUEs da CAF e contratação de SME (Sistema de Monitoramento Eletrônico) com previsão de avanço físico de 50% em 2017. Início das obras de recuperação dos taludes, com avanço físico de 67% e conclusão dos demais itens contratados em 2016, citados acima.

6) Belo Horizonte – Linha 1 – Eldorado/Vilarinho

O saldo dos recursos do RAP/2012, R\$ 65,52 milhões, só serão pagos neste ano com a aprovação dos Certificados de Aceitação Definitivas (CADs) dos 10 TUEs e com as entregas de todos os projetos “*as built*”.

Prevê-se também concluir os serviços de CFTV nas Plataformas e iniciar a operação dos TUEs acoplados.

A CBTU e a Trensurb apresentam seus Relatórios de Gestão específicos.

3.3.1.2 Objetivo 0584

O desenvolvimento deste Objetivo segue demonstrado no quadro abaixo:

Quadro 02 - Objetivo 0584 - Implementar a Política Nacional de Mobilidade Urbana promovendo o fortalecimento institucional do setor e o planejamento integrado ao desenvolvimento urbano e territorial.

IDENTIFICAÇÃO DO OBJETIVO						
Descrição	Implementar a Política Nacional de Mobilidade Urbana promovendo o fortalecimento institucional do setor e o planejamento integrado ao desenvolvimento urbano e territorial.					
Código	0584	Órgão	56000 - Ministério das Cidades			
Programa	Mobilidade Urbana e Trânsito		Código	2048		
METAS QUANTITATIVAS NÃO REGIONALIZADAS						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista	b) Realizada em 2016	c) Realizada até 2016	d) % Realização (c/a)
1	01TD - Prestar assistência técnica a 1.500 municípios para elaboração de Planos de Mobilidade Urbana e implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, orientando sobre seus princípios, diretrizes e instrumentos (Lei. 12.587/12).	unidade	1.500	0	0	0%
METAS QUANTITATIVAS REGIONALIZADAS						
Sequencial	Regionalização da Meta	Unidade medida	a) Prevista	b) Realizada em 2016	c) Realizada até 2016	d) % Realização (c/a)
2	01S5 - Apoiar a elaboração e/ou revisão de Planos, Estudos, em especial os Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica (EVTE), e Projetos de Mobilidade Urbana em pelo menos 42 municípios.	unidade	42	3	3	7,14%
Sequencial	Regionalização da Meta	Unidade medida	a) Prevista	b) Realizada em 2016	c) Realizada até 2016	d) % Realização (c/a)
2.1	Região Centro-Oeste	unidade	5	1	1	20%
2.2	Região Nordeste	unidade	7	0	0	0%

2.3	Região Norte	unidade	2	0	0	0%
2.4	Região Sudeste	unidade	22	2	2	9,09%
2.5	Região Sul	unidade	6	0	0	0%
METAS QUALITATIVAS						
5	01TF - Definir e implantar sistema de coleta, tratamento e análise de informações sobre mobilidade urbana					

3.3.1.2.1 Análise Situacional do Objetivo 0584

Como forma de implantar a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587/2012, faz-se necessário auxiliar na melhoria das questões institucionais dos entes federativos, apoiando-os tecnicamente, para que elaborem Planos de Mobilidade Urbana, conforme atribuição da União prevista na referida Lei, por meio de prestação de assistência técnica e capacitação continuada aos entes federados.

Com apoio técnico, pretende-se melhorar a qualidade dos planos, estudos e projetos desenvolvidos pelos entes federados.

REALIZAÇÕES EM 2016

Não houve avanços significativos em relação as metas do PPA 2016/2019 deste Objetivo, neste exercício, pois não foi possível realizar ações de capacitação e assistência técnica.

No aspecto de ações que induzam a investimentos para planejamento da mobilidade urbana tem-se a definição na “*Cartilha de apoio aos parlamentares para apresentação de Emendas*” dos Programas e Ações do Ministério das Cidades, disponibilizada no site www.cidades.gov.br, em outubro de 2016, a sugestão de que os parlamentares apresentem emendas que contribuam com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, em especial priorizando os modos não motorizados sobre os motorizados, o planejamento da mobilidade urbana e a infraestrutura complementar de transporte público coletivo urbano, visto o limite dos recursos em pauta para emendas parlamentares não permitirem a execução de projetos de grande envergadura.

O Ministério das Cidades sugere que os recursos sejam aplicados em:

- i. Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana;
- ii. Elaboração de Projetos.

A elaboração do Plano deve contemplar: os serviços de transporte público coletivo; a circulação viária; as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana; a acessibilidade para pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida; a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados; estabelecer a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana, entre outros, conforme preconiza o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob), disponível em <http://www.cidades.gov.br/images/stories/Arqui> .

RISCOS E DIFICULDADES

As restrições orçamentárias não possibilitaram deslocamentos para realização dos Seminários e Oficinas. Há perspectivas de realização de capacitações à distância.

3.3.1.2.1.1 Meta: Prestar assistência técnica a 1.500 municípios para elaboração de Planos de Mobilidade Urbana e implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, orientando sobre seus princípios, diretrizes e instrumentos (Lei. 12.587/12).

Para a meta "prestar assistência técnica a 1.500 municípios para elaboração de Planos de Mobilidade Urbana e implantação da Política Nacional" não apresentou evolução neste exercício. Pretende-se retomar ao programa de capacitação em execução nos últimos anos, que possuía a estrutura a seguir descrita, readeguando-a:

Descrição: Programa de capacitação, em atendimento à Lei nº 12.587/2012 que estabelece a obrigatoriedade da elaboração de Planos de Mobilidade Urbana por todos os municípios com população superior a 20 mil habitantes além dos demais obrigados por lei à elaboração do Plano Diretor e, também, que prevê como atribuição da União prestar assistência técnica e capacitação continuada aos entes federados. Pelo programa atua-se em quatro frentes: Seminário de Sensibilização para a Política e o Plano de Mobilidade Urbana, Curso de Capacitação, Oficina e Assistência Técnica.

Atividades Desenvolvidas:

1. Seminários de Sensibilização

A primeira frente do Programa de Capacitação consiste na realização de seminários dirigidos a gestores municipais, representantes do legislativo e sociedade civil com o objetivo de dar conhecimento sobre a lei e suas diretrizes, disseminar a Política Nacional de Mobilidade Urbana e fomentar a elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana.

No primeiro quadrimestre de 2016, em virtude de corte de gastos, não houve seminários.

2. Cursos de Capacitação

A segunda frente consiste na realização de curso com objetivo de difundir conhecimento técnico para a elaboração do plano de mobilidade urbana.

3. Oficinas

A terceira frente do Programa de Capacitação diz respeito às Oficinas para Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana, cujo objetivo é fornecer subsídios aos municípios que os ajudem durante o processo de elaboração de seus respectivos Planos de Mobilidade Urbana.

Devido a restrição orçamentária, não houve oficinas no ano de 2016.

4. Assistência Técnica

A atuação mais específica do Programa de Capacitação é a Assistência Técnica, que trata diretamente e exclusivamente as questões locais ou regionais.

Em 2016 não houve assistência técnica sistematizada. Alguns municípios procuraram a SEMOB para questionamentos pontuais sobre seus planos, a maioria com solicitações financeiras.

Quantidade alcançada: 0 unidades

Data de Referência: 31/12/2016

Providências a serem tomadas: Retomada da capacitação no segundo semestre de 2017.

3.3.1.2.1.2 Meta: Apoiar a elaboração e/ou revisão de Planos, Estudos, em especial os Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica (EVTE), e Projetos de Mobilidade Urbana em pelo menos 42 municípios.

Foram concluídos três projetos de mobilidade urbana, em 2016; um para Anápolis/GO, outro em Campinas/SP e, o último, em Governador Valadares/MG, financiado pelo BNDES. O primeiro com recursos do FGTS e o segundo com recursos do OGU.

Quanto à meta de apoio à elaboração e/ou revisão de planos de mobilidade urbana também não houve acréscimo do número de municípios apoiados em 2016, porém, tem-se ações iniciadas em anos anteriores em seis cidades, a saber: Araucária-PR, Bragança Paulista/SP, Vila Velha/ES, Mogi das Cruzes/SP, Olinda/PE e Viana/ES que estão desenvolvendo seus Planos com recursos de emendas parlamentares.

Quantidade alcançada: 3 unidades

Data de Referência: 31/12/2016

Providências a serem tomadas: Ampliar a execução de Planos de Mobilidade Urbana com recursos de emendas parlamentares. Voltar a realizar capacitação dos entes federados para elaborarem seus Planos.

3.3.1.2.1.3 Meta: Definir e implantar sistema de coleta, tratamento e análise de informações sobre mobilidade urbana.

Análise Situacional da Meta: Sobre o desenvolvimento do Sistema de Informações em Mobilidade Urbana encontra-se no estágio de desenvolvimento da ferramenta computacional.

A seguir apresenta-se a descrição do sistema e as atividades em andamento:

Descrição: Desenvolvimento do Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana (SIMU) que tem como objetivo principal o armazenamento e compartilhamento de informações para auxiliar na elaboração de políticas públicas sobre o tema.

Atividades em desenvolvimento:

- Articulação com a Coordenação de Informática do órgão e com parcerias de institutos para o desenvolvimento da ferramenta computacional;
- Discussão das regras de negócio do software a ser desenvolvido.

Providências a serem tomadas: Concluir a ferramenta computacional para implantação do sistema de informações.

3.3.2 Execução física e financeira das ações da Lei Orçamentária Anual de responsabilidade da unidade

As ações da Secretaria que constam da LOA no Programa Temático 2048 – Mobilidade Urbana e Trânsito são executadas através de descentralização de recursos para apoio aos Estados, Distrito Federal e Municípios, principalmente para a implantação de infraestrutura de mobilidade urbana aos entes federados.

Os Quadros a seguir mostram a execução orçamentária e financeira de cada uma das Ações.

3.3.2.1 Ações do OFSS

Quadro 03 – Ações de responsabilidade da UJ – OFSS – Ação 10SS

Identificação da Ação						
Código	10SS			Tipo:	Projeto	
Título	Apoio a Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano					
Iniciativa	04T3 Apoio prioritário aos sistemas de transporte público coletivo de média e alta capacidade.					
Objetivo	Apoiar a implantação, expansão e requalificação dos sistemas de mobilidade urbana com soluções acessíveis, sustentáveis e compatíveis com as características locais e regionais, priorizando os modos de transporte público coletivo e os não motorizados e promovendo a integração modal, física e tarifária.			Código	0574	
Programa	Mobilidade Urbana e Trânsito			Código	2048	Tipo: Temático
Unidade Orçamentária (UO)	56101 - Ministério das Cidades					
Ação Prioritária	(X) Sim () Não Caso positivo: (X)PAC () Brasil sem Miséria () Outras					
Lei Orçamentária 2016						
Execução Orçamentária e Financeira						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar do exercício 2016	
Inicial	Final	Empenhada (*)	Liquidada	Paga	Processados	Não Processados
804.041.750,00	549.545.476,00	444.898.528,67	219.590.780,24	219.590.780,24	0,00	225.307.748,43
Execução Física						
Descrição da meta		Unidade de medida	Meta			
			Prevista	Reprogramada	Realizada	
Projeto apoiado		unidade	38	38	2	
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores						
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas			
Valor em 1º/01/2016	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta		Unidade de medida	Realizada
1.664.495.813,81	851.619.212,09	1.547.141,24	Projeto apoiado		Unidade	0

(*) No empenho está incluído o valor da tarifa CAIXA e de emendas.

Quadro 04 – Ações relacionadas a programa temático do PPA de responsabilidade da UPC – OFSS - Ação 10SR.

Identificação da Ação			
Código	10SR		Tipo: Projeto
Título	Apoio à Elaboração de Planos e Projetos de Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano		
Iniciativa	0570 Incentivo aos entes federados na integração da política de mobilidade urbana ao planejamento do uso e da ocupação do solo.		

Objetivo	Implementar a Política Nacional de Mobilidade Urbana promovendo o fortalecimento institucional do setor e o planejamento integrado ao desenvolvimento urbano e territorial.			Código	0584	
Programa	Mobilidade Urbana e Trânsito			Código	2048	Tipo: Temático
Unidade Orçamentária	56101 - Ministério das Cidades					
Ação Prioritária	() Sim (X) Não Caso positivo: () PAC () Brasil sem Miséria () Outras					
Lei Orçamentária 2016						
Execução Orçamentária e Financeira						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2016	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Processados
200.000,00	153.927,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Execução Física						
Descrição da meta		Unidade de medida	Meta			
			Prevista	Reprogramada	Realizada	
Projeto apoiado		unidade	1	1	0	
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores						
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas			
Valor em 1º/01/2016	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta		Unidade de medida	Realizada
4.096.911,00	46.466,18	0,00	Projeto apoiado		unidade	0

Obs.: Não foi empenhado nem pago nenhum valor nesta ação com recursos do exercício.

Quadro 05 – Ações relacionadas a programa temático do PPA de responsabilidade da UPC - OFSS – Ação 10ST.

Identificação da Ação						
Código	10ST			Tipo:	Projeto	
Título	Apoio a Sistemas de Transporte Não-Motorizados					
Iniciativa	06ZU Apoio a Projetos de Infraestrutura de Mobilidade Urbana					
Objetivo	Apoiar a implantação, expansão e requalificação dos sistemas de mobilidade urbana com soluções acessíveis, sustentáveis e compatíveis com as características locais e regionais, priorizando os modos de transporte público coletivo e os não motorizados e promovendo a integração modal, física e tarifária.			Código	0574	
Programa	Mobilidade Urbana e Trânsito			Código	2048	Tipo: Temático
Unidade Orçamentária	56101 - Ministério das Cidades					
Ação Prioritária	() Sim (X) Não Caso positivo: () PAC () Brasil sem Miséria () Outras					

Lei Orçamentária 2016						
Execução Orçamentária e Financeira						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2016	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Processados
17.019.356,00	16.797.356,00	2.889.081,56	0,00	0,00	0,00	2.889.081,56
Execução Física						
Descrição da meta		Unidade de medida	Meta			
			Prevista	Reprogramada	Realizada	
Projeto apoiado		unidade	1	0	0	
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores						
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas			
Valor em 1º/01/2016	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizada	
7.017.722,94	807.990,64	0,00	Projeto apoiado	unidade	0	

Quadro 06 – Ações relacionadas a programa temático do PPA de responsabilidade da UPC – OFSS - Ação 2D47.

Identificação da Ação						
Código	2D47			Tipo:	Atividade	
Título	Apoio a Medidas de Moderação de Tráfego					
Iniciativa	04T4 Apoio à implantação de medidas de moderação de tráfego e de segurança viária.					
Objetivo	Apoiar a implantação, expansão e requalificação dos sistemas de mobilidade urbana com soluções acessíveis, sustentáveis e compatíveis com as características locais e regionais, priorizando os modos de transporte público coletivo e os não motorizados e promovendo a integração modal, física e tarifária.		Código	0574		
Programa	Mobilidade Urbana e Trânsito		Código	2048	Tipo:	Temático
Unidade Orçamentária	56101 - Ministério das Cidades					
Ação Prioritária	() Sim (X) Não Caso positivo: () PAC () Brasil sem Miséria () Outras					
Lei Orçamentária 2016						
Execução Orçamentária e Financeira						
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2016	
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Processados
100.000,00	76.964,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Execução Física						
Descrição da meta		Unidade de medida	Meta			
			Prevista	Reprogramada	Realizada	
Projeto apoiado		unidade	1	0	0	

Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores					
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas		
Valor em 1º/01/2016	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizada
0,00	0,00	0,00	Projeto apoiado	unidade	0

Obs.: Não foi empenhado nem pago nenhum valor nesta ação.

Quadro 07 – Ações relacionadas a programa temático do PPA de responsabilidade da UPC - OFSS – Ação 2D49.

Identificação da Ação							
Código	2D49			Tipo:	Atividade		
Título	Apoio ao Desenvolvimento Institucional para a Gestão dos Sistemas de Mobilidade Urbana						
Iniciativa	06NV Fomento ao planejamento da mobilidade urbana de forma integrada nos aglomerados urbanos e regiões metropolitanas.						
Objetivo	Implementar a Política Nacional de Mobilidade Urbana promovendo o fortalecimento institucional do setor e o planejamento integrado ao desenvolvimento urbano e territorial.			Código	0584		
Programa	Mobilidade Urbana e Trânsito			Código	2048	Tipo	Temático
Unidade Orçamentária	56101 - Ministério das Cidades						
Ação Prioritária	() Sim (X) Não Caso positivo: ()PAC () Brasil sem Miséria () Outras						
Lei Orçamentária 2016							
Execução Orçamentária e Financeira							
Dotação		Despesa			Restos a Pagar inscritos 2016		
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Paga	Processados	Não Processados	
500.000,00	400.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Execução Física							
Descrição da meta		Unidade de medida	Meta				
			Prevista	Reprogramada	Realizada		
Projeto apoiado		unidade	1	0	0		
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores							
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas				
Valor em 1º/01/2016	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizada		
0,00	0,00	0,00	Projeto apoiado	unidade	0		

Obs.: Não foi empenhado nem pago nenhum valor nesta ação.

3.3.2.1.1 Análise Situacional Ações Constantes na LOA

Os Quadros das ações de responsabilidade da SNMU que constam na LOA apresentados acima mostram que, em 2016, houve execução orçamentária das ações 10SS, 10SR e 10ST. Os valores apresentados nos quadros são referentes ao somatório do localizador nacional e das emendas parlamentares inseridas no orçamento.

AÇÃO 10SS:

A Ação 10SS é destinada a apoiar a implantação e requalificação de infraestrutura de sistemas de transporte público coletivo urbano de passageiros visando a ampliação da capacidade e a promoção da integração intermodal, física e tarifária dos sistemas de mobilidade urbana, priorizando o transporte público coletivo urbano, promovendo a melhoria da mobilidade urbana, da acessibilidade universal e a integração com os meios não-motorizados.

Atende aos sistemas sobre pneus (BRT - *Bus Rapid Transit*, VLP - Veículo Leve sobre Pneus); sobre trilhos (Metrô, Trem Urbano, Monotrilho, VLT - Veículo Leve sobre Trilhos, APM - *Automated People Mover*); e hidroviário, segregação de vias, faixas exclusivas, corredores do sistema de veículos sob trilhos e pneus e outros tipos de sistemas de transporte público coletivo urbano. Compreende obras civis, drenagem pluvial, pavimentação, infraestrutura de vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias, estacionamentos, terminais, estações e demais conexões, obra de arte especiais, pontos para embarque e desembarque de passageiros, sinalização viária e de trânsito entre outras intervenções necessárias para a operação e aquisição de veículos sob trilhos.

A Ação 10SS0001, Localizador Nacional, lastreia as seleções do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), concentrando o maior volume de recursos do Programa 2048. Contém os principais investimentos com recursos do Tesouro para a implantação de infraestrutura de sistemas de mobilidade urbana. A atuação do Ministério das Cidades efetiva-se descentralizando recursos para os entes federados, por isso os recursos não são individualizados por empreendimento, permanecendo a dotação agrupada no Localizador Nacional.

Em regra geral as intervenções de mobilidade urbana têm tempo de execução superior ao exercício orçamentário em que são contratados, provocando uma defasagem entre o exercício orçamentário e a efetiva realização dos benefícios. Os empreendimentos desta ação possuem fases preparatórias longas em função da complexidade dos empreendimentos e os prazos de execução chegam a 48 meses. Por este motivo ainda não se tem empreendimentos concluídos.

Concorre para isto, o fato desta ação ser implementada de forma descentralizada, por meio de transferência de recursos a estados e municípios, que nem sempre possuem estruturas técnicas suficientes para fazer frente às tarefas de elaboração dos projetos, obtenção de licenças, licitação das obras e serviços, aporte de contrapartidas e gestão da execução das intervenções.

Esta Ação teve a dotação inicial de R\$ 804.041.750,00, reduzida para R\$ 549.545.476,00 no final do exercício, montantes inferiores a 2015, quando a dotação final foi superior a R\$ 2 bilhões. O empenho global nesta Ação foi de R\$ 444.898.528,67, incluindo os empreendimentos do PAC, inseridos no Localizador Nacional, acrescido dos valores dos Localizadores Específicos (emendas) e da tarifa CAIXA. Em 2015 o empenho desta ação foi superior a R\$ 1 bilhão. Assim, verifica-se que a partir de 2015 está ocorrendo redução gradativa nos valores de dotação e empenho.

Só no localizador nacional da Ação 10SS tem-se R\$ 424.792.528,67 (incluindo a tarifa CAIXA) empenhado.

Neste localizador nacional, no período de janeiro a dezembro de 2016, foram empenhados R\$ 424.020.333,08, sem a tarifa CAIXA, para 20 empreendimentos nos municípios de: Maceió/AL,

Rio de Janeiro/RJ, Belém/PA, Curitiba/PR, Porto Alegre/RS, Salvador-BA, Goiânia-GO, São Luís-MA, Teresina-PI, Guarulhos-SP, São Paulo-SP e Rio Grande da Serra-SP.

Agrupando por estados da federação tem-se: AM: R\$ 19.559.035,00 (4,61%), PA: R\$ 15.000.000,00 (3,53%), AL: R\$ 8.000.000,00 (1,88%), BA: R\$ 203.421.108,00 (47,89%), PI: R\$ 9.551.213,41 (2,25%), MA: R\$ 1.000.000,00 (0,24%), DF: R\$ 6.772.195,59 (1,59%), GO: R\$ 8.000.000,00 (1,88%), SP: R\$ 95.264.976,67 (22,42%), RJ: R\$ 40.000.000,00 (9,42%), PR: R\$ 15.000.000,00 (3,53%), RS: 3.224.000,00 (0,76%).

Também foi empenhado o valor de R\$ 772.195,59 na Ação 10SS, Localizador Nacional, para lastrear pagamento de tarifas de serviços prestados pela Caixa Econômica Federal, atuando como Mandatária da União.

Assim, no período, a distribuição dos recursos por região, foi a seguinte:

Norte: R\$ 34.559.035,00 (8,14%)

Nordeste: R\$ 221.972.321,41 (52,26%)

Centro-Oeste: R\$ 14.772.195,59 (3,47%)

Sudeste: R\$ 135.264.976,67 (31,84%)

Sul: R\$ 18.224.000,00 (4,29%)

Os valores empenhados no Localizador Nacional, acrescido dos empenhos para as emendas, com Localizadores Específicos, incluindo empenho da tarifa CAIXA, perfaz R\$ 444.898.528,67, valor demonstrado no Quadro apresentado para a Ação 10SS, e discriminado a seguir:

Quadro 08 – Resumo dos valores empenhados da Ação 10SS

Discriminação	Valor Empenhado JAN/DEZ
Ação 10SS Localizador Nacional PAC	420.796.333,08
Tarifa Caixa Localizador Nacional PAC	772.195,59
Ação 10SS Localizadores Específicos Emendas	19.726.584,00
Tarifa Caixa Localizadores Específicos Emendas	379.416,00
Ação 10SS TRENSURB	3.224.000,00
TOTAL	444.898.528,67

No período de JAN-DEZ do exercício de 2016 houve execução financeira em 6 (seis) contratos do localizador nacional desta ação, no valor total de R\$ 219.590.780,24, utilizando os recursos empenhados no próprio exercício, conforme discriminado a seguir:

Município: Salvador/BA

MCID: 02399

Contrato: 0421266-18

Valor Pago: R\$ 49.500.000,00

Objeto: METRO- SALVADOR/BA- AEROPORTO-ACESSO NORTE

Município: Salvador/BA

MCID: 02648

Contrato: 0421239-74

Valor Pago: R\$ 153.921.108,00

Objeto: CORREDOR ONIBUS-SALVADOR/BA-VIAS EST-SIST COR

Município: Teresina/PI

MCID: 02390

Contrato: 0420724-33

Valor Pago: R\$ 8.482.503,41

Objeto: Corredor - Teresina/PI – PDMU

Município: Curitiba/PR

MCID: 02876

Contrato: 0436534-77

Valor Pago: R\$ 15.000.000,00

Objeto: CORREDOR ONIBUS-CURITIBA/PR-BRT LINHA VERDE

Município: Guarulhos/SP

MCID: 02376

Contrato: 0402096-53

Valor Pago: R\$ 14.804.186,00

Objeto: CORREDOR - GUARULHOS/SP - PROGRAMA DE UM

Município: São Paulo/SP

MCID: 02705

Contrato: 0440428-66 (Consórcio)

Valor Pago: R\$ 15.000.000,00

Objeto: ESTUDOS E PROJETOS – CONSORCIO INTERMUNICIPAL

Município: Porto Alegre/RS

MCID: 01475

Contrato: TRENSURB

Valor Pago: R\$ 729.500,00

Objeto: METRO RM POA SAO LEOPOLDO-NOVO HAMBURGO

Na atual gestão está previsto ajustar os valores empenhados no exercício aos pagamentos efetuados no exercício, não gerando montantes expressivos para o exercício vindouro.

As despesas das Ações do Programa 2048 foram empenhadas ao longo do exercício e a ação 10SS foi a única na qual ocorreu liquidação e pagamento, porém, no exercício de 2016, identifica-se dois contratos com entregas à população: trecho do corredor de ônibus em SP denominados Corredor M' Boi Mirim/ Santo Amaro – contrato nº 0425349-95, e metrô da Região Metropolitana de Salvador, Trecho Lapa-Pirajá, contrato nº 0437126-59. As demais metas físicas serão atingidas em 2017 ou nos exercícios seguintes.

Os empenhos efetuados no exercício não são considerados como físico realizado visto que o produto só é realizado quando se tem uma entrega de bens ou serviços para a sociedade.

Com relação à execução de RAP Não-Processado no período de JAN-DEZ do exercício de 2016, na Ação 10SS, Localizador Nacional, Restos a Pagar (RAP) não processados, de exercícios anteriores, houve execução financeira em 30 (trinta) empreendimentos e 1 (um) da Trensurb, no valor total de R\$ 847.660.902,00, conforme discriminado a seguir:

Município: Maceió/AL

Contrato: 0409750-33 (Estado)

RP Não Processado Pago 2016: R\$ 2.564.527,24

Município: Manaus/AM

Contrato: 0394924-86 (Estado)

RP Não Processado Pago 2016: R\$ 51.189.660,81

Município: Salvador/BA

Contrato: 0421239-74

RP Não Processado Pago 2016: R\$ 128.224.006,94

Município: Salvador/BA

Contrato: 0437126-59 (Estado)

RP Não Processado Pago 2016: R\$ 17.086.337,46

Município: Salvador/BA

Contrato: 0421266-18

RP Não Processado Pago 2016: R\$ 105.680.000,00

Município: Goiânia/GO

Contrato: 0402097-67

RP Não Processado Pago 2016: R\$ 720.038,13

Município: Goiânia/GO

Contrato: 0443555-71

RP Não Processado Pago 2016: R\$ 7.010.822,35

Município: Belo Horizonte/MG
Contrato: 0402092-15 (Estado)
RP Não Processado Pago 2016: R\$ 5.083.205,03

Município: Belém/PA
Contrato: 0402089-60 (Estado)
RP Não Processado Pago 2016: R\$ 12.495.474,71

Município: Recife/PE
Contrato: 0413177-60 (Estado)
RP Não Processado Pago 2016: R\$ 505.072,02

Município: Recife/PE
Contrato: 0396778-64
RP Não Processado Pago 2016: R\$ 1.597.896,02

Município: Teresina/PI
Contrato: 0407684-81
RP Não Processado Pago 2016: R\$ 85.408,70

Município: Teresina/PI
Contrato: 0420724-33
RP Não Processado Pago 2016: R\$ 4.725.247,85

Município: Teresina/PI
Contrato: 0443742-38
RP Não Processado Pago 2016: R\$ 306.055,25

Município: Curitiba/PR
Contrato: 0436534-77
RP Não Processado Pago 2016: R\$ 5.391.100,00

Município: Rio de Janeiro/RJ
Contrato: 0415061-27
RP Não Processado Pago 2016: R\$ 291.430.754,98

Município: Canoas/RS
Contrato: 0443475-05
RP Não Processado Pago 2016: R\$ 2.835.514,30

Município: Campinas/SP
Contrato: 0396676-31
RP Não Processado Pago 2016: R\$ 117.545,96

Município: Guarulhos/SP
Contrato: 0402096-53
RP Não Processado Pago 2016: R\$ 30.370.942,80

Município: São Bernardo do Campo/SP
Contrato: 0402095-48
RP Não Processado Pago 2016: R\$ 8.981.223,28

Município: São Paulo/SP
Contrato: 0396115-44
RP Não Processado Pago 2016: R\$ 286.528,85

Município: São Paulo/SP
Contrato: 0396114-39
RP Não Processado Pago 2016: R\$ 35.610.180,79

Município: São Paulo/SP
Contrato: 0425347-77
RP Não Processado Pago 2016: R\$ 589.675,11

Município: São Paulo/SP
Contrato: 0425346-63
RP Não Processado Pago 2016: R\$ 12.906.206,40

Município: São Paulo/SP
Contrato: 0425345-59
RP Não Processado Pago 2016: R\$ 339.551,21

Município: São Paulo/SP
Contrato: 0425349-95
RP Não Processado Pago 2016: R\$ 44.849.190,54

Município: São Paulo/SP
Contrato: 0425747-13
RP Não Processado Pago 2016: R\$ 20.529.547,52

Município: São Paulo/SP

Contrato: 0425748-27

RP Não Processado Pago 2016: R\$ 45.788.122,47

Município: São Paulo/SP

Contrato: 0440428-66 (consórcio)

RP Não Processado Pago 2016: R\$ 958.000,00

Município: Rio Grande da Serra/SP

Contrato: 0440356-00

RP Não Processado Pago 2016: R\$ 9.196.550,17

A EMPRESA DE TRENS URBANOS DE PORTO ALEGRE S/A (TRENSURB) – UG EXECUTORA 275060 efetuou pagamento de RP Não Processado, em 2016, no valor de R\$ 206.515,70, com recursos desta ação.

Do total de Contratos nos quais houve pagamento de RAP no exercício de 2016, nenhum foi concluído em 100% de sua evolução.

Porém, destaca-se que, destes trinta contratos, doze deles possuem evolução por volta de 0% a 25%; seis, entre 25% a 50%; quatro, na faixa de 50% a 75%; seis, a cerca de 75% a 90%; e dois desses possuem desenvolvimento superior a 90%, porém ainda não se encontram finalizados.

AÇÃO 10SR:

Esta ação contempla o apoio à elaboração de projetos de sistemas de transporte público coletivo urbano e de Planos de Mobilidade Urbana, de acordo com os princípios, objetivos e diretrizes estabelecidos na Política Nacional de Mobilidade Urbana, visando fomentar o planejamento da mobilidade urbana, compatibilizado com a proteção do sistema climático.

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, torna obrigatória a elaboração de Plano de Mobilidade Urbana para municípios acima de 20.000 habitantes e, nesta ação, pretende-se priorizar planos, privilegiando a elaboração deste importante instrumento de planejamento urbano. Porém, em decorrência da escassez de recursos, dotação inicial de R\$ 200.000,00 reduzida para R\$ 153.927,00, e da grande demanda por recursos para a elaboração de planos e projetos de mobilidade urbana, houve dificuldade em efetuar seleção pública em caráter nacional.

Ressalta-se que o Ministério das Cidades tem apoiado a elaboração de projetos para obras de mobilidade urbana vinculados ao PAC na ação 10SS e emendas parlamentares com escopo de elaboração de planos estão sendo propostas, conforme já informado neste relatório.

De restos a pagar foi liquidado o valor de R\$ 46.466,18 referente à tarifa CAIXA de contratos já em execução.

AÇÃO 10ST:

A Ação 10ST é de apoio à implantação e requalificação de infraestrutura de sistemas de transporte não motorizados visando a promoção dos sistemas de transporte não motorizados, contribuindo para a ampliação da mobilidade urbana e a redução da poluição ambiental.

A dotação inicial foi de R\$ 17.019.356,00, porém foi empenhado o valor de R\$ 2.889.081,56. Houve pagamento de R\$ 807.990,64 de restos a pagar referentes a contratos com empenhos de outros exercícios.

Esta ação possibilita intervenções que valorizem a circulação não motorizada, os preceitos da acessibilidade universal com conforto e segurança aos cidadãos, a minimização dos conflitos intermodais, mediante implantação de passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, bicicletários, paraciclos, travessias, guias rebaixadas, bem como a sinalização necessária (vertical, horizontal, semafórica e de orientação).

Por outro lado, o Ministério das Cidades tem apoiado a infraestrutura de transporte não motorizado por meio de ações inseridas no PAC conjuntamente com a implantação de infraestrutura de transporte público coletivo urbano e infraestrutura viária, utilizando recursos da Ação 10SS, localizador nacional.

As ações 2D47 e 2D49 relacionadas a seguir não apresentaram execução orçamentária.

AÇÃO 2D47:

Esta ação possibilita o apoio à implantação de medidas de moderação de tráfego promovendo a segurança viária através de ações que minimizem os conflitos entre os diferentes modos de transporte que interagem no ambiente urbano, tais como: diferenciação de pavimentos, implantação de travessias de pedestres, alteração na geometria da via, implantação de ondulações transversais, ordenamento de fluxos de tráfego, implantação de mobiliário urbano e implantação de vegetação.

A implantação de medidas de moderação de tráfego está sendo realizada no âmbito dos projetos selecionados no PAC, de forma complementar às propostas apoiadas, com recursos da Ação 10SS, localizador nacional.

AÇÃO 2D49:

A Ação 2D49 fomenta o desenvolvimento institucional da gestão da mobilidade urbana com o objetivo de melhorar a qualidade e a eficiência do transporte público coletivo urbano, incentivar o desenvolvimento tecnológico e a adoção de tecnologias não poluentes e incentivar a participação social no planejamento e avaliação da qualidade da mobilidade urbana, por meio de divulgação e consolidação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, promoção de seminários e audiências públicas, publicação de textos básicos e cadernos técnicos, promoção de assistência técnica, disponibilização de sistema de informações sobre mobilidade urbana, promoção de capacitação.

Com a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, o Ministério das Cidades passou a realizar seminários de sensibilização sobre a Lei, voltados às autoridades e gestores em todo o país, com apoio local para a realização.

Porém, em 2016, não foi possível efetuar ações de capacitação, visto restrições orçamentárias. Para 2017 estão sendo estudadas alternativas para dar prosseguimento à capacitação.

Também, considerando as diretrizes estabelecidas na Lei nº 12.587, de 2012, está em desenvolvimento o Sistema de Informações em Mobilidade Urbana (SIMU), com uma previsão de dois anos, que passará a ser a principal ferramenta para implementar a atribuição referente à organização e disponibilização de informações de Mobilidade Urbana e de qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo. Pretende-se desenvolver ferramenta computacional para implantação do Sistema de Informações em Mobilidade Urbana (SIMU) com utilização de recursos desta Ação.

3.3.2.2 Ações não Previstas na LOA 2016 – Restos a Pagar não Processados – OFSS

Os dados apresentados são referentes aos recursos de restos a pagar não processados de contratos de exercícios anteriores, cujo lastro é em ações que atualmente não constam na Lei Orçamentária Anual (LOA). Desde o PPA 2012/2015 o Programa 9989 foi sucedido pelo Programa Temático 2048 Mobilidade Urbana e Trânsito, deixando de constar na LOA o Programa 9989 - Mobilidade Urbana.

Porém, os contratos já assinados neste Programa 9989 permanecem com esta denominação até sua conclusão.

Assim, apresenta-se a seguir as ações deste Programa 9989 nas quais houve execução financeira em 2016.

A primeira delas é a Ação 7L51:

Quadro 09 – Ações não Previstas LOA 2016 - Restos a Pagar – OFSS – Ação 7L51

Identificação da Ação					
Código	7L51			Tipo:	Projeto
Título	Implantação do Corredor Estrutural de Transporte Coletivo Rodoviário na Parte Alta de Maceió/AL				
Iniciativa					
Objetivo		Código			
Programa	Mobilidade Urbana	Código	9989	Tipo:	
Unidade Orçamentária	56101 - Ministério das Cidades				
Ação Prioritária	() Sim (X) Não Caso positivo: () PAC () Brasil sem Miséria () Outras				
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores					
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas		
Valor em 1º/01/2016	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizado
3.741.051,60	62.482,68	0	Projeto apoiado	unidade	0

Fonte: SIAFI (Tesouro Gerencial), referente a 31/12/2016.

O valor liquidado nesta ação 7L51 refere-se ao contrato de repasse nº 0265043-04, obras no município de Maceió/AL, que terminou o exercício de 2016 com 6,98% de porcentual de obra/serviço executado. Em 2016 foram efetuados pagamentos em duas parcelas neste contrato, uma de R\$ 33.218,64 e outra de R\$ 29.264,04. No preenchimento do campo da execução física considerou-se o valor zero, pois não houve 100% de execução física do projeto apoiado.

A seguir são apresentados os dados relativos à Ação 10ST do Programa 9989:

Quadro 10 – Ações não Previstas LOA 2016 - Restos a Pagar – OFSS – Ação 10ST (9989)

Identificação da Ação			
Código	10ST		Tipo: Projeto
Título	Apoio a Projetos de Sistemas de Transporte de Circulação Não Motorizados		
Iniciativa			

Objetivo		Código			
Programa	Mobilidade Urbana	Código	9989	Tipo:	
Unidade Orçamentária	56101 - Ministério das Cidades				
Ação Prioritária	() Sim (X) Não Caso positivo: () PAC () Brasil sem Miséria () Outras				
Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores					
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física – Metas		
Valor em 1º/01/2016	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizado
5.966.789,91	620.877,76	0,00	Projeto apoiado	unidade	2

Fonte: SIAFI (Tesouro Gerencial) referente a 31/12/2016.

O valor liquidado nesta Ação 10ST foi de R\$ 620.877,76, conforme discriminado no Quadro acima e refere-se a pagamentos em três contratos conforme listados na tabela a seguir, que perfazem R\$ 616.177,76, além disso, o valor liquidado inclui o pagamento de taxa de serviço da Caixa no valor de R\$ 4.700,00.

Os valores apresentados na Tabela abaixo são relativos a liquidações em cada um dos contratos em uma única parcela, exceto o contrato de Curvelo que foi em duas parcelas, a primeira de R\$ 123.305,76 e a outra de R\$ 78.840,00.

Tabela 4 - Contratos da Ação 10ST - valores liquidados no exercício (Programa 9989)

Nº contrato	Município	UF	% execução física	Valor Liquidado
0345112-45	Pau D'arco	PA	76,45%	R\$ 215.805,80
0310026-55	Barra Mansa	RJ	100%	R\$ 198.226,20
0302090-73	Curvelo	MG	100%	R\$ 202.145,76

Fonte: Banco de dados da Caixa, referente a 31/12/2016.

Na ação 10ST do Programa 9989 também ocorreram, em 2016, pagamentos de restos a pagar processados.

No preenchimento do campo "Execução Física - Metas" considerou-se o valor "2" pois houve 100% de execução física em dois projetos apoiados que tiveram valor liquidado no exercício.

Passa-se a seguir a apresentar os dados da Ação 10SS do Programa 9989:

Quadro 11 – Ações não Previstas LOA 2016 - Restos a Pagar – OFSS – Ação 10SS (9989)

Identificação da Ação					
Código	10SS	Tipo:	Projeto		
Título	Apoio a Projetos de Corredores Estruturais de Transporte Coletivo Urbano				
Iniciativa					
Objetivo		Código			
Programa	Mobilidade Urbana	Código	9989	Tipo:	
Unidade Orçamentária	56101 - Ministério das Cidades				
Ação Prioritária	() Sim (X) Não Caso positivo: () PAC () Brasil sem Miséria () Outras				

Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores					
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas		
Valor em 1º/01/2016	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizado
7.184.727,83	915.636,55	0,00	Projeto apoiado	unidade	3

Fonte: SIAFI (Tesouro Gerencial), referente a 31/12/2016.

O valor liquidado nesta Ação 10SS do Programa 9989 foi de R\$ 915.636,55, conforme apresentado no Quadro acima e refere-se a pagamentos em seis contratos conforme listados na tabela a seguir, que perfazem R\$ 790.701,55, além disso, inclui o pagamento de taxa de serviço da Caixa para diversos contratos no valor de R\$ 124.935,00.

Os valores apresentados na Tabela abaixo são relativos a liquidações em cada um dos contratos em uma única parcela, exceto os contratos de Bento Gonçalves e Guimaraná que foram em duas parcelas. Na de Bento Gonçalves a primeira de R\$ 4.817,78 e a outra de R\$ 184.734,22 e na de Guimaraná a primeira de R\$ 181.650,00 e a outra de R\$ 176.050,00.

Tabela 5 - Contratos da Ação 10SS - valores liquidados no exercício (Programa 9989)

Nº contrato	Município	UF	% execução física	Valor Liquidado
0298544-57	Bento Gonçalves	RS	100%	R\$ 189.552,00
0347878-41	Guimaraná	MG	15,18%	R\$ 357.700,00
0336915-63	Ouro verde	SC	100%	R\$ 24.437,79
0335948-34	Pomerode	SC	100%	R\$ 72.820,99
0335954-24	São João Batista	SC	2,24%	R\$ 117.417,96
0335947-20	Urubici	SC	95,79%	R\$ 28.772,81

Fonte: Banco de dados da Caixa, referente a 31/12/2016.

Na ação 10SS do Programa 9989 também ocorreram, em 2016, pagamentos de restos a pagar processados.

No preenchimento do campo "Execução Física - Metas" considerou-se o valor "3" pois houve 100% de execução física em três projetos apoiados que tiveram valor liquidado no exercício.

A seguir apresenta-se a execução financeira da Ação 0590, denominação anterior da Ação 10SS, do Programa 9989.

Quadro 12 – Ações não Previstas LOA 2016 - Restos a Pagar – OFSS – Ação 0590

Identificação da Ação				
Código	0590			Tipo: Projeto
Título	Apoio a Projetos de Corredores Estruturais de Transporte Coletivo Urbano			
Iniciativa				
Objetivo		Código		
Programa	Mobilidade Urbana	Código	9989	Tipo:
Unidade Orçamentária	56101 - Ministério das Cidades			
Ação Prioritária	() Sim (X) Não Caso positivo: () PAC () Brasil sem Miséria () Outras			

Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores					
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Metas		
Valor em 1º/01/2016	Valor Liquidado	Valor Cancelado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Realizado
7.600.915,99	47.468,64	0	Projeto apoiado	unidade	0

Fonte: SIAFI (Tesouro Gerencial), referente a 31/12/2016.

O valor de R\$ 7.600.915,99 refere-se a um contrato de repasse, nº 0244750-22, com o Governo do Estado de PE, com o valor liquidado de R\$ 47.468,64, que terminou o exercício de 2016 com 62,02% de execução física.

Portanto, no preenchimento do campo da execução física considerou-se o valor zero, em virtude de não ter tido 100% de execução física.

3.3.2.2.1 Análise Situacional

As ações não constam na LOA em função de fazerem parte de programas com denominação diferente da atual, como as ações do Programa 9989, que nos PPA 2012/2015 e PPA 2016/2019 foi sucedido pelo Programa Temático 2048 Mobilidade Urbana e Trânsito.

No exercício de 2016 houve execução financeira em 4 ações orçamentárias não previstas na LOA 2016. Houve liquidação nas Ações 7L51, 10SS, 10ST e 0590 do Programa 9989 Mobilidade Urbana, respectivamente, nos valores de R\$ 47.468,64; R\$ 915.636,55; R\$ 620.877,76 e R\$ 62.482,68, conforme discriminado nos Quadros apresentados. A execução financeira destes desembolsos é realizada pela SPOA/SE, pois são Não-PAC, ou seja, contratos que não possuíam vinculação com o PAC.

3.3.3 Fatores intervenientes no desempenho orçamentário

Com relação ao desempenho orçamentário são detalhados os Objetivos da UPC estabelecidos no PPA, descrevendo o início de nova forma de apuração das metas e os resultados alcançados. Apresenta as ocorrências orçamentárias e execução física e financeira das Ações que compõe a LOA e as liquidações que ocorreram no exercício daquelas ações que possuem empenhos anteriores em Restos a Pagar, porém não constam na LOA 2016. A cada Ação é feita uma análise dos eventos. São relatados fatores que intervieram no desempenho orçamentário.

Na ação 10SS, recursos que lastreiam os empreendimentos de mobilidade urbana do PAC, descentralizados por repasses para os entes federados, foram empenhados em 2016, 80,95% do limite disponibilizado.

3.3.4 Restos a pagar de exercícios anteriores

O Quadro a seguir apresenta informações sobre os Restos a Pagar dos exercícios anteriores.

Quadro 13 – Restos a Pagar inscritos em Exercícios Anteriores.

Restos a Pagar não Processados					Valores em R\$ 1,00
Ano de Inscrição	Montante 01/01/2016	Pagamento	Cancelamento	Saldo a pagar 31/12/2016	
2015	971.800.017,95	608.231.274,70	0,00	363.568.743,25	
2014	477.730.229,26	214.280.282,07	1.547.141,24	261.902.805,95	
2013	222.625.927,48	24.920.063,56	844.513,90	196.861.350,02	
2012	5.322.206,91	4.964.094,88	0,00	358.112,03	
2011	473.788,05	49.000,00	0,00	424.788,05	
2010	8.958.341,42	897.590,35	0,00	8.060.751,07	
2009	23.168.195,71	589.923,96	0,00	22.578.271,75	
2008	5.965.601,60	62.482,68	0,00	5.903.118,92	
2007	20.414.399,56	47.468,64	12.813.483,57	7.553.447,35	
Restos a Pagar Processados					
Ano de Inscrição	Montante 01/01/2016	Pagamento	Cancelamento	Saldo a pagar 31/12/2016	
2015	0,00	0,00	0,00	0,00	
2014	0,00	0,00	0,00	0,00	
2013	30.855,66	0,00	0,00	30.855,66	
2012	0,00	0,00	0,00	0,00	
2011	0,00	0,00	0,00	0,00	
2010	1.374.521,53	0,00	0,00	1.374.521,53	
2009	159.100,00	159.100,00	0,00	0,00	
2008	5.130.130,68	630.092,17	0,00	4.500.038,51	
2007	7.102,85	7.102,85	0,00	0,00	

3.3.4.1 Análise Crítica

No Quadro acima são apresentadas as informações sobre a movimentação e os saldos de restos a pagar de exercícios anteriores, vigentes em 1º de janeiro de 2016, inscritos em outros exercícios e que permanecem válidos no início deste exercício.

Tem por objetivo fornecer as informações quantitativas e qualitativas dos RPs inscritos em exercícios anteriores, discriminados por ano de inscrição, identificando os pagamentos e cancelamentos ocorridos.

Nos contratos PAC a gestão financeira dos Restos a Pagar é realizada pela SEMOB, de acordo com a execução da obra apresentada pela Mandatária da União (CAIXA). A CAIXA efetiva o pagamento. Por outro lado, os contratos não PAC, em 2016, permaneceram com gestão centralizada e realizada pela Secretaria Executiva através da SPOA.

Deste modo, nos contratos não PAC, o efetivo pagamento dos RPs foi realizado pela unidade central, que definiu os valores disponíveis, a priorização e o desembolso financeiro a ser efetuado.

As principais razões e/ou circunstâncias existentes para a permanência de RPs Processados e Não Processados por mais de um exercício financeiro, principalmente PAC são devidos a:

– caráter plurianual dos empreendimentos, extrapolando o exercício, com execução das obras com recursos de restos a pagar;

– processo licitatório, que geralmente é bastante demorado, licenciamento ambiental e falta de celeridade na execução das obras pelos proponentes.

Como são condições cuja atuação principal é do ente federado que está executando a obra, as ações da Secretaria são no sentido de auxiliar o executor nas dificuldades encontradas.

As discussões em salas de situação também vêm a contribuir para o melhor desenvolvimento dos projetos/obras, bem como o reforço advindo da capacitação dos técnicos em mobilidade urbana.

A gestão atual da Secretaria e do Ministério das Cidades atuou reduzindo os RAPs e ajustando a execução financeira para o ano do empenho. É um processo gradativo, até que o ajuste dos empenhos/pagamentos passem a ocorrer durante o exercício.

3.4 Execução descentralizada com transferência de recursos e acompanhamento das ações da Caixa Econômica Federal

A partir deste subitem inicia o acompanhamento das ações da Caixa Econômica Federal, atuando como Mandatária da União, no processo de descentralização dos recursos dos empreendimentos, desde a operacionalização das contratações até a prestação de contas e apresenta uma visão gerencial das obras em andamento em situação atrasada e paralisada. Na análise das obras atrasadas e paralisadas inclui-se OGU e FIN.

Além disso, apresenta-se também, uma Análise Gerencial global da carteira, incluindo OGU e FIN.

De forma resumida, as transferências vigentes no exercício de 2016 são em número de 410, destes, 325 são Contratos de Repasse e 85, Termos de Compromisso. O valor global das transferências é de R\$ 15,482 bilhões de valor de repasse e R\$ 18,766 bilhões de valor de investimento. Na análise crítica são apresentadas mais informações sobre os instrumentos vigentes em 2016.

3.4.1 Resumo dos instrumentos de transferência e dos montantes transferidos

O quadro a seguir contempla a quantidade de instrumentos por modalidade de transferência e os respectivos valores repassados nos últimos três exercícios, de uma forma resumida.

Quadro 14 – Resumo dos instrumentos celebrados e dos montantes transferidos nos últimos três exercícios.

Unidade Concedente ou Contratante	
Nome:	Caixa Econômica Federal - Programas Sociais
CNPJ:	01.227.588/0001-83
UG/GESTÃO:	175004/00001

Modalidade	Quantidade de Instrumentos Celebrados em Cada Exercício			Montantes Repassados em Cada Exercício, Independentemente do ano de Celebração do Instrumento (em R\$ 1,00)		
	2016	2015	2014	2016	2015	2014
Convênio	-	-	-	-	-	-
Contrato de Repasse	14	7	17	30.719.337,53	25.177.229,87	17.482.080,56
Termo de Cooperação	-	-	-	-	-	-
Termo de Compromisso	0	4	49	1.066.315.667,13	451.865.375,88	532.957.232,74
Totais	14	11	66	1.097.035.004,66	477.042.605,75	550.439.313,30

Fonte: CAIXA e SIAFI

3.4.2 Visão gerencial da prestação de contas dos recursos pelos recebedores

O quadro a seguir visa demonstrar a situação gerencial da prestação de contas pelos recebedores dos recursos transferidos desta UPC por meio da Caixa Econômica Federal como Mandatária da União.

A data das informações da prestação ou não das contas é 31 de dezembro de 2016.

O Quadro evidencia a quantidade e o montante repassado dos instrumentos até o final de cada exercício de acordo com a situação da prestação de contas: prestadas ou não prestadas.

Foram consideradas as **prestações de contas finais**.

Quadro 15 – Resumo da prestação de contas sobre transferências concedidas pela UJ na modalidade de convênio, termo de cooperação e de contratos de repasse.

Valores em R\$ 1,00

Unidade Concedente					
Nome: Caixa Econômica Federal - Programas Sociais					
UG/GESTÃO: 175004/00001					
Exercício da Prestação das Contas	Quantitativos e montante repassados		Instrumentos (Quantidade e Montante Repassado)		
			Convênios	Contratos de repasse	Termo de compromisso
Exercício do relatório de gestão	Contas Prestadas	Quantidade	-	16	0
		Montante Repassado	-	19.088.877,46	0
	Contas NÃO Prestadas	Quantidade	-	21	0
		Montante Repassado	-	15.319.403,89	0
Exercícios anteriores	Contas NÃO Prestadas	Quantidade	-	14	0
		Montante Repassado	-	4.432.260,50	0

Fonte: CAIXA

3.4.2.1 Visão gerencial da análise das contas prestadas

O Quadro a seguir contempla informações sobre a análise de contas realizadas pela Caixa Econômica Federal com Mandatária da União nos instrumentos sob responsabilidade da SEMOB no exercício de 2016.

Apresenta a quantidade e montante envolvendo contas analisadas e não analisadas.

Quadro 16 – Situação da análise das contas prestadas no exercício de referência do relatório de gestão

Valores em R\$ 1,00

Unidade Concedente ou Contratante				
Nome: Caixa Econômica Federal - Programas Sociais				
UG/GESTÃO: 175004/00001				
Contas apresentadas ao repassador no exercício de referência do relatório de gestão		Instrumentos		
		Convênios	Contratos de Repasse	Termos de Compromisso
Contas analisadas	Quantidade aprovada	-	12	2
	Quantidade reprovada	-	0	0
	Quantidade de TCE instauradas	-	0	0
	Montante repassado (R\$)	-	24.876.940,45	0
Contas NÃO analisadas	Quantidade	-	3	0
	Montante repassado (R\$)	-	900.080,00	0
Fonte: CAIXA				

O Quadro a seguir apresenta o perfil dos atrasos na análise das prestações de contas de recursos repassados pela UPC. Verifica-se que não há indicação de dias de atraso em relação à data em que deveriam ter sido concluídas as análises das contas prestadas. Está em dia, de acordo com as informações prestadas pela CAIXA.

Quadro 17 – Perfil dos atrasos na análise das contas prestadas por recebedores de recursos

Unidade Concedente ou Contratante					
Nome: Caixa Econômica Federal - Programas Sociais					
UG/GESTÃO: 175004/00001					
Instrumentos da transferência	Quantidade de dias de atraso na análise das contas				
	Até 30 dias	De 31 a 60 dias	De 61 a 90 dias	De 91 a 120 dias	Mais de 120 dias
Convênios					
Contratos de repasse	0	0	0	0	0
Termo de Compromisso	0	0	0	0	0
Fonte: CAIXA					

3.4.2.2 Análise Crítica dos Dados Resumidos

A SNTMU possui 410 instrumentos de transferências vigentes em 2016, com valor total de R\$ 15,5 bilhões; incluindo as contrapartidas atinge o valor de R\$ 18,8 bilhões.

Desses, 325 são contratos de repasse que somam R\$ 332,3 milhões de valores de repasse e, incluindo as contrapartidas, R\$ 383,5 milhões, não PAC. Caracterizando elevado número de contratos de pequeno valor.

Os termos de compromisso, vinculados ao Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) são 85, cujos valores de repasse são de R\$ 15,2 bilhões, somado às contrapartidas chega a R\$ 18,4 bilhões. Inclui obras de vulto tais como corredores de ônibus, metrô e VLTs em capitais brasileiras tais como Recife, Salvador, Fortaleza, Curitiba e Rio de Janeiro.

Todos estes termos de compromisso referem-se a instrumentos com recursos do OGU assinados entre os entes federados e a Mandatária da União – Caixa Econômica Federal, demonstrando a carteira elevada da Secretaria.

Os montantes desembolsados perfazem R\$ 1.097 milhões no exercício, incluindo os contratos de repasse (R\$ 30,7 milhões) e os termos de compromisso (R\$ 1.066,3 milhões). Destaca-se que esse valor é 2,3 vezes superior ao montante desembolsado em 2015 que foi de R\$ 477 milhões conforme apresentado no Quadro Resumo dos instrumentos celebrados pela UPC nos três últimos exercícios, apesar dos limites financeiros disponibilizados em função da crise instalada no país.

São destaques no rol de empreendimentos o VLT do Rio de Janeiro, obra cuja primeira etapa foi entregue à população na época das Olimpíadas e o Metrô de Salvador. Essas obras estão sendo executadas por meio de Parcerias Público-Privadas que imprimiram outro ritmo às obras, mesmo sendo de grande porte e complexidade.

Estas duas obras foram responsáveis por 43,5% dos desembolsos efetuados no exercício de 2016, o que demonstra o ritmo diferenciado de execução de obras implementadas por PPP's.

Conforme apresentado no Quadro Resumo de instrumentos celebrados pela UPC nos últimos três exercícios, em 2014 ocorreu o ápice em termos de novas contratações com recurso do OGU, principalmente quanto à quantidade de instrumentos celebrados, em virtude de assinaturas dos termos de compromissos relativos aos empreendimentos do PAC Mobilidade Grandes Cidades e do Pacto pela Mobilidade, cujas seleções possuem lastro com estes recursos. Em 2015, houve redução de novas contratações, mas o montante dos recursos repassados reduziu 13% com relação ao valor repassado no ano de 2014, mantendo desta forma patamar próximo a R\$ 500 milhões. No entanto, apesar de não terem ocorrido novas contratações no âmbito do PAC no exercício de 2016, o volume desembolsado mais do que duplicou, chegando ao patamar de R\$ 1,07 bilhão, o que demonstra uma maior evolução das obras em andamento.

Em 2016 foram prestadas contas de 16 contratos de repasse (Não PAC) e 21 ainda não tiveram as contas prestadas, restando, também, 14 de exercícios anteriores sem prestação de contas.

Da carteira PAC, em virtude da carteira de mobilidade urbana ser mais recente que a das outras Secretarias Nacionais do Ministério, tem-se zerados os quantitativos de termos de compromisso com contas prestadas.

Das contas analisadas no exercício 19 foram aprovadas, não ocorrendo reprovações. Três ainda não foram analisadas.

Cabe destacar que compete à CAIXA, atuando como Mandatária da União, de acordo com contrato de prestação de serviços entre o Ministério das Cidades e a CAIXA, receber e analisar as prestações de contas apresentadas pelos entes federados e adotar as providências necessárias à respectiva baixa das prestações de contas, relativas aos contratos de repasse.

Também cabe à CAIXA instaurar Tomada de Contas Especial (TCE) nos casos de não cumprimento do objeto, parcial ou total, ou na hipótese de não apresentação, no prazo contratualmente estipulado, da prestação de contas ou da documentação necessária à sua análise, ou nos casos de determinação dos Órgãos de Fiscalização e de Controle.

Da mesma forma cabe à CAIXA proceder ao registro no SIAFI referente à comprovação, aprovação ou eventual inadimplência dos processos de prestação de contas dos contratos de repasse.

Assim, as questões referentes às estruturas de contas prestadas e suas necessidades são dados apresentados pela referida instituição financeira.

As transferências apresentadas são os instrumentos utilizados para execução descentralizada das políticas públicas sob responsabilidade da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana e está de acordo com as atribuições da União estabelecidas pela Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, principalmente aquelas de fomento à implantação de projetos de transporte público de grande e média capacidade e de apoio financeiro aos entes federados.

A capilaridade da Caixa Econômica Federal em todo o território nacional permite operacionalizar essas transferências para os Estados e municípios que são responsáveis por planejar e executar a política de mobilidade urbana.

3.4.3 Situação das obras realizadas em parceria com a Caixa Econômica Federal - CEF

A seguir é feita uma análise gerencial acerca das obras atrasadas e paralisadas separando as obras do PAC (OGU e FIN) e Não PAC.

Desde o Relatório de Gestão do exercício de 2014, esta Secretaria, tendo por base o Relatório de Auditoria Anual de Contas nº 201406287, da CGU, que continha a Constatação 1.1.1.6 recomendando à SNTMU que, para o próximo Relatório de Gestão, atendesse ao conteúdo estabelecido nos normativos do TCU em relação às providências adotadas com relação às obras atrasadas e paralisadas, independente da fonte de recursos utilizada (seja do OGU ou de financiamentos), bem como sobre o resultado das respectivas providências adotadas, a análise gerencial das obras atrasadas e paralisadas passou a incluir os empreendimentos com recursos do Orçamento Geral da União e de financiamentos. Apesar dos financiamentos serem tratados no Relatório de Gestão do FGTS, manteve-se, neste exercício, a análise considerando as duas fontes.

3.4.3.1 OGU PAC E FIN

Importante ponderar que no âmbito do MICE - Manual de Instruções para Contratação e Execução dos Programas e Ações do MCidades para Projetos inseridos no PAC, referência utilizada pela CAIXA, como Mandatária da União, para elaboração de seus manuais específicos, no caso de recursos de OGU, é obra paralisada aquela que estiver sem desbloqueios há mais de três meses consecutivos, e sua retomada é considerada somente após apresentação de relatório de execução pelo tomador à mandatária, depois de constatada a paralisação da obra.

No caso dos financiamentos, no âmbito do Agente Operador do FGTS, os critérios de situação da obra são definidos pelo Agente Operador, sendo que a metodologia adotada como indicador na definição da situação das obras como ATRASADA quando o cálculo do percentual de atraso (negativo) apurado nos relatórios de acompanhamento for superior a 20% e PARALISADA quando a operação fica sem evolução financeira em período maior ou igual a 90 dias, ou mediante parecer técnico. Neste último, é importante ressaltar que o fato de não estarem havendo desbloqueios não significa que a obra física está paralisada, pois pendências relativas a

reprogramação e a prestação de contas do TC impedem o desbloqueio de recursos, ainda que tenha havido entrega de boletim de medição (BM) pelo compromissário.

A gestão da execução dos termos de compromisso em intervenções de mobilidade urbana no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento é efetuada pelo Departamento de Mobilidade Urbana/DEMOB da SEMOB.

O monitoramento dos empreendimentos é realizado por servidores do DEMOB, notadamente por Analistas e Especialistas de Infraestrutura, que monitoram os empreendimentos por unidade da federação (UF). Em outras palavras, a carteira de empreendimentos é dividida por UF e cada monitor é responsável por todos os empreendimentos de um ou mais UF's. Essa forma de monitoramento foi definida com o intuito do monitor se empoderar do conjunto de empreendimentos selecionados num estado da federação para que tenha uma visão geral do impacto dos empreendimentos na mobilidade urbana da região, independentemente do programa e da modalidade selecionada.

Esse formato exige do monitor um maior conhecimento da região monitorada e conseqüentemente dos principais eixos estruturantes dos sistemas de transporte públicos e dos deslocamentos efetuados pela população.

Dentre as atividades regulares desenvolvidas pelos monitores destacam-se o contato rotineiro com a mandatária e com os proponentes/compromissários para solicitação de providências para solução de eventuais pendências que impactam no andamento regular dos empreendimentos, verificação do atendimento aos diversos prazos e normas estabelecidos nos manuais internos e nas portarias de seleção dos empreendimentos, as análises das Sínteses dos Projetos Aprovados para verificação do enquadramento das propostas aos programas da SEMOB, o atendimento e respostas aos apontamentos de órgãos de controle e Ministério Público, o atendimento a solicitações diversas dos compromissários tais como prorrogações de prazos de vigência, liberações de recursos, dentre outros.

No entanto, além desse instrumento de monitoramento remoto, destacam-se as ações de monitoramento específico, tais como a realização de reuniões presenciais com a CAIXA e com o compromissário, reuniões de GGI – Gabinete de Gestão Integrada, videoconferências ou visitas *in-loco*.

O monitoramento é realizado, substancialmente, por meio de informações disponibilizadas periodicamente pela Mandatária em um banco de dados via internet (PAC PENDENCIAS) que em conjunto com as ações de monitoramento destacadas acima são registradas pelos monitores em um sistema de monitoramento interno denominado SACI – Sistema de Acompanhamento e Controle de Investimentos.

Através das informações registradas no SACI são produzidos relatórios com a evolução da execução da carteira da SEMOB, bem como levantados os principais motivos que impactam o andamento das obras para que os gestores possam definir as estratégias de atuação e tomar as decisões de gestão.

Obras Paralisadas

Inicialmente, ressalta-se que o critério adotado pela SEMOB para definir o status de obra paralisada foi o seguinte: com base nas informações fornecidas pela CAIXA e pelo Agente Operador, os monitores cruzaram os dados obtidos por meio do monitoramento com os tomadores dos recursos e definiram o status da obra. Na grande maioria dos casos os dados fornecidos pela CAIXA foram ratificados e em alguns casos foram retificados. Desta forma, alerta-se que em alguns

casos o status da obra como paralisada poderá estar diferente da informação disponibilizada pela CAIXA.

Ao final do exercício de 2016, o número de termos de compromisso com status de obras paralisadas foi de 81, que totalizavam R\$ 8.552,72 milhões em investimentos. Esses números representam cerca de 23,4% do total de investimentos dos contratos ativos com obras iniciadas e 12,3% do total de contratos com obras iniciadas. A Tabela a seguir demonstra o montante de recursos com obras paralisadas por fonte em comparação com as obras iniciadas.

Tabela 6 - Obras Paralisadas por Fonte de Recurso – PAC

Valores em milhões de reais

Fonte de Recursos	Obras Paralisadas			Total de obras iniciadas		% VI Paralisada	% Qtde Paralisada
	Qtde	VI	% VI	Qtde	VI		
OGU	5	1.919,50	22,4%	38	9.479,49	20,2%	13,2%
FIN	76	6.633,22	77,6%	621	27.107,34	24,5%	12,2%
Total Geral	81	8.552,72	100,0%	659	36.586,83	23,4%	12,3%

Por outro lado, analisando em qual fonte de recursos estão os maiores volumes de recursos com obras paralisadas verifica-se que as obras com recursos oriundos do Orçamento Geral da União (OGU) representam 22,4% do total enquanto as obras com recursos oriundos de financiamento lastreados pelo Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) representam 77,6% do total.

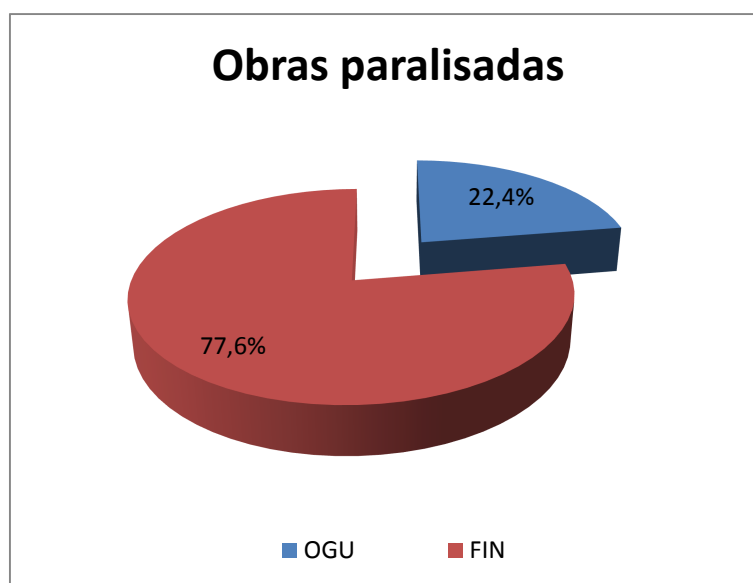


Figura 4 - Obras Paralisadas por Fonte de Recurso - PAC

A Tabela a seguir traz um resumo das informações sobre os Termos de Compromisso (TC) que estavam com status de paralisados ao final do exercício por tipologia de obra. Nota-se que, em termos de montante de recursos, as obras de BRT, Corredor, VLT e Metrô correspondem a 85,4% dos recursos paralisados, apesar do quantitativo dessas mesmas obras corresponderem por 22,2% do total de obras paralisadas. Isso se deve ao fato desses tipos de obra serem caracterizadas em sua maioria como estruturantes no sistema de transporte dos municípios, possuindo alto valor de recursos empregados e grande complexidade em sua execução.

Tabela 7 - Obras Paralisadas por Tipologia de Obra – PAC

Valores em milhões de reais

Modalidade	Obras Paralisadas				Total de obras iniciadas	
	Qtde	VI	% VI	% Quant.	Qtde	VI
BRT	9	3.625,50	42,4%	11,1%	29	6.957,92
Corredor	7	1.509,44	17,6%	8,6%	66	9.683,75
VLT	1	1.151,62	13,5%	1,2%	3	2.297,99
Metrô	1	1.018,39	11,9%	1,2%	4	3.601,74
Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas	59	908,65	10,6%	72,8%	527	7.752,53
Corredor Fluvial	1	190,02	2,2%	1,2%	1	190,02
Viário	1	103,16	1,2%	1,2%	4	930,31
Estações	1	31,52	0,4%	1,2%	2	70,00
Sistema de Monitoramento	1	14,42	0,2%	1,2%	4	126,18
Outras Modalidades	-	-	-	-	19	4.976,38
Total Geral	81	8.552,72	100,0%	100,0%	659	36.586,83

Por outro lado, quando se analisa os valores das obras paralisadas por UF, figura apresentada a seguir, verifica-se que os valores das obras que se encontravam paralisadas no final do exercício concentravam-se nos estados do Ceará, Distrito Federal, Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso, Pernambuco, Rio de Janeiro e São Paulo. Esses estados sozinhos representavam 92,5% dos valores das obras paralisadas.

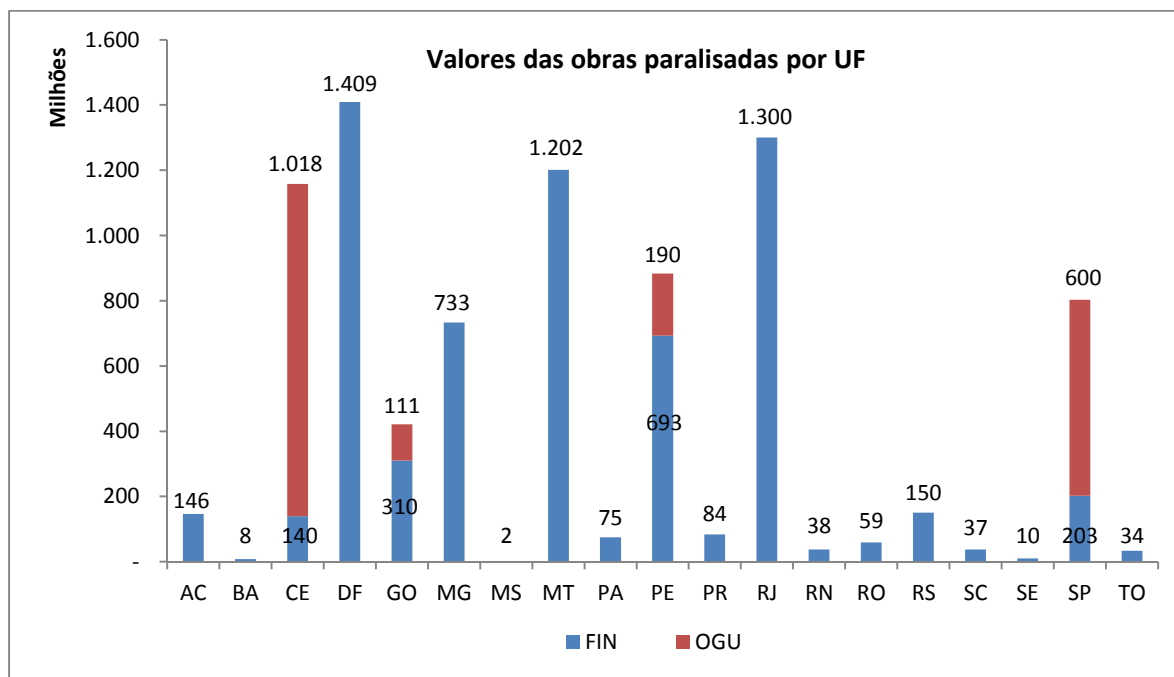


Figura 5 – Obras Paralisadas por UF - PAC

De outra forma, ao analisar os valores das obras paralisadas por programa, tabela a seguir, verifica-se que os programas que possuem maior volume de recursos com obras paralisadas são o Mobilidade Grandes Cidades e o PAC COPA 2014. Os dois juntos representam 80,7% das obras com recursos paralisados, sendo que o PAC COPA 2014 possui 54,1% dos recursos destinados ao programa com obras paralisadas.

Tabela 8 – Obras Paralisadas por Programa – PAC

Valores em milhões de reais

Programa	Obras Paralisadas			Total de obras iniciadas		% VI Paralisada	% Qtde Paralisada
	Qtde	VI	% VI	Qtde	VI		
Mobilidade Grandes Cidades	7	4.085,84	47,8%	33	10.750,05	38,0%	21,2%
PAC COPA 2014	10	2.815,33	32,9%	33	5.199,66	54,1%	30,3%
Pavimentação e Qualificação de Vias	59	908,65	10,6%	527	7.752,53	11,7%	11,2%
Pacto pela Mobilidade	2	632,43	7,4%	15	2.181,34	29,0%	13,3%
Legado	3	110,46	1,3%	13	3.004,52	3,7%	23,1%
Mobilidade Médias Cidades	-	-	-	33	5.353,79	-	-
Extra-Pauta	-	-	-	5	2.344,93	-	-
Total Geral	81	8.552,72	100,0%	659	36.586,83	23,4%	12,3%

Em relação à evolução das obras paralisadas do exercício de 2015 para 2016 observou-se um aumento de cerca de 47,3%, conforme mostra a tabela a seguir.

Tabela 9 – Evolução das Obras Paralisadas - PAC

Situação da Obra	2015	2016	Evolução % 2015 - 2016
Paralisada	55	81	47,3%

Na comparação entre os exercícios 2015/2016, caso a caso, constata-se que, dos 55 empreendimentos paralisados, somente 24 permaneceram nessa situação em 2016, sendo que 31 deles retomaram as obras. Destaca-se que a situação de paralisia de empreendimentos, em grande parte, deve-se a problemas contratuais com empreiteiras, tal como rescisão contratual, o que pode ser observado na Tabela e na Figura apresentadas a seguir:

Tabela 10 – Análise da evolução das Obras Paralisadas

EVOLUÇÃO PARALISADAS	
Estavam Paralisadas e Continuam	24
Estavam Paralisadas e Retomaram as Obras	31
Estavam em Andamento e estão Paralisadas	26

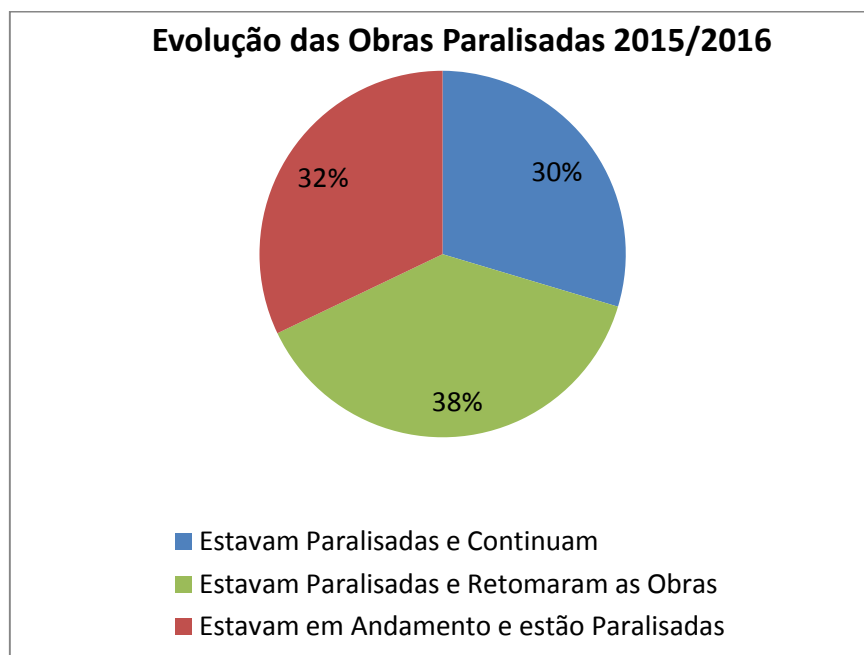


Figura 6 – Evolução das Obras Paralisadas 2015/2016

Os principais motivos que ocasionam a paralisação das obras de mobilidade urbana estão relacionados com as próprias características das obras que em sua maioria são bastante complexas, sendo implantadas no espaço urbano consolidado, construído ou não, mas que, independente disso, causam significativo impacto ambiental e/ou de vizinhança ocasionando diversas situações inesperadas que precisam de solução, seja por causa do meio ambiente, seja por causa dos deslocamentos involuntários - desapropriações ou remoção de famílias, ou por questões relacionadas com o patrimônio histórico etc.

Obras Atrasadas

Em relação aos termos de compromisso com obras classificadas como atrasadas no banco de dados, não há rotina específica de monitoramento definida na unidade para acompanhamento dos mesmos. Considera-se que essa classificação é frágil, e não reflete a real situação da obra. Ademais, o campo situação de obra só é atualizado pela CAIXA quando ela realiza a aferição da execução física da obra em campo, e isso varia em função do modelo de aferição definido para o termo de compromisso, conforme disciplina o MICE. No caso da opção de aferição por parcelas, por exemplo, a mandatária somente realiza a aferição da execução em determinados marcos, (40%, 60%, 80%, 100%). Tal sistemática de aferição, por si só, já prejudica a classificação do andamento da obra.

Além disso, em função da disponibilidade reduzida de recursos humanos na unidade, já destacada em diversos relatórios de gestão, considera-se pouco produtivo o foco na gestão de contratos com obras atrasadas, quando existem obras não iniciadas ou paralisadas que constituem problemas mais relevantes para a população e que, portanto, merecem um monitoramento mais intensivo.

3.4.3.2 OGU/NÃO PAC

Como já informado neste Relatório a gestão e o monitoramento dos empreendimentos das emendas parlamentares das Ações do Programa 2048 Mobilidade Urbana e Trânsito, Não PAC, estão sendo desenvolvidas pelo Departamento de Regulação e Gestão (DEREG).

Desta carteira Não PAC, em dezembro de 2015, existiam 163 empreendimentos de emendas parlamentares com ações vinculadas à mobilidade urbana e trânsito, nas situações paralisadas e atrasadas, apresentadas no Relatório do exercício anterior.

No decorrer de 2016 foram tomadas algumas providências com o intuito de identificar a causa dos atrasos e paralisações, notificando os entes e a Caixa Econômica Federal por meio de ofícios e e-mails, a fim de que fossem adotadas iniciativas que modificassem o status dos referidos empreendimentos.

A partir de tais iniciativas, em dezembro de 2016, tais empreendimentos encontravam-se nas situações detalhadas abaixo:

Tabela 11 – Situação das Obras Atrasadas e Paralisadas OGU Não PAC de 2015, em 31/12/2016

Situação da Obra em 31/12/2016	Quantidade	%
ADIANTADO	1	0,61%
ATRASADA	37	22,70%
CONCLUÍDA	62	38,04%
NORMAL	8	4,91%
OBRA NAO EXECUTADA - CONTRATO CANCELADO - DIVIDA LIQUIDADADA	1	0,61%
PARALISADA	54	33,13%
Total Geral	163	100,00%

Destaca-se que, com as medidas adotadas por esta Secretaria e pela CAIXA, 44,2% das emendas que estavam nas situações paralisadas e atrasadas tiveram seu status modificado, sendo que 38,04% delas foram concluídas.

Em dezembro de 2016, a partir de informações obtidas no Banco de Dados da Caixa, referente a 31/12/2016, a SEMOB contava com um total de 325 empreendimentos vigentes, vinculados à ações de Mobilidade Urbana e Trânsito, não PAC, distribuídas pelas seguintes situações:

Tabela 12 – Situação das Obras Atrasadas e Paralisadas OGU Não PAC de 2016, em 31/12/2016

Situação da Obra	Quantidade	%
ADIANTADA	1	0,31%
ATRASADA	45	13,85%
CONCLUÍDA	136	41,85%
NAO INICIADA	34	10,46%
NORMAL	45	13,85%
OBRA NAO EXECUTADA - CONTRATO CANCELADO - DIVIDA LIQUIDADADA	1	0,31%
PARALISADA	63	19,38%
Total Geral	325	100,00%

Deste total, 108 empreendimentos encontram-se nas situações atrasadas e paralisadas, correspondente a 33,2% do total de empreendimentos. Para estes contratos, a SEMOB adotará os procedimentos de notificações dos proponentes e da Caixa Econômica Federal, com o intuito de modificar tais status.

Importante destacar que, das 325 emendas consideradas nesta análise, 181 (55,7%) dos empreendimentos encontram-se nas situações “concluída” ou “normal”, dentre os quais 136 (41,8%) encontram-se no status de “concluída”; e 45 (13,8%) encontram-se na situação “normal”, ou seja, com o ritmo de execução adequado ao cronograma previsto.

3.4.4 Visão Gerencial da Carteira Global de Mobilidade Urbana

De forma complementar, com o objetivo de uma melhor apresentação da carteira de mobilidade urbana, inclui-se a seguir, neste relatório, uma análise da carteira global gerenciada pela SEMOB, incluindo os empreendimentos das diversas fontes, exclusivamente do PAC, sendo basicamente os oriundos do Orçamento Geral da União (OGU) e os lastreados com recursos de financiamento (FIN) do FGTS.

A análise está dividida em duas partes, sendo uma avaliação da carteira dos empreendimentos vinculados ao PAC, área de Mobilidade Urbana, incluindo as duas fontes, OGU e FIN e outra da carteira do PAC Pavimentação, cuja fonte de recursos é exclusivamente de FIN, por constituírem tipologias de obras e implementação de políticas públicas diferenciadas.

Reforça-se que, no final do exercício de 2016, com o objetivo de adequar a carteira ao novo cenário macroeconômico do país de restrição de recursos, o Ministério das Cidades tornou insubsistentes vários empreendimentos selecionados no âmbito do Pacto pela Mobilidade e outras seleções em caráter de excepcionalidade, em virtude desses empreendimentos não terem, até o final do exercício, conseguido contratar as obras com o Governo Federal, assim como alguns já contratados foram tornados insubsistentes por terem cláusulas suspensivas não superadas até o final do exercício.

O montante desses recursos abrangeu 145 propostas/contratos perfazendo R\$ 23,5 bilhões, sendo 43 deles com fonte de recursos FIN, no valor de R\$ 10,5 bilhões e 102 de OGU, com valor de cerca de R\$ 12,94 bi, conforme já mencionado neste Relatório de Gestão.

Os dados mostrados a seguir já estão contemplando essa situação, com exclusão desse montante na soma dos valores apresentados.

No tocante à avaliação da carteira contratada tem-se que no PAC, total de Mobilidade Urbana, foram contratados empreendimentos na ordem de R\$ 36,6 bilhões e no PAC Pavimentação o valor de R\$ 7,5 bilhões com recursos da União, valores de repasse e de empréstimo, sem computar os recursos de contrapartida.

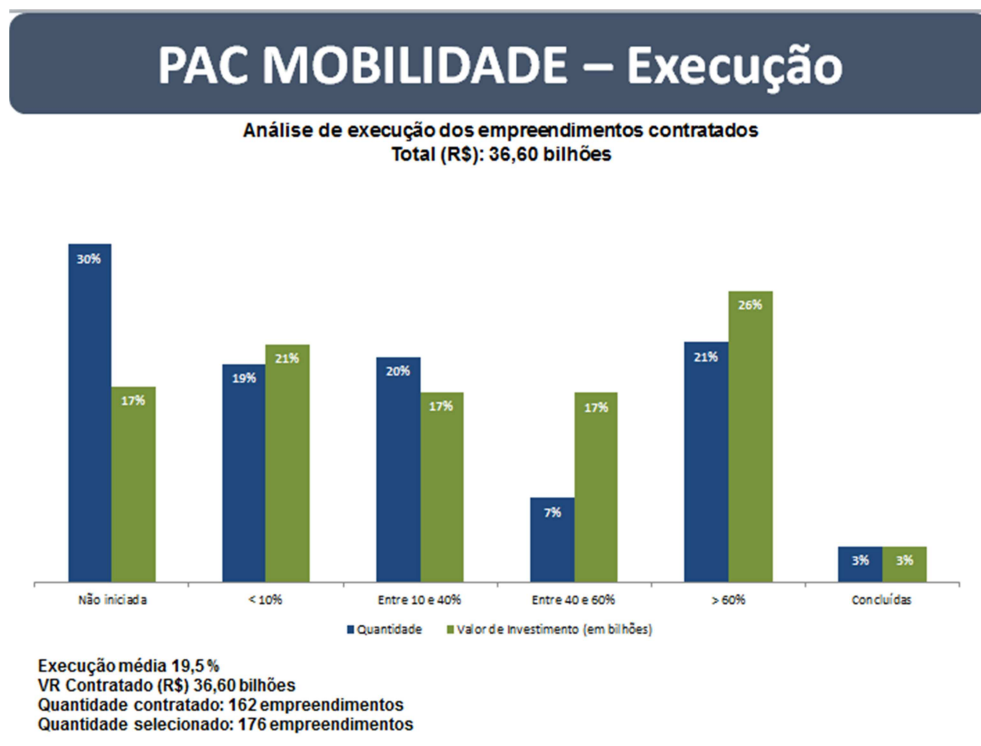


Figura 7 – Avaliação da Execução do PAC Mobilidade

Pelos dados verifica-se que a carteira no final do exercício de 2016 estava com uma execução média de 19,5%. Avaliando-se em termos de valor de investimento verifica-se que 17% das obras ainda não tinham sido iniciadas; que 38% delas estavam com execução física de até 40%; que 33% estavam com execução física maior do que 40% e que somente 3% das obras tinham sido concluídas.

Os valores demonstram uma carteira em fase de maturação média, pois muitos empreendimentos encontram-se em fase inicial de planejamento e execução e outros com execução já avançada.

Salienta-se que à nova realidade orçamentária e financeira da União, determinada pela conjuntura econômica do país, impossibilitou o início de várias obras de mobilidade urbana. De outra forma, esse cenário teve reflexos diretos no desempenho das obras, pois muitas acabaram por serem paralisadas ou diminuíram seu ritmo de execução por necessidade de adequação do fluxo financeiro.

Na figura a seguir estão apresentados os dados da carteira do PAC Pavimentação.

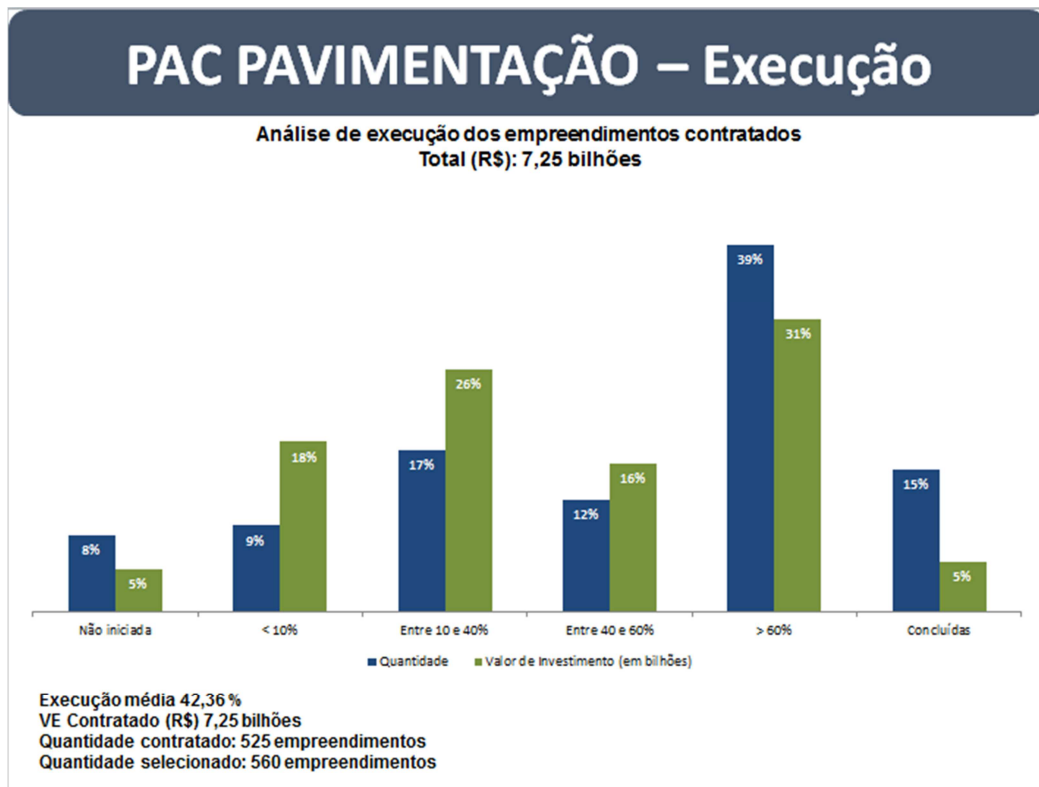


Figura 8 – Avaliação da Execução do PAC Pavimentação

Pelos dados verifica-se que o perfil de execução destas obras encontra-se com uma execução média de 42,36%. Avaliando-se em termos de valor de investimento verifica-se que somente 5% das obras ainda não tinham sido iniciadas; que 44% delas estavam com execução física de até 40%; que 47% estavam com execução física maior do que 40% e que somente 5% das obras tinham sido concluídas.

Os valores demonstram uma carteira com execução mais avançada, com muitos empreendimentos já em fase de execução.

A seguir apresenta-se figura com a evolução dos pagamentos realizados aos executores das obras por exercício.

PAC MOBILIDADE E PAVIMENTAÇÃO

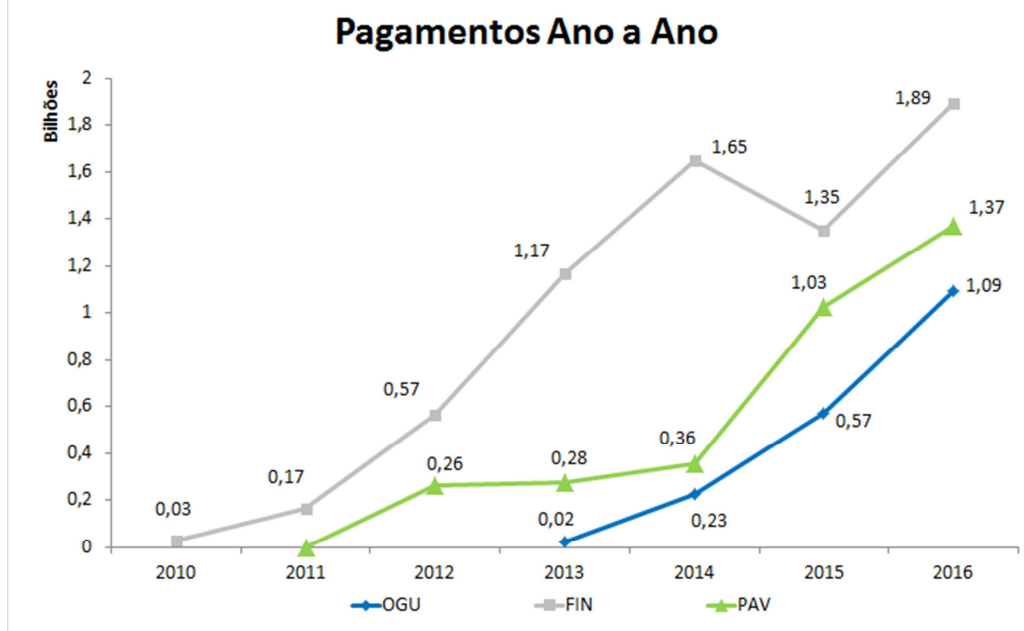


Figura 9 – Evolução dos pagamentos realizados aos executores das obras por exercício

A figura demonstra que os pagamentos estão evoluindo a cada exercício apesar da restrição financeira do Governo Federal desde o ano de 2015. A avaliação deste comportamento é de que o impacto do novo cenário macroeconômico do país foi minimizado devido à SEMOB possuir uma carteira de empreendimentos com grande volume de recursos de financiamento, que não sofrem diretamente com o contingenciamento de recursos, imposto aos recursos do OGU.

No caso das obras tocadas com recursos do OGU o efeito também foi minimizado devido à execução de obras priorizadas pelo Governo Federal, como o VLT do Rio, no caso das Olimpíadas, e obras realizadas por meio de Parcerias Público-Privadas, nas quais os compromissários realizaram os pagamentos com recursos próprios para ressarcimento posterior, quando efetivada a liberação dos recursos pela Secretaria do Tesouro Nacional (STN), fato que ocorreu no final de 2016, com o pagamento das faturas pendentes.

As próximas figuras apresentam os dados das operações contratadas e não iniciadas, tanto do PAC Mobilidade quanto do PAC Pavimentação.

PAC MOBILIDADE						
UF	RN		OGU		Total	
	Qtd	Repasso	Qtd	Repasso	Qtd	Repasso
AP	1	112,69	0	-	1	112,69
BA	2	1100,00	0	-	2	1.100,00
CE	1	150,00	1	100,00	2	250,00
MA	1	55,23	0	-	1	55,23
DF	0	0	2	765,01	2	765,01
GO	0	0	6	115,81	6	115,81
MG	2	117,33	1	43,85	3	161,18
MS	1	110,1	0	-	1	110,10
PA	1	148,32423	0	-	1	148,32
PB	1	59	1	88,35	2	147,35
PE	2	472,09	1	351,72	3	823,81
PI	3	304,11	6	302,32	9	606,43
PR	0	0	2	228,62	2	228,62
RJ	2	95,1	5	60,33	7	155,43
SC	0	0	1	36,15	1	36,15
SP	2	324,21	9	1.365,06	11	1.689,27
TO	1	226,55	1	227,58	2	454,13
Total	20	3.274,73	36	3.684,81	56	6.959,54

Operações contratadas e Não iniciadas

R\$ Milhões

Pendentes OGU

- 6 AIO - R\$0,22 bilhões
- 30 SPA - R\$ 1,85 bilhões

Figura 10 – Operações contratadas e não iniciadas do PAC Mobilidade

Apesar dos esforços empreendidos para adequação da carteira ainda há um grande volume de recursos com obras não iniciadas. Isso se deve principalmente a falta de capacidade técnica e institucional dos estados e municípios brasileiros aliados à deficiência de planejamento na execução de obras de grande porte.

Em outra medida, o Ministério das Cidades também contribuiu para esse cenário já que, com vistas a adequar os cronogramas das obras do PAC à nova realidade orçamentária e financeira da União, determinada pela conjuntura econômica, desde julho de 2015, vem limitando e postergando a contratação, a homologação da SPA e a emissão de novas AIO's dos Termos de Compromisso do PAC.

Analisando do ponto de vista do impacto deste mecanismo, no final do exercício de 2016, estavam pendentes de autorização 30 SPA's no montante de R\$ 1,85 bilhões e 6 AIO's no valor de R\$ 0,22 bilhão. Esses valores somados representam aproximadamente 56% dos valores das operações contratadas e não iniciadas com fonte do OGU.

A figura a seguir apresenta os valores das operações contratadas e não iniciadas do PAC Pavimentação.

PAC PAVIMENTAÇÃO

Operações contratadas e Não iniciadas

PAVIMENTAÇÃO		
UF	FIN	
	Qtd	Repasse
BA	1	3,00
CE	1	5,24
DF	1	47,62
GO	2	26,70
MG	1	5,00
PE	3	63,27
PR	7	41,70
RO	1	35,00
RS	6	16,11
SC	6	16,65
SP	14	77,31
Total	43	337,61

R\$ Milhões

Figura 11 – Operações contratadas e não iniciadas do PAC Pavimentação

No PAC Pavimentação o montante de operações contratadas e não iniciadas representam 5% do valor total contratado. Isso se deve a menor complexidade das obras, de serem de menor valor e, por conseguinte, não exigirem elevada capacidade técnica e operacional dos entes federativos na implementação dos empreendimentos.

Por fim, diante do cenário de escassez de recursos para os próximos anos, a SEMOB vem implementando algumas medidas para restringir a necessidade financeira dos empreendimentos: não autorização de início de objeto e etapa de novas obras e cancelamento de operações selecionadas e não contratadas.

Como resultado dessas ações, no final do exercício de 2016, o Ministério das Cidades tornou insubsistentes 145 operações selecionadas e não contratadas no âmbito do Pacto pela Mobilidade, que resultou na diminuição de aproximadamente 35% da carteira de projetos da SEMOB.

Conclui-se, apresentando os principais problemas que impactam o bom andamento das obras de mobilidade urbana.

O quadro a seguir lista os principais entraves:

Quadro 18 – Principais entraves das obras de mobilidade urbana

ENTRAVE	OBSERVAÇÃO
SELEÇÃO	Estabelecimento e cumprimento de critérios
CARTEIRA	Dificuldades decorrentes da seleção
DIFICULDADES TÉCNICAS DOS TOMADORES	<ul style="list-style-type: none">• Plano de Mobilidade Urbana não elaborado• Falta de capacidade econômico-financeira• Falta de capacidade técnica
ITENS INERENTES AO PROCESSO	<ul style="list-style-type: none">• Deslocamentos involuntários não planejados• Licença ambiental• Órgãos de controle
STN	Trâmites e procedimentos

Além destes entraves, há uma série de problemas operacionais que recorrentemente são observados pela equipe técnica da SEMOB no monitoramento de contratos. São eles:

Financeiros:

- Falta de recursos para aporte de contrapartida dos Municípios/Estados;
- Fluxo de caixa das empreiteiras – não conseguem suportar demora no repasse de recursos;
- Desmobilização da obra pela demora no repasse de recursos;
- Demora entre a seleção e a efetiva execução – orçamento passa a ser insuficiente;
- Financiamento – dificuldade de municípios comprovarem garantia, sendo necessária garantia da União;
- Pedidos de reequilíbrio de contrato pelas empreiteiras – aumento do valor da emulsão asfáltica pela Petrobrás, no caso de contratos do PAC Pavimentação – municípios têm dificuldade em aportar a diferença.

Operacionais:

- Licenciamento ambiental;
- Cronograma acordado com empreiteira – serviços de menor valor para o fim da obra gera abandono pelas empresas;
- Má execução dos serviços pelas empreiteiras – dificuldade no encerramento dos contratos;
- Coordenação do cronograma com recursos de outras fontes para a execução de obras complementares (ex: saneamento);
- Baixa qualidade dos projetos e estudos iniciais;
- Alteração de metas;
- Condições climáticas;
- Desapropriações;
- Irregularidades do tomador relativas às questões trabalhistas e tributárias que ensejam no bloqueio dos recursos a serem repassados;

- Intervenções que constam como "paralisadas", mas que tiveram seu objeto principal finalizado e o tomador objetiva utilizar seu saldo contratual;
- Falta de informação sobre interferências (rede de esgoto, telefonia, etc), desta decorrem os projetos deficientes;
- Falta de unidade entre os órgãos envolvidos com o empreendimento e de um interlocutor único para o empreendimento.

Jurídicos:

- Judicialização de licitações;
- Questionamentos de órgãos de controle.

3.5 Apresentação e análise de indicadores de desempenho

Durante o ano de 2016, o GT Indicadores, já citado neste Relatório na seção 3.1.2, que descreve o estágio de implementação do planejamento estratégico, continuou com as atividades previstas, que foram distribuídas em três principais etapas: (1) definição de eixos temáticos; (2) mapeamento e classificação de indicadores existentes; e (3) seleção e priorização dos indicadores:



Figura 12 – Etapas de Desenvolvimento dos Indicadores de Mobilidade Urbana

O método utilizado, as atividades desenvolvidas e os resultados alcançados até agosto de 2016, estão detalhados no “*Relatório de atividades e resultados do GT – Indicadores de Efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana*”, que se encontra disponível na página web do Ministério das Cidades (<http://www.cidades.gov.br/component/content/article?id=4965>).

O Relatório de Atividades acima mencionado apresenta a lista preliminar de indicadores, classificados por Eixo Temático e por prazo de consolidação e apuração (curto, médio e longo prazo), bem como os indicadores de curto prazo apurados com suas respectivas fichas e análise preliminar dos resultados. Chegou-se em uma lista composta por 34 indicadores, dos quais 11 indicadores foram consolidados em curto prazo, 11 o serão em médio prazo e 12 em longo prazo.

Segue lista preliminar completa dos indicadores selecionados pelo GT:

Quadro 19 – Eixo Temático dos Indicadores

<i>EIXO TEMÁTICO</i>	<i>PRAZO</i>	<i>ID</i>	<i>INDICADORES</i>
<i>1. Qualidade do sistema de mobilidade urbana</i>	Curto	1.1	Percentual da população que gasta 1 hora ou mais no deslocamento casa-trabalho (total e por faixa de renda)
	Médio	1.2	Percentual de pontos de acesso com informação sobre itinerário, horário, tarifa, integração, mapas por modo
	Médio	1.3	Pesquisa de satisfação do usuário
	Longo	1.4	Índice de Desempenho Operacional
<i>2. Desenvolvimento urbano integrado</i>	Curto	2.1	Percentual da população vivendo próxima a terminais e estações de transporte de média e alta capacidade (total e por faixa de renda)
	Médio	2.2	Percentual de habitação de interesse social próximas ao transporte de média ou alta capacidade
	Médio	2.3	Percentual de hospitais públicos próximos a terminais e estações de transporte de média e alta capacidade
	Médio	2.4	Percentual de universidades públicas próximas a terminais e estações de transporte de média e alta capacidade
	Longo	2.5	Índice de distribuição da população em relação aos postos de trabalho
<i>3. Sustentabilidade econômica e financeira</i>	Curto	3.1	Percentual de receita extra-tarifária do sistema de transporte coletivo por ônibus
<i>4. Gestão democrática e controle social</i>	Longo	4.1	Índice de transparência
	Longo	4.2	Índice de participação social
<i>5. Acesso e equidade</i>	Curto	5.1	Peso do custo de transporte público na renda média
	Médio	5.2	Evolução do número de passageiros no sistema de transporte público coletivo
	Médio	5.3	Percentual da população próxima a pontos de embarque de transporte público coletivo
	Médio	5.4	Percentual de postos de trabalho próximos a terminais e estações de transporte de média e alta capacidade
	Longo	5.5	Razão entre número médio de viagens por modo dos moradores de domicílios mais ricos em relação aos mais pobres
	Longo	5.6	Divisão modal por faixa de renda
	Longo	5.7	Tempo médio de viagem desagregado por modo de transporte
	Longo	5.8	Número de viagens de pessoas com deficiência X número de viagens per capita
<i>6. Sustentabilidade ambiental</i>	Curto	6.1	Percentual de combustíveis renováveis na matriz energética do transporte
	Curto	6.2	Emissões de Gases de Efeito Estufa (GEEs) per capita
	Curto	6.3	Emissões de poluentes locais per capita



	Médio	6.4	Percentual de dias com boa qualidade do ar
	Médio	6.5	Número de viagens feitas por modos de transporte não motorizados x modos de transporte motorizados
	Médio	6.6	Número de viagens feitas por transporte coletivo x motorizado individual
	Longo	6.7	População exposta ao ruído de tráfego
7. Acidentes de transportes	Curto	7.1	Número de mortos em acidentes de trânsito por 100 mil habitantes (total e por modo de deslocamento)
	Curto	7.2	Número de feridos hospitalizados em acidentes de trânsito por 100 mil habitantes (total e por modo de deslocamento)
	Curto	7.3	Gasto com internações de feridos hospitalizados no SUS devido a acidentes de trânsito por 100 mil habitantes
	Curto	7.4	Gasto total com indenizações (mortes e invalidez) pagas pelo Seguro DPVAT

Fonte: SEMOB

Os indicadores classificados como de “curto prazo” são aqueles que puderam ser obtidos nos dois primeiros meses de execução do projeto piloto. Tratam-se dos indicadores com bases de dados de fonte secundária e que possuem fontes públicas ou de produção interna da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana.

Como análise dos dados levantados até o momento, segue anexo um Infográfico com um resumo dos principais desafios de mobilidade urbana encontrados.

Resultados dos indicadores apurados e desafios de mobilidade urbana identificados

A população brasileira tem gastado cada vez mais tempo em seus deslocamentos diários. Parcelas cada vez maiores da população têm levado mais de uma hora para ir de casa ao trabalho. A situação é ainda mais crítica em municípios que pertencem às regiões metropolitanas, pois apresentam maior proporção de pessoas com tempos longos de deslocamento. Em média 17% da população leva mais de uma hora no deslocamento para o trabalho nestes municípios. Além disso, de modo geral, a proporção de pessoas que realiza deslocamentos longos é menor para os grupos de mais alta renda, evidenciando importantes desigualdades a serem enfrentadas.

Apesar de avanços na última década, ainda há grande necessidade de investimento em redes de transporte de média e alta capacidade nas grandes regiões metropolitanas.

A cobertura da população por transporte de média e alta capacidade, tais como VLTs, BRTs, metrô e trens ainda precisa avançar significativamente. Entre as regiões metropolitanas analisadas, o Rio de Janeiro apresenta o melhor resultado com 28% das pessoas próximas de estações de transporte de média ou alta capacidade. Este percentual está muito aquém dos melhores exemplos mundiais, onde a cobertura da rede atinge, no pior dos casos, cerca de 50% da população da região metropolitana. A cobertura da rede é ainda mais baixa nas demais regiões brasileiras analisadas: a região metropolitana de São Paulo possui cobertura de 19%, a região metropolitana de Belo Horizonte de 14%, enquanto na RIDE/DF apenas 12% da população está próxima à rede de transporte de média e alta capacidade.

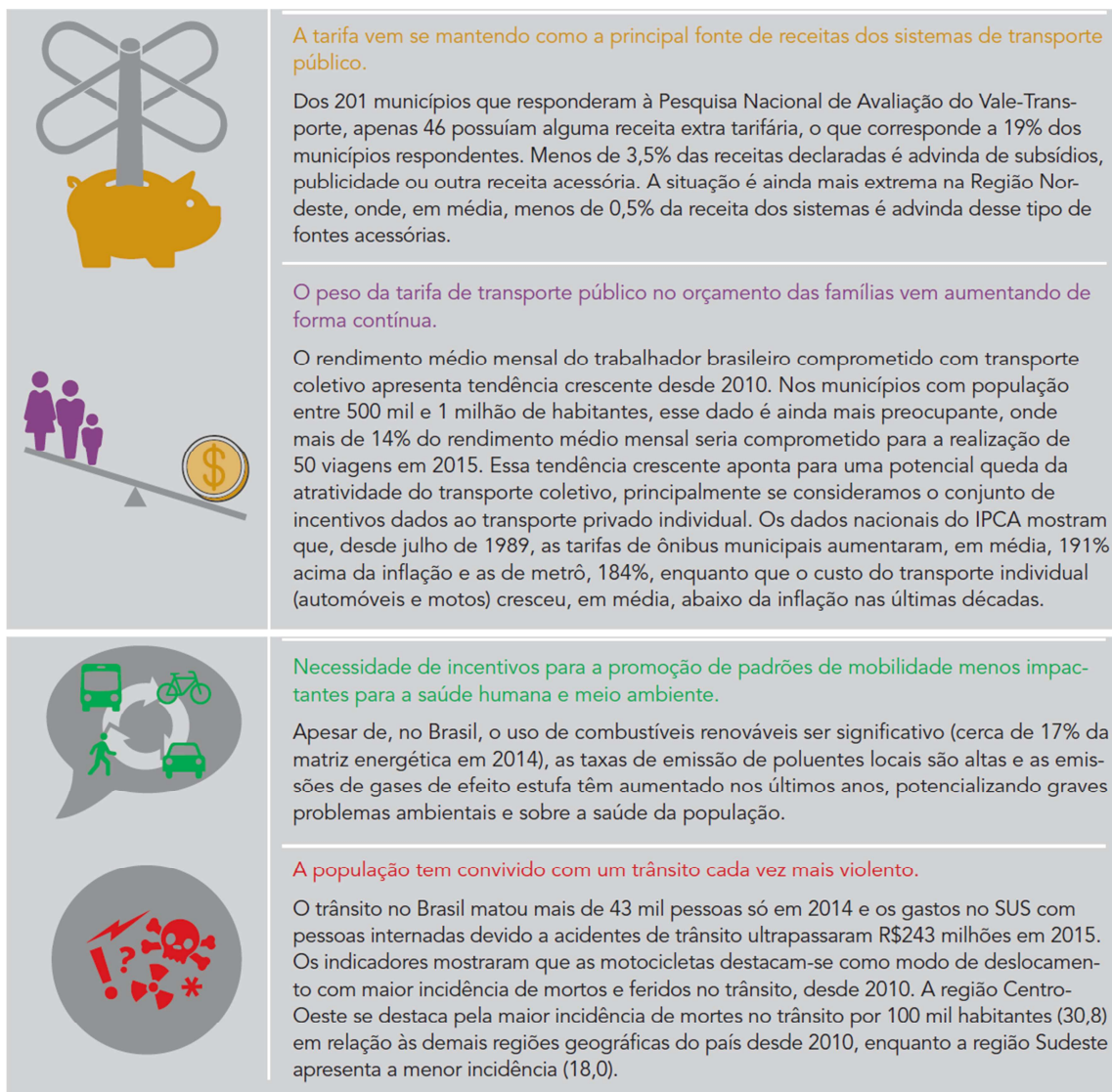


Figura 13 – Resultados dos Indicadores Apurados e Desafios de Mobilidade Urbana Identificados

4.0 GOVERNANÇA

4.1 Descrição das estruturas de governança

No âmbito do Ministério das Cidades, há o Conselho das Cidades como órgão colegiado de natureza deliberativa e consultiva, que tem por finalidade estudar e propor diretrizes para a formulação e implementação da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, bem como acompanhar a sua execução.

Conforme dispõe o Decreto nº 5.790, de 25 de maio de 2006, há o Comitê Técnico de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana como instância de assessoramento do Conselho das Cidades. O referido comitê é coordenado pelo Secretário Nacional de Mobilidade Urbana e suas atribuições estão estabelecidas no Regimento Interno do Conselho das Cidades¹.

Quanto ao controle interno, o Regimento do Ministério das Cidades não prevê estrutura formal no âmbito da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB). Assim, não é possível apresentar a descrição da base normativa, as atribuições e a forma de atuação de cada instância de controle.

Contudo, no âmbito do Ministério das Cidades há a Assessoria Especial de Controle Interno (AECI) que tem a competência de assessorar o Ministro de Estado das Cidades nos assuntos relacionados ao controle interno do órgão e orientar os administradores de bens e recursos públicos nos assuntos pertinentes à área de competência do controle, inclusive sobre a forma de prestar contas, de acordo com o art. 13 do Decreto nº 3.591, de 6 de setembro de 2000. Desta forma, sendo a SEMOB unidade pertencente à estrutura do Ministério das Cidades, esta recebe orientações e determinações advindas da AECI.

4.2 Gestão de riscos e controles internos

No que tange ao Sistema de Controle Interno, conforme informado anteriormente, apesar de não haver normativos específicos sobre o assunto, esta Secretaria Nacional efetua controles das atividades desenvolvidas, monitorando-as, como forma de obter maior segurança e confiabilidade.

Nesta linha, a alta administração percebe os controles internos como essenciais à consecução dos objetivos da unidade e tem buscado conferir um suporte adequado ao seu funcionamento. Adicionalmente, há um esforço junto aos servidores e funcionários nos diversos níveis da estrutura da unidade para que haja melhor percepção da importância do controle interno na UPC.

Nos anos de 2015 e 2016, em sintonia com recomendações do Ministério da Transparência, Fiscalização e Controladoria-Geral da União (CGU), a SEMOB avançou no aperfeiçoamento de seu ambiente de controle interno, trabalhando procedimentos, mecanismos e comunicação adequada que permitam contribuir para consecução dos objetivos da UPC.

Destaca-se a melhoria obtida em 2015 e 2016 na qualidade da informação prestada e comunicação realizada tanto internamente como externamente à SEMOB, no qual há sistematização da triagem de assuntos relevantes, devidamente identificados, documentados, registrados e comunicados tempestivamente às instâncias responsáveis e competentes, bem como são realizadas

¹ Homologado pela Resolução Normativa nº 02, de 08 de junho de 2006, publicado no Diário Oficial da União, de 13/07/06, seção 01. Alterado pela Resolução Normativa nº 07, de 02 de abril de 2008 e pela Resolução Normativa nº 09, de 10 de julho de 2008 e pela Resolução Normativa nº 13 de 09 de dezembro de 2011.

cobranças de assuntos pendentes. A sistematização do controle interno também atua de forma a proporcionar um ambiente qualificado à tomada de decisão. Houve evolução também no retorno dos principais assuntos tratados pelo controle interno aos demais gestores com o intuito de nivelar e compartilhar conhecimentos e aprendizagens.

Em tratando de avaliação de risco, a SEMOB tem buscado avançar no assunto. Apesar de não haver um instrumento formalizado que sistematiza a avaliação de riscos, a UPC promove reuniões gerenciais com as autoridades superiores de forma a mapear processos críticos, identificar e dimensionar riscos e seus impactos, avaliando e decidindo medidas mitigadoras.

Desta forma, apesar de no presente momento não haver formalmente um sistema de controle interno instituído em normas regimentais, a SEMOB entende a importância do assunto e vem buscado fortalecer a unidade por meio da adoção de boas práticas e capacitação de servidores, além de articular de forma a conceber, no futuro, normatização no âmbito desta UPC, visto a significativa responsabilidade social que o tema da mobilidade urbana proporciona em todo país.

4.3 Política de Gestão de Integridade, Riscos e Controles Internos

Com o objetivo de almejar a formalização do ambiente de controle interno, como instrumento que permita a promoção da gestão de riscos e melhor colaboração com as necessidades de órgãos de controle, é fundamental registrar que se encontra em curso no Ministério das Cidades o desenvolvimento da Política de Gestão de Integridade, Riscos e Controles Internos, nos termos estabelecidos na Instrução Normativa Conjunta nº 01/2016 do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MPDG) e do Ministério da Transparência, Fiscalização e Controladoria Geral da União.

A referida política ministerial permitirá direcionar a estrutura e procedimentos da SEMOB para a implantação de mecanismos de controle e gestão de riscos a que a UPC está submetida, o que qualificará também no melhor acompanhamento das deliberações de órgãos de controle.

Em linhas gerais, baseada na IN nº 01/2016-MP/CGU, a Política de Gestão de Integridade, Riscos e Controles Internos do Ministério das Cidades deverá permitir a identificação, a avaliação e o gerenciamento de riscos que possam impactar a consecução dos objetivos estabelecidos pelo Poder Público no âmbito das competências deste órgão ministerial.

Adicionalmente, a mencionada política deverá ser implantada por meio de portaria ministerial, versando sobre aspectos relacionados a princípios, objetivos, diretrizes, estruturas, responsabilidades associados aos conceitos de Gestão de Integridade, Riscos e Controles Internos, além de abordar questões afetas à Governança no Ministério das Cidades.

5.0 ÁREAS ESPECIAIS DA GESTÃO

5.1 Gestão de Pessoas

Os quadros a seguir apresentam os dados relativos aos recursos humanos da SEMOB fornecidos pela Coordenação-Geral de Recursos Humanos (CGRH) da SPOA/MCidades.

5.1.1 Estrutura de Pessoal da Unidade

Quadro 20 – Força de Trabalho da UPC

Tipologias dos Cargos	Lotação		Ingressos no Exercício	Egressos no Exercício
	Autorizada	Efetiva		
1. Servidores em Cargos Efetivos (1.1 + 1.2)	345*	51	5	7
1.1. Membros de poder e agentes políticos		1	1	1
1.2. Servidores de Carreira (1.2.1+1.2.2+1.2.3+1.2.4)		50	4	6
1.2.1. Servidores de carreira vinculada ao órgão		15	0	0
1.2.2. Servidores de carreira em exercício descentralizado		30	1	3
1.2.3. Servidores de carreira em exercício provisório		0	0	0
1.2.4. Servidores requisitados de outros órgãos e esferas		5	3	3
2. Servidores com Contratos Temporários		0	0	0
3. Servidores sem Vínculo com a Administração Pública		4	0	2
4. Empregados Públicos (4.1 + 4.2)**		2	1	0
4.1. Empregados Públicos Vinculados ao Órgão		2	1	0
5. Total de Servidores (1+2+3+4)		57	6	9

Fonte: Date Warehouse, base de dados de Fev/2017.

* A quantidade de 345 refere-se à lotação autorizada para o Órgão (Ministério das Cidades).

** Foi incluída a tipologias 4. - Empregados Públicos (para se referir aos empregados oriundos da Ex-EBTU, cujo retorno ao serviço se deu pela Lei nº 8.878/1994 c/c o Decreto nº 6.077/2007).

Quadro 21 – Distribuição da Lotação Efetiva

Tipologias dos Cargos	Lotação Efetiva	
	Área Meio	Área Fim
1. Servidores de Carreira (1.1)		51
1.1. Servidores de Carreira (1.2.1+1.2.2+1.2.3+1.2.4)		51
1.1.2. Servidores de carreira vinculada ao órgão		15
1.1.3. Servidores de carreira em exercício descentralizado		30
1.1.4. Servidores de carreira em exercício provisório		0
1.1.5. Servidores requisitados de outros órgãos e esferas		6

2. Servidores com Contratos Temporários		0
3. Servidores sem Vínculo com a Administração Pública		4
4. Empregados Públicos (4.1 + 4.2)*		2
4.1. Empregados Públicos Vinculados ao Órgão		2
5. Total de Servidores (1+2+3+4)		57

Fonte: Date Warehouse, base de dados de fev/2017

* Foi incluída a tipologia 4. - Empregados Públicos (para se referir aos empregados oriundos da Ex-EBTU, cujo retorno ao serviço se deu pela Lei nº 8.878/1994 c/c o Decreto nº 6.077/2007).

Quadro 22 – Detalhamento da estrutura de cargos em comissão e funções gratificadas da UPC

Tipologias dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas	Lotação		Ingressos no Exercício	Egressos no Exercício
	Autorizada	Efetiva		
1. Cargos em Comissão		16	5	6
1.1. Cargos Natureza Especial		0	0	0
1.2. Grupo Direção e Assessoramento Superior		16	5	6
1.2.1. Servidores de Carreira Vinculada ao Órgão		0	0	0
1.2.2. Servidores de Carreira em Exercício Descentralizado		6	0	0
1.2.3. Servidores de Outros Órgãos e Esferas		7	5	3
1.2.4. Sem Vínculo		4	0	3
1.2.5. Aposentados		0	0	0
2. Funções Comissionadas Técnicas**		1	0	0
2.1. Servidores de Carreira Vinculada ao Órgão		1	0	0
2.2. Servidores de Carreira em Exercício Descentralizado		0	0	0
2.3. Servidores de Outros órgãos e Esferas		0	0	0
3. Total de Servidores em Cargo e em Função (1+2)		17	5	6

Fonte: Date Warehouse, base de dados de Fev/2017.

* Foi incluída a tipologias 4. - Empregados Públicos (para se referir aos empregados oriundos da Ex-EBTU, cujo retorno ao serviço se deu pela Lei nº 8.878/1994 c/c o Decreto nº 6.077/2007)

** A tipologia 2 - Funções Comissionadas Técnicas no lugar de Função Gratificada.

5.1.2 Demonstrativo das Despesas com Pessoal

Quadro 23 – Despesas do pessoal

Tipologias/ Exercícios	Vencimento s e Vantagens Fixas	Despesas Variáveis						Despesas de Exercícios Anteriores	Decisõe s Judicia is	Total	
		Retribuições	Gratificações	Adicionais	Indenizações	Benefícios Assistenciais e Previdenciários	Demais Despesas Variáveis				
Membros de poder e agentes políticos											
Exercícios	2016	75.926,49	39.805,51	9.508,28	6.210,75	50.654,99					182.106,02
	2015	143.002,65	0,00	17.467,75	0,00	35.612,77	0,00	0,00	0,00	0,00	196.083,17
Servidores de carreira vinculados ao órgão da unidade											
Exercícios	2016	412.131,05	32.303,67	84.725,79	24.749,56	129.653,64	24.749,56	504.786,41	9.377,56		1.228.170,21
	2015	359.134,66	31.579,80	98.392,90	27.997,96	94.500,07	27.096,33	418.324,24	0,00	0,00	1.084.252,77
Servidores de carreira SEM VÍNCULO com o órgão da unidade											
Exercícios	2016		651.641,18	60.221,20	18.555,25	70.634,57	5.862,57	183.889,72			990.804,49
	2015	0,00	686.574,11	115.745,67	32.413,48	0,00	85.115,45	99.537,37	6.309,93	0,00	1.025.696,01
Servidores SEM VÍNCULO com a administração pública (exceto temporários)											
Exercícios	2016	403.729,49		32.327,75	16.982,08	149.776,10	9.700,79	13.295,88			633.940,09
	2015	499.139,32	0,00	59.587,53	14.470,63	129.642,59	8.604,57	29.971,66	0,00	0,00	741.416,30
Servidores cedidos com ônus											
Exercícios	2016	39.390,51		8.413,24		5.581,00	1.090,26	56.326,00			
	2015	90.578,20	0,00	7.700,49	116,62	4.476,00	1.024,40	53.092,00	0,00	0,00	103.895,71
Empregados Públicos** ***											
Exercícios	2016	189.741,30		19.484,18		14.283,00			2.425,53		225.934,01
	2015	96.932,20	0,00	9.387,80	8.467,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	114.787,99

Contratos Temporários****											
Exercícios	2016										
	2015	96.932,20	0,00	9.387,80	8.467,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	114.787,99

Fonte: Data Warehouse, base de dados de fev/2017

* Neste ano, todas as despesas com pessoal de todo o Ministério das Cidades foram consolidadas no relatório da Secretaria Executiva

** Foi incluído a tipologia Empregados Públicos para se referir aos empregados oriundos da Ex-EBTU, cujo retorno ao serviço se deu pela Lei nº 8.878/1994 c/c o Decreto nº 6.077/2007.

*** Os Empregados Públicos cedidos e em exercício nesta Pasta foram consolidados na tipologia "Empregados Públicos";

**** Foi incluída a tipologia "Contrato Temporário"

5.1.3 Contratação de Pessoal de apoio e estagiários

O Ministério das Cidades possui Norma Interna de Estágio que define, entre outras coisas, a política de contratação dos estudantes, pautando-se das orientações gerais da Lei nº 11.788/2008 e da ON/SEGRT/MPOG nº 02/2016. De acordo com a referida Norma o processo de contratação é realizado após o recrutamento que consiste na divulgação das vagas de estágio feita periodicamente nas instituições de ensino. Uma vez recebido os currículos dos candidatos é realizado uma prévia seleção curricular que verifica o atendimento dos requisitos básicos como idade e matrícula em instituição de ensino. Após essa etapa é realizado o agendamento de entrevista presencial com o objetivo de verificar o perfil social, histórico acadêmico, direcionamento de interesse, motivação, comunicação oral, entre outros. Ressalta-se também que os candidatos preenchem um formulário com questões de cunho subjetivo sobre o interesse na vaga, escolha do curso e expectativa quanto ao estágio, além de questões relacionadas às possíveis competências que já possuem e que tenha relação com as atribuições que a vaga de estágio exige.

No processo seletivo de educação superior os supervisores dos estagiários que tiverem interesse e disponibilidade para participar da entrevista presencial, podem fazê-lo, com o intuito de conhecer os candidatos e explanar sobre as atividades que o setor demandante realiza. O processo final de escolha é feito pelo supervisor demandante, após análise dos currículos de estudantes que já tenham realizado a entrevista presencial.

Quanto às exigências acerca da especialização, informa-se que no momento do recrutamento é observado se o supervisor atende o requisito legal de experiência ou formação na área de atuação/graduação do estudante, além de verificado a compatibilidade das atribuições especificadas no plano de atividades descrito com as ações a serem desempenhadas pelos estagiários considerando o curso e semestre que ele estuda, sendo todo este processo orientado pelo detalhamento especificado no campo “perfil desejado” que consta no Formulário Solicitação de Estagiário enviado pelas áreas demandantes.

Acerca dos limites e impedimentos de contratação, o MCidades segue a ON/SEGRT/MPOG nº 02/2016, normativo do órgão central, que define os percentuais máximos de estagiários, sendo de 20% no âmbito da instituição, observando os percentuais específicos por níveis de escolaridade e resguardando a reserva de 10% das vagas de cada nível de escolaridade para estudantes com deficiência.

Os dados apresentados no Quadro a seguir referem-se a estagiários, cuja contratação de pessoal de apoio é centralizada na Secretaria Executiva.

Quadro 24 – Quadro de contratações de estagiários

EXERCÍCIO 2016					
Nível de escolaridade	Quantitativo de contratos de estágio vigentes				Despesa no exercício (em R\$ 1,00)
	1º Trimestre	2º Trimestre	3º Trimestre	4º Trimestre	
1. Nível superior					18.905,98
1.1 Área Fim	2	4	4	5	18.905,98
1.2 Área Meio					
2. Nível Médio					
2.1 Área Fim					
2.2 Área Meio					
3. Total (1+2)					18.905,98

Fonte: Date Warehouse, base de dados de fev/2017

6.0 DESEMPENHO FINANCEIRO E INFORMAÇÕES CONTÁBEIS

A maior concentração de execução financeira, conforme já apontado neste Relatório de Gestão, ocorre através da descentralização de recursos para os estados, Distrito Federal e municípios, cuja execução é executada pela Caixa Econômica Federal, no papel de Mandatária da União.

Estas informações estão inseridas no Capítulo Planejamento Organizacional e Resultados, na parte referente às execuções físicas e financeiras das ações da Lei Orçamentária Anual (LOA) que estão sob responsabilidade desta UPC.

Por outro lado, informa-se que as licitações, no âmbito do Ministério das Cidades são realizadas de forma centralizada na Coordenação-Geral de Recursos Logísticos (CGLog) da SPOA/SE. A SEMOB não realiza licitações, logo não possui despesas realizadas diretamente, exceto as relativas a diárias e passagens.

Quanto às informações contábeis estão apresentadas no *e-contas*, na parte referente a Declarações, contendo os dados explicativos.

As informações acerca das despesas executadas diretamente pela UPC SEMOB estão apresentadas no subitem a seguir.

6.1 Informações sobre a execução das despesas executadas diretamente pela Unidade

A seguir são apresentadas informações sobre a execução das despesas realizadas diretamente pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana no exercício de 2016.

6.1.1 Despesas totais por modalidade de contratação

O Quadro a seguir apresenta o total de despesas liquidadas no exercício de 2016 referentes à execução de despesa de diárias e passagens, pois as licitações, no Ministério das Cidades, são executadas pela Coordenação-Geral de Recursos Logísticos (CGLog) da SPOA/SE. A SEMOB não realiza licitações diretamente.

No valor de R\$ 141.482,36, têm-se R\$ 73.318,16, referentes a diárias executadas diretamente para servidores da SEMOB, incluindo as nacionais e internacionais e R\$ 68.164,20 executadas via cartão corporativo, relativo às despesas com passagens.

Já o valor de R\$ 3.353,60 é relativo a despesas executadas com colaboradores eventuais.

Quadro 25 – Despesas por modalidade de contratação

Modalidade de Contratação	Despesa executada				Despesa paga			
	2016	%	2015	%	2016	%	2015	%
1. Modalidade de Licitação (a+b+c+d+e+f+g)	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0
a) Convite	-	-	-	-	-	-	-	-
b) Tomada de Preços	-	-	-	-	-	-	-	-
c) Concorrência	-	-	-	-	-	-	-	-
d) Pregão	-	-	-	-	-	-	-	-
e) Concurso	-	-	-	-	-	-	-	-

f) Consulta	-	-	-	-	-	-	-	-
g) Regime Diferenciado de Contratações Públicas	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Contratações Diretas (h+i)	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0
h) Dispensa	-	-	-	-	-	-	-	-
i) Inexigibilidade	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Regime de Execução Especial	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0
j) Suprimento de Fundos	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Pagamento de Pessoal (k+l)	141.482,36	100	176.324,26	100	141.482,36	100	176.324,26	100
k) Pagamento em Folha	-	-	-	-	-	-	-	-
l) Diárias	141.482,36	100	176.324,26	100	141.482,36	100	176.324,26	100
5. Total das Despesas acima (1+2+3+4)	141.482,36	100	176.324,26	100	141.482,36	100	176.324,26	100
6. Total das Despesas da UPC	141.482,36	100	176.324,26	100	141.482,36	100	176.324,26	100

6.1.2 Despesas por grupo e elemento de despesa

Quadro 26 – Despesas por grupo e elemento de despesa

Unidade Orçamentária: 560007/001				Código UO:		UGO:		
DESPESAS CORRENTES								
Grupos de Despesa	Empenhada		Liquidada		RP não processados		Valores Pagos	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
1. Despesas de Pessoal	-	-	-	-	-	-	-	-
Nome do elemento de despesa	-	-	-	-	-	-	-	-
Demais elementos do grupo	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Juros e Encargos da Dívida	-	-	-	-	-	-	-	-
Nome do elemento de despesa	-	-	-	-	-	-	-	-
Demais elementos do grupo	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Outras Despesas Correntes	-	-	-	-	-	-	-	-
Nome do elemento de despesa	-	-	-	-	-	-	-	-
14-Diarias Pessoal civil ...	141.482,36	176.324,26	141.482,36	176.324,26	-	-	141.482,36	176.324,26
36-outros-serviços de terceiros – pessoa física...	3.353,60	1.101,15	3.353,60	1.101,15	-	-	3.353,60	1.101,15
Demais elementos do grupo	-	-	-	-	-	-	-	-

DESPESAS DE CAPITAL								
Grupos de Despesa	Empenhada		Liquidada		RP não Processados		Valores Pagos	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
4. Investimentos	-	-	-	-	-	-	-	-
Nome do elemento de despesa	-	-	-	-	-	-	-	-
Demais elementos do grupo	-	-	-	-	-	-	-	-
5. Inversões Financeiras	-	-	-	-	-	-	-	-
Nome do elemento de despesa	-	-	-	-	-	-	-	-
Demais elementos do grupo	-	-	-	-	-	-	-	-
6. Amortização da Dívida	-	-	-	-	-	-	-	-
Nome do elemento de despesa	-	-	-	-	-	-	-	-
Demais elementos do grupo	-	-	-	-	-	-	-	-

6.1.2.1 Análise crítica da realização da despesa

As despesas realizadas na Secretaria são demonstradas no Quadro despesas totais por modalidade de contratação e Despesas por grupo e elemento de despesa e referem-se a despesas correntes. São gastos com diárias de servidores nas suas diversas atividades e no monitoramento dos contratos sob a responsabilidade da UPC. Neste exercício também foram realizadas despesas com passagens via cartão corporativo.

As demais despesas são executadas pela Mandatária da União (CAIXA), descentralizando os recursos para os entes federados para realizarem as obras de Mobilidade Urbana.

7.0 CONFORMIDADE DA GESTÃO E DEMANDAS DOS ÓRGÃOS DE CONTROLE

Este capítulo tem por objetivo proporcionar melhor compreensão sobre atendimento da Unidade Prestadora de Contas no que tange às demandas específicas oriundas de legislação afeta à mobilidade urbana e dos órgãos de controle, notadamente Tribunal de Contas da União (TCU) e Ministério da Transparência, Fiscalização e Controladoria-Geral da União (CGU).

7.1 Tratamento de determinações e recomendações do TCU

7.1.1 Visão Geral – Deliberações do TCU – Exercício 2016

No âmbito da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB) do Ministério das Cidades, no ano de 2016, destacam-se três acórdãos do Tribunal de Contas da União afetos às atribuições da Unidade Prestadora de Contas (UPC): nº 1665/2016-Plenário, nº 5062/2016-1ª Câmara e nº 2386/2016-Plenário. Assim sendo, segue breve descritivo dos acórdãos buscando contextualizar as situações de atendimento, suspensão e pendências.

7.1.1.1 ACÓRDÃO Nº 1665/2016 – Plenário

No âmbito do processo 017.093/2014-7, a Corte de Contas julgou representação de unidade técnica do TCU acerca de ocorrências no Ministério das Cidades, no contexto do Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal, especificamente o programa PAC Mobilidade Grandes Cidades, relacionadas às análises de Estudos de Viabilidade Técnica e Econômico-Financeiras e à assinatura de Termos de Compromisso, entre a Caixa Econômica Federal (Mandatária da União) e Estados e Municípios contemplados com repasses de recursos do Orçamento Geral da União (OGU), para a execução de empreendimentos de mobilidade urbana a serem contratados por esses entes subnacionais por meio de Parceria Público-Privada (PPP).

A seleção dos empreendimentos ocorreu mediante a publicação da Portaria nº 185/2012. Por meio da Portaria nº 262/2013, o Ministério das Cidades estabeleceu regras e procedimentos para empreendimentos que foram selecionados no PAC Mobilidade Grandes Cidades, com recursos OGU, e que pretendiam ser concedidos à iniciativa privada pelos Estados e Municípios, por meio de Parceria Público-Privada (PPP).

Após apreciação do processo de representação, o Tribunal de Contas da União firmou a seguinte decisão:

"9.1. conhecer da presente representação para, no mérito, considerá-la procedente;

9.2. dar ciência ao Ministério das Cidades que, previamente à assinatura de termos de compromisso e à liberação de repasses públicos federais para empreendimentos de mobilidade urbana conduzidas por estados e municípios, é necessário:

9.2.1. certificar-se de que há estudos de viabilidade técnica e econômico-financeira elaborados pelos respectivos poderes concedentes, ratificados por suas agências reguladoras, onde houver, e, preferencialmente, certificados pelos respectivos órgãos de auditoria interna e tribunais de contas;

9.2.2. promover revisões e avaliações próprias desses estudos de modo a identificar com segurança e precisão, em termos de orçamento e prazo, as intervenções que serão financiadas por recursos públicos federais, bem como seu nexos e criticidade em relação ao empreendimento como um todo;

9.2.3 observar com rigor a legislação federal atinente às transferências voluntárias, bem como os dispositivos de seus próprios normativos internos como, por exemplo, o §4º da Portaria MCidades 262/2013 e os elementos constantes de seu Anexo II; e

9.3. arquivar o presente processo, nos termos do art. 169, V, do Regimento Interno do TCU."

Diante do julgado, a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana tem buscado incorporar a deliberação contida no Acórdão nº 1665/2016-Plenário no processo de revisão da Portaria nº 262/2013, que se encontra em curso.

7.1.1.2. ACÓRDÃO Nº 5062/2016 - 1ª Câmara

O Tribunal de Contas da União publicou no Diário Oficial da União, de 19 de agosto de 2015, o Acórdão nº 4457/2015-1ª Câmara, proferido nos autos do processo nº TC 019.112/2014-9, que trata da Prestação de Contas desta Secretaria Nacional no exercício de 2013.

Sobre o assunto, no dia 02/09/2015, foi interposto pela SEMOB um Recurso de Reconsideração, que por sua vez foi reconhecido pelo TCU com efeito suspensivo em relação aos itens do acórdão em comento (1.7.1.1, 1.7.1.2, 1.7.1.3, 1.7.1.4 e 1.7.1.5). A título de resultado do recurso interposto, o TCU proferiu o Acórdão nº 5062/2016 - 1ª Câmara, nos seguintes termos:

"9.1. conhecer do recurso de reconsideração para, no mérito, dar-lhe provimento parcial;

9.2. em consequência, dar a seguinte redação ao item 1.7.1 e respectivos subitens do Acórdão 4.457/2015-TCU-Primeira Câmara, mantendo inalterados os demais:

"1.7.1. recomendar, com fulcro no art. 208, § 2º c/c art. 250, III do Regimento Interno do TCU, à Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana (SNTMU), vinculada ao Ministério das Cidades, que adote as seguintes providências:

1.7.1.1. promova e estimule, em articulação com as demais esferas de governo, estudos que tracem um diagnóstico acerca dos serviços de mobilidade urbana nas dez regiões metropolitanas mais populosas do País, o qual deverá indicar a diferença entre a demanda e a oferta de serviços de mobilidade urbana nessas localidades, abarcando uma análise regionalizada sobre a qualidade dos serviços e apontando as regiões metropolitanas mais críticas, em obediência ao art. 16, inciso III, da Lei 12.587/2012;

1.7.1.2. oferte treinamentos periódicos aos agentes vinculados aos entes federativos que atuem no setor de mobilidade urbana, em obediência ao art. 16, inciso II, da Lei 12.587/2012, avaliando o uso da modalidade de Ensino à Distância (EaD), bem como a pertinência e oportunidade de serem incluídos nos referidos treinamentos, com a abordagem que entender mais adequada, outros temas importantes para o aprimoramento das políticas públicas de mobilidade urbana, tais como:

1.7.1.2.1. procedimentos para a adequada fiscalização de obras, inclusive no que tange às medições, pagamentos e aplicação de sanções por descumprimento contratual;

1.7.1.2.2. procedimentos para a adequada elaboração de projetos básicos de empreendimentos, sobretudo no que concerne à necessidade de completude, qualidade, consistência, coerência e atualização de todas as peças técnicas, nos termos do art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993;

1.7.1.3. realize levantamento atualizado sobre as obras custeadas com recursos repassados pela SNTMU/MCid e que se encontrem atrasadas/paralisadas, detalhando, por meio de relatório circunstanciado, as medidas adotadas para retomada das obras paralisadas, incluindo vigilância e proteção, previsão de prazo e responsáveis, nos termos da Decisão Normativa TCU 127/2013;

1.7.1.4. realize procedimentos de amostragem de contratos de repasse, nos termos do art. 65 da Portaria Interministerial 507/2011, selecionando alguns empreendimentos mediante critérios de materialidade, relevância e risco, os quais deverão ser analisados de forma mais aprofundada pela SNTMU/MCid, avaliando o andamento físico-financeiro das metas pactuadas, a regularidade das contratações efetuadas pelos entes federativos, inclusive os preços unitários dos contratos e as alterações de projetos que hajam sido realizadas, no caso de obras, além da atuação da Caixa Econômica Federal em seu papel de mandatária da União, sem prejuízo de incluir outros aspectos a serem analisados que a SNTMU/MCid entenda de alto risco para a conclusão dos empreendimentos;

1.7.1.5. realize estudos de modo a levantar os principais riscos que possam comprometer os resultados almejados pela SNTMU/MCid e quais as medidas mitigadoras que poderão ser adotadas em face dos riscos apontados, nos termos de COSO I - Gerenciamento de Riscos Corporativos - Estrutura Integrada, critério acolhido pela jurisprudência do TCU (acórdãos 995/2015, 838/2015, 548/2015, 745/2013, 577/2010 e 1.687/2009, todos do Plenário), ou por meio de outra metodologia que, comprovadamente, seja mais adequada à realidade institucional da SNTMU, vinculada ao Ministério das Cidades;”

9.3. dar ciência do inteiro teor desta deliberação à recorrente”.

Atualmente, após a reestruturação administrativa do Ministério das Cidades, ocorrida pelo Decreto nº 8.927, de 8 de dezembro de 2016, a SEMOB está em processo de organização institucional, definindo alocação de atividades e recursos humanos para melhor atender as exigências legais, demandas governamentais e sociais e deliberações de órgãos de controle. Nesta esteira, a SEMOB reconhece a importância da implantação das recomendações constantes no Acórdão nº 5062/2016 - 1ª Câmara, o que deverá ser dada continuidade no ano de 2017.

7.1.1.3. ACÓRDÃO Nº 2382/2016 – Plenário

No âmbito do processo TC 008.664/2016-1, no contexto do Fiscobras 2016, está sendo realizada a auditoria de conformidade no Ministério das Cidades, na Secretaria de Cidades do Estado de Pernambuco e na Caixa Econômica Federal com o objetivo de fiscalizar as obras de implantação dos Corredores de Transporte Público Fluvial, Termo de Compromisso nº 413.177-60/2013/MCidades/Caixa, na cidade do Recife/PE.

O processo encontra-se em curso, porém houve a publicação do Acórdão nº 2382/2016-Plenário que, em seu item 9.6, determina à Caixa Econômica Federal e ao Ministério das Cidades "atendem para a suspensão do empreendimento pelo Governo de Pernambuco", deixando de promover repasses financeiros à conta do mencionado termo de compromisso, até o efetivo deslinde do presente feito.

Nesta linha, esta Secretaria Nacional tem observado a determinação, não efetuando repasses ao termo de compromisso em tela. Ademais, a SEMOB tem acompanhado os desdobramentos relacionados ao empreendimento e à auditoria por meio do monitoramento exercido pela unidade técnica especializada.

7.1.2 Estrutura e procedimentos da SEMOB para o acompanhamento das deliberações do TCU

No que tange às formas que a UPC dispõe para o acompanhamento das deliberações do Tribunal de Contas da União, há a assessoria do Gabinete da SEMOB com competência para tratar de assuntos relacionados ao Controle Interno da UPC. Em suma, a assessoria segue orientações contidas no Memorando Circular nº 4/2016/SEI/GAB-MCIDADES do Gabinete do Excelentíssimo Ministro de Estado das Cidades que disciplina as tramitações internas do ministério que tratam de demandas de órgãos de controle. Adicionalmente, a mencionada assessoria segue orientações gerais da Assessoria Especial de Controle Interno do Ministério das Cidades.

Internamente, a UPC tem continuado os procedimentos desenvolvidos desde 2015, que buscam compilar as orientações superiores e promover esclarecimentos junto ao corpo de servidores e colaboradores da SEMOB quanto ao atendimento tempestivo de demandas aos órgãos de controle.

Desta forma, o Gabinete da SEMOB, por meio da assessoria, recebe, tria e acompanha as demandas de órgãos de controle, promovendo diligências necessárias, além de subsidiar na formulação de respostas e propor medidas de controle interno e aperfeiçoamento da gestão.

Cabe o registro que se encontra em curso no Ministério das Cidades o desenvolvimento da Política de Gestão de Integridade, Riscos e Controles Internos, nos termos estabelecidos na Instrução Normativa Conjunta nº 01/2016 do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MPDG) e do Ministério da Transparência, Fiscalização e Controladoria Geral da União. A referida política ministerial permitirá direcionar a estrutura e procedimentos da SEMOB para a implantação de mecanismos de controle e gestão de riscos a que a UPC está submetida, o que qualificará também no melhor acompanhamento das deliberações de órgãos de controle.

Em linhas gerais, baseada na IN nº 01/2016-MP/CGU, a Política de Gestão de Integridade, Riscos e Controles Internos do Ministério das Cidades deverá permitir a identificação, a avaliação e o gerenciamento de riscos que possam impactar a consecução dos objetivos estabelecidos pelo Poder Público no âmbito das competências deste órgão ministerial.

Adicionalmente, a mencionada política deverá ser implantada por meio de portaria ministerial, versando sobre aspectos relacionados a princípios, objetivos, diretrizes, estruturas, responsabilidades associados aos conceitos de Gestão de Integridade, Riscos e Controles Internos, além de abordar questões afetas à Governança no Ministério das Cidades.

7.1.3 Deliberações do TCU que permanecem pendentes de cumprimento

Quadro 27 – Deliberações do TCU que permanecem pendentes de cumprimento

Nº de ordem: 01 - Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
020.745/2014-1	2430/2015-Plenário	9.1.1	Ofício nº 0724/2015-TCU/SeinfraUrbana, de 06/10/2015	08/05/2015
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana				

Descrição da determinação/recomendação
<p>9.1. recomendar à Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - SNTMU/MCid, que:</p> <p>9.1.1. adote medidas com vistas à definição de metas e indicadores de desempenho que permitam aferir se, e em que medida, os resultados almejados pela Política Nacional de Mobilidade Urbana estão sendo alcançados, conforme orienta o Guia Referencial para Medição de Desempenho e Manual para Construção de Indicadores do Ministério do Planejamento;</p>
Justificativa do cumprimento parcial e medidas adotadas
<p>Em consonância com o disposto no subitem 9.1.2 do Acórdão nº 1373/2011-Plenário, a SEMOB vem realizando a implantação gradativa de indicadores, bem como preparando bases e fundamentos para “<i>organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo</i>”, conforme preceitua o art. 16, inciso III da Lei 12.587/2012, a exemplo do desenvolvimento do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana (SIMU).</p> <p>O desenvolvimento do SIMU que tem como objetivo principal o armazenamento e compartilhamento de informações para auxiliar na elaboração de políticas públicas sobre o tema, ensejando dados sobre mobilidade urbana em todos os municípios, bem como informações dos sistemas sob a responsabilidade dos Estados e da União.</p> <p>No âmbito da SEMOB, há a expectativa do SIMU ser a principal ferramenta para implementar a atribuição referente à organização e disponibilização de informações de Mobilidade Urbana e de qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo.</p> <p>Adicionalmente, em março de 2015, a SEMOB iniciou estudos específicos sobre a seleção de indicadores-chave, considerando aspectos relacionados à eficiência, eficácia e efetividade, para a avaliação da implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, analisando, em primeiro momento, os diversos indicadores existentes e, posteriormente, a viabilidade de medição e acompanhamento de indicadores pela própria Secretaria.</p> <p>Nesta linha, o objetivo da ação coordenada pela SEMOB é selecionar e acompanhar indicadores de monitoramento e avaliação da efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/12).</p> <p>Para ampliar o debate e reforçar a legitimidade desta iniciativa, em 2015, foi formado o Grupo de Trabalho – GT composto por organizações da sociedade civil, associações ligadas ao setor de mobilidade urbana e instituições que demonstraram interesse e disponibilidade para participar presencialmente das reuniões mensais. O GT foi coordenado pela SEMOB em conjunto com Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento – ITDP Brasil.</p> <p>O trabalho do grupo teve como ponto de partida o texto da Lei de Mobilidade (Lei nº 12.587/12), observando seus princípios, objetivos e diretrizes. Foram adotadas como premissas a ênfase na efetividade da implantação da política e o aproveitamento de dados já existentes, visando garantir a viabilidade da apuração dos mesmos.</p> <p>Durante o ano de 2016 o GT continuou com as atividades previstas, que foram distribuídas em três principais etapas: (1) definição de eixos temáticos; (2) mapeamento e classificação de indicadores existentes; e (3) seleção e priorização dos indicadores.</p> <p>O método utilizado, as atividades desenvolvidas, as definições estabelecidas e os resultados alcançados até agosto de 2016 estão detalhados no “<i>Relatório de atividades e resultados do GT – Indicadores de Efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana</i>”, que se encontra disponível na página web do Ministério das Cidades</p>

(<http://www.cidades.gov.br/component/content/article?id=4965>).

Em resumo, o Relatório de Atividades acima mencionado apresenta a lista preliminar de indicadores, classificados por Eixo Temático e por prazo de consolidação e apuração (curto, médio e longo prazo), bem como os indicadores de curto prazo apurados com suas respectivas fichas e análise preliminar dos resultados. Chegou-se em uma lista composta por 34 indicadores, dos quais 11 indicadores foram consolidados em curto prazo, 11 o serão em médio prazo e 12 em longo prazo.

Desta forma, verifica-se que os atuais esforços realizados por esta Secretaria Nacional já atenderem em parte a recomendação da Corte de Contas contida no subitem 9.1.1 do Acórdão nº 2430/2015-TCU-Plenário.

Nº de ordem: 02 - Caracterização da determinação/recomendação do TCU

Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
020.745/2014-1	2430/2015- Plenário	9.1.2	Ofício nº 0724/2015- TCU/SeinfraUrbana, de 06/10/2015	08/05/2015

Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação

Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

Descrição da determinação/recomendação

9.1. recomendar à Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - SNTMU/MCid, que:

9.1.2. aperfeiçoe o procedimento de avaliação e autorização de projetos de mobilidade urbana, de forma a contemplar, nos processos de seleção de propostas, a análise individual de cumprimento dos objetivos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana contidos nos artigos 6º e 7º da Lei 12.587/2015, explicitando os motivos de fato e de direito que a possibilitaram selecionar a proposta objeto da análise;

Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas

Em consonância com o disposto no subitem 9.1.3 do acórdão nº 1373/2011, de forma geral, a SEMOB, no que tange suas atribuições e competências, vem aperfeiçoando os processos seletivos de propostas.

Seguindo a linha de contínuo aperfeiçoamento dos processos seletivos, a recomendação em destaque está em fase de análise na UPC para que possa ser verificada a melhor forma de viabilização dentro do contexto do próximo procedimento de seleção de empreendimentos de mobilidade urbana e dos normativos afetos.

Nº de ordem: 03 - Caracterização da determinação/recomendação do TCU

Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
018.005/2010-1	1373/2011- Plenário	9.1.1	Ofício nº 129/2011-SEPROD, de 31/05/2011 / Ofício nº 130/2011- SEPROD, de 31/05/2011	01/06/2011

Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação

Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

Descrição da determinação/recomendação

9.1.1. defina e implemente sistemática de coleta e tratamento de informações que permita

identificar problemas, necessidades e possíveis soluções concernentes à mobilidade urbana em cidades de porte médio, capitais, aglomerados urbanos e regiões metropolitanas, de modo a dispor de diagnóstico que reflita, com razoável precisão, a realidade específica em cada uma dessas localidades e que possa fornecer aos vários setores envolvidos subsídios para aperfeiçoamento do planejamento e da gestão das intervenções nessa área.

Justificativa do cumprimento parcial e medidas adotadas

Com relação ao subitem 9.1.1 e em consonância com o disposto no subitem 9.1.1 do Acórdão nº 2430/2015-Plenário, destaca-se a elaboração do Projeto SIMU, já mencionado em quadro anterior (Nº de ordem 01).

Ademais, registra-se que o SIMU encontra-se com sua estrutura conceitual definida, tendo validado os questionários em fase denominada projeto-piloto. Os próximos passos do desenvolvimento do sistema são: o desenvolvimento de ferramenta computacional, a coleta de dados juntos aos entes federados, a construção de banco de dados e o tratamento do mesmo, visando efetivamente organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Assim, entende-se que a recomendação do subitem 9.1.1 do Acórdão nº 1373/2011 do TCU encontra-se parcialmente atendida, sendo que o restante se reveste do desafio na viabilização de meios eficazes que possibilitem as etapas de coleta e tratamento de dados e divulgação de informações. Adicionalmente, segue breve histórico da elaboração do Projeto SIMU.

Foi instituído Grupo Técnico (GT) por meio da Portaria do Ministério das Cidades nº 114, de 11 de março de 2013, cuja instalação foi registrada na Portaria nº 263, de 10 de junho de 2013. O GT foi composto por representantes da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana; do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA); da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU); da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP); Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos); Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA) e Centro de Transporte Sustentável do Brasil (EMBARQ Brasil). Representantes do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP), da Secretaria Nacional de Acessibilidade e Programas Urbanos (SNAPU) e da Coordenação-Geral de Modernização e Informática (CGMI) também contribuíram com as atividades desenvolvidas pelo grupo. O GT desenvolveu suas atividades por seis meses (junho a dezembro/13). Neste período foram realizadas sete reuniões de trabalho. Em dezembro de 2013 foi concluído e entregue o produto final do GT composto de Relatório Final com a proposta do Sistema Nacional de Informações da Mobilidade Urbana e modelo de formulário para coleta de dados.

Os objetivos do Sistema de Informações em Mobilidade Urbana definidos na proposta do GT são: I - Apoiar a implantação e monitoramento da Política Nacional de Mobilidade Urbana; II - Reunir, em um único ambiente de armazenamento, os principais dados e informações da área de mobilidade urbana; III - Ser referência nacional para coleta, consolidação e disponibilização de informações para formulação de políticas públicas na área de mobilidade urbana; e IV - Disponibilizar informações à sociedade sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

No ano de 2014 foi produzido um manual para orientar os municípios na coleta de dados e também foram realizados projetos pilotos em algumas cidades para testar o formulário de dados definido pelo grupo de trabalho.

Com a definição da versão final do formulário de coleta de dados foram realizados, entre 2014 e 2015, projetos pilotos assistidos em cinco cidades e de forma não assistida em outras cinco.

Nos últimos meses de 2016 foi contratada pelo Ministério das Cidades uma fábrica de *softwares* possibilitando o desenvolvimento desta ferramenta. Atualmente em fase de desenvolvimento espera-se que este sistema esteja implantado ao final do ano de 2017.

Nº de ordem: 04 - Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
018.005/2010-1	1373/2011- Plenário	9.1.4	Ofício nº 129/2011-SEPROD, de 31/05/2011 / Ofício nº 130/2011-SEPROD, de 31/05/2011	01/06/2011
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana				
Descrição da determinação/recomendação				
<p>9.1.4. defina e implemente estratégia de ação que contemple: (i) diagnóstico da situação do processo de integração dos planos de transporte das regiões metropolitanas ou de influência; (ii) mecanismos para apoiar os municípios na consolidação do processo de construção do planejamento integrado de transporte; (iii) medidas de indução a que municípios que integram regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões se associem ao Estado em que se situam e institucionalizem uma instância de coordenação de planejamento, investimento e operação dos serviços de transporte coletivo urbano de interesse comum.</p>				
Justificativa do cumprimento parcial e medidas adotadas				
<p>Compete aos Estados capitanear o processo de instituição, consolidação e aperfeiçoamento da governança interfederativa participativa das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, com base nos instrumentos de desenvolvimento urbano integrado, observando os princípios e diretrizes contidos no Estatuto da Metrópole (Lei nº 13.089/2015).</p> <p>Quanto a União, se prevê o exercício de suas ações inclusas na política nacional de desenvolvimento urbano, apoiando as iniciativas dos Estados e dos Municípios voltadas à governança interfederativa, sendo exigido, conforme art. 14 do mencionado Estatuto, que a unidade territorial urbana possua gestão plena, além de se admitir o apoio da União para a elaboração e a revisão do plano de desenvolvimento urbano integrado de que tratam os artigos. 10 a 12 da Lei 13.089/2015. Por outro lado, encontram-se pendente de regulamento os requisitos adicionais para o apoio da União à governança interfederativa, incluindo os consórcios públicos constituídos para atuação em funções públicas de interesse comum no campo do desenvolvimento urbano.</p> <p>Diante desse cenário e dentro das limitações orçamentárias existentes, a SEMOB, com o intuito inicial de levantar informações sobre a elaboração de Planos Municipais de Mobilidade Urbana no país, enviou ofícios para 3.341 municípios: os que possuem população superior a 20 mil habitantes (IBGE 2014), os situados em RMs, RIDEs e AUs, em área de interesse turístico (Munic 2012), em área de impacto ambiental (Munic 2012) e os que participaram de alguma capacitação presencial da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana desde 2013. Destes 3.341 municípios, 2.073 (62%) responderam à pesquisa. Mediante o retorno obtido, que ocorreu entre dezembro de 2014 e o segundo semestre de 2016, constatou-se que 656 municípios (32% dos respondentes) declararam a existência do plano de mobilidade urbana ou que está em elaboração do mesmo, e 1.417 (68%) municípios não possuem planos de mobilidade urbana e nem se encontram em processo de elaboração. Registra-se que a União não possui qualquer meio de obrigar os demais entes federados a apresentar dados ou informações.</p> <p>Além disso, os investimentos apoiados nas diversas modalidades do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e no apoio as cidades-sedes na área de infraestrutura de mobilidade urbana indicam a indução por parte da União de que tais investimentos atendam ao problema de mobilidade urbana nas cidades e regiões metropolitanas, em atendimento ao Inciso</p>				

IV do artigo 16 da Lei de Mobilidade que estabelece como atribuição da União o fomento à “implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas”.

Da mesma forma, no processo de discussão dos investimentos do PAC, ocorre a indução de que os Estados e os Municípios dialoguem entre si na definição dos projetos prioritários para suas cidades e regiões metropolitanas, o que não deixa de ser o atendimento ao § 1º do artigo 16 da referida lei, que por meio de um instrumento financeiro (recursos orçamentários e financeiros) a União tem apoiado e estimulado “ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana”.

Assim sendo, entende-se que a deliberação do TCU encontra-se parcialmente atendida e que o processo do pleno atendimento vem sendo conduzido de forma gradativa e estruturante, se ajustando aos novos marcos legais e aos desafios impostos pela atual conjuntura econômica vivenciada pelo país, respeitando a autonomia dos entes federativos em suas organizações.

Nº de ordem: 05 - Caracterização da determinação/recomendação do TCU

Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
018.005/2010-1	1373/2011- Plenário	9.1.3	Ofício nº 129/2011-SEPROD, de 31/05/2011 / Ofício nº 130/2011-SEPROD, de 31/05/2011	01/06/2011

Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação

Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

Descrição da determinação/recomendação

9.1.3. amplie, em futuras contratações de projetos relacionados a intervenções em mobilidade urbana, os critérios para seleção de propostas, de modo a contemplar apresentação e análise de: (i) estudos sobre a adequação e viabilidade técnica e financeira do projeto; (ii) compatibilidade da proposta com os planos de ordenamento territorial e com os planos integrados de transporte, quando exigidos por lei, dos municípios envolvidos, levando em consideração o planejamento integrado dos municípios pertencentes a regiões metropolitanas ou de influência;

Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas

Conforme apresentado no Relatório de Gestão de 2015, no geral, entende-se que a Secretaria Nacional, no que tange suas atribuições e competências, vem apresentando medidas e conduzindo os processos seletivos de propostas seguindo o disposto no subitem 9.1.3 do acórdão nº 1373/2011, tendo como foco o aprimoramento constante das ações com vista a uma seleção adequada aos anseios do cidadão.

Em 2016, não houve abertura de processo seletivo, contudo, seguindo a linha de contínuo aperfeiçoamento dos processos, a recomendação em destaque está em fase de análise na UPC para que possa ser verificada a melhor forma de viabilização dentro do contexto do próximo processo seletivo de empreendimentos de mobilidade urbana e normativos afetos.

Nº de ordem: 06 - Caracterização da determinação/recomendação do TCU

Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
018.005/2010-1	1373/2011- Plenário	9.1.2	Ofício nº 129/2011-SEPROD, de 31/05/2011 / Ofício nº 130/2011- SEPROD, de 31/05/2011	01/06/2011

Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação
Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana
Descrição da determinação/recomendação
<p>9.1.2. defina e implemente, no processo de elaboração do Plano Plurianual 2012/2015, matriz de indicadores gerenciais capazes de monitorar a execução e o resultado das ações financiadas pelos programas sob sua responsabilidade, com identificação e fixação de metas para os principais produtos e entregas.</p>
Justificativa do cumprimento e medidas adotadas
<p>Conforme informado no Relatório de Gestão de 2015, na elaboração do Plano Plurianual (PPA) 2012/2015, a Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (SPI/MPOG), sucedida, atualmente, pela Secretaria de Planejamento e Assuntos Econômicos (SEPlan/MPDG), em conjunto com a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, optou pela utilização de parâmetros desenvolvidos por outras instituições, mas que possibilitem aferir aspectos relacionados ao Programa Temático Mobilidade Urbana e Trânsito, ainda que não representem os indicadores mais adequados para efetuar a aferição almejada de forma global. Apesar disso, a sua apuração busca auxiliar o monitoramento da evolução de uma determinada realidade, gerando subsídios para a avaliação do respectivo Programa Temático.</p> <p>Assim, no que tange a determinação contida no subitem 9.1.2, entende-se que houve a definição e implementação de matriz de indicadores gerenciais no Plano Plurianual 2012/2015.</p> <p>Já a elaboração do PPA 2016/2019 teve seu desenvolvimento realizado em Oficinas na ENAP, com a coordenação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, reunindo os diferentes atores envolvidos, SEMOB, CBTU, Trensurb, Denatran, CAIXA (Agente Operador), BNDES, Casa Civil, entre outros, quando foram definidos dois Objetivos para o Programa 2048 – Mobilidade Urbana e Trânsito e novos indicadores.</p> <p>OBJETIVOS/METAS:</p> <p>Em atendimento a esta determinação/recomendação do TCU foram fixadas metas para os principais produtos, vinculadas aos dois Objetivos citados, conforme se apresenta a seguir:</p> <p><u>Objetivo 0574</u> - Apoiar a implantação, expansão e requalificação dos sistemas de mobilidade urbana com soluções acessíveis, sustentáveis e compatíveis com as características locais e regionais, priorizando os modos de transporte público coletivo e os não motorizados e promovendo a integração modal, física e tarifária.</p> <p><u>Principais Metas Quantitativas:</u></p> <p>01QW - Apoiar a implantação e/ou requalificação de 1.480 km de sistemas sobre pneus em 72 municípios</p> <p>03SX - Apoiar a implantação e/ou requalificação de 320 km de sistemas sobre trilhos em 16 municípios</p> <p>01RS - Apoiar a qualificação e pavimentação de 4.000 km de infraestrutura de mobilidade urbana, incluindo obras civis, priorizando medidas moderadoras de tráfego, equipamentos urbanos e sinalização, mitigando os conflitos entre os diversos modos de transporte, com objetivo de promover a redução dos acidentes de trânsito.</p> <p>01S4 - Apoiar a implantação de sistemas não motorizados: 8.000 km de calçadas.</p> <p><u>Objetivo 0584</u> - Implementar a Política Nacional de Mobilidade Urbana promovendo o fortalecimento institucional do setor e o planejamento integrado ao desenvolvimento urbano e territorial.</p> <p><u>Principal Meta Quantitativa:</u></p> <p>01S5 - Apoiar a elaboração e/ou revisão de Planos, Estudos, em especial os Estudos de</p>

Viabilidade Técnica e Econômica (EVTE), e Projetos de Mobilidade Urbana em pelo menos 42 municípios.

INDICADORES:

Ao mesmo tempo, com vistas a melhorar a avaliação do PPA e atendendo à determinação/recomendação do TCU, foram definidos os seguintes indicadores:

- Relativos à Mobilidade Urbana (SEMOB):

Infraestrutura exclusiva para transporte público coletivo, por km;

Participação do modo de transporte sobre trilhos no Transporte Público Coletivo, em %, dados da ANTP;

Participação modal do transporte público coletivo, em %, dados da ANTP;

Percentual de municípios com Plano de Mobilidade Urbana elaborado, em %;

Percentual de pessoas que gastam mais de 1 hora no percurso casa-trabalho, em %, calculado com dados do Censo – IBGE;

Percentual de pessoas que gastam mais de 1 hora no percurso casa-trabalho, em Regiões Metropolitanas, em %, calculado com dados do PNAD – IBGE.

- Relativos à atuação da CBTU e Trensurb:

Demanda por dia útil nos sistemas metroferroviários federais, unidade pessoa;

Demanda total transportada nos sistemas metroferroviários federais, pessoa por ano;

Regularidade dos sistemas metroferroviários federais, %.

- Relativos ao DENATRAN:

Índice de vítimas fatais de acidentes de trânsito, 1/100.000 habitantes;

Percentual de municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito, %.

Desta forma, entende-se que o cumprimento da recomendação deu-se na elaboração do PPA 2012/2015 e foi aperfeiçoado na elaboração do PPA 2016/2019. Solicita-se que esta determinação seja classificada como atendida.

Nº de ordem: 07 - Caracterização da determinação/recomendação do TCU

Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
010.610/2011-1	1027/12-Plenário	9.2	Aviso nº 407, Seses-TCU-Plenário, de 2 de maio de 2012.	07/05/2012

Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação

Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

Descrição da determinação/recomendação

9.2. recomendar à Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental e à Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, ambas do Ministério das Cidades, que:

9.2.1. ao final da etapa de enquadramento das propostas de operações de crédito, façam publicar, por intermédio dos meios oficiais e do sítio do Ministério das Cidades na rede mundial de computadores, relação de todas as propostas que foram cadastradas, informando aquelas que foram enquadradas e as que não foram enquadradas, destacando, no último caso, os motivos e razões de justificativa para a desclassificação;

9.2.2. ao final da etapa de hierarquização das propostas de operações de crédito, façam publicar, por intermédio dos meios oficiais e do sítio do Ministério das Cidades na rede mundial

de computadores, relação das propostas que foram hierarquizadas, evidenciando a ordem de classificação das mesmas, bem como a pontuação atribuída a cada uma delas em função dos critérios e indicadores levados em consideração para a hierarquização;

Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas

Considerando o zelo e a padronização de procedimentos com os recursos do FGTS, entende-se necessário entendimento no sentido de unir esforços de construção coletiva e a atuação conjunta entre as secretarias finalísticas do Ministério das Cidades. Neste sentido, sob a coordenação da Secretaria Executiva, o expediente encontra-se em processo de avaliação interna com o objetivo de definir a melhor forma de atender as recomendações do TCU proferidas no Acórdão nº 1027/12 – Plenário.

Nº de ordem: 08 - Caracterização da determinação/recomendação do TCU

Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
010.610/2011-1	1027/12- Plenário	9.4	Aviso nº 407, Seses-TCU-Plenário, de 2 de maio de 2012.	07/05/2012

Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação

Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

Descrição da determinação/recomendação

9.4. recomendar à Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades, que, ao final do período destinado à realização das reuniões de pactuação e de apresentação de projeto técnico, faça publicar, por intermédio dos meios oficiais e do sítio do Ministério das Cidades na rede mundial de computadores, a relação das propostas que foram eventualmente desclassificadas ou que tiveram sua hierarquização alterada, bem como as razões e motivos levados em consideração para promover referidas alterações ou exclusões.

Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas

Considerando o zelo e a padronização de procedimentos com os recursos do FGTS, entende-se necessário entendimento no sentido de unir esforços de construção coletiva e a atuação conjunta entre as secretarias finalísticas do Ministério das Cidades. Neste sentido, sob a coordenação da Secretaria Executiva, o expediente encontra-se em processo de avaliação interna com o objetivo de definir a melhor forma de atender as recomendações do TCU proferidas no Acórdão nº 1027/12 – Plenário.

Nº de ordem: 09 - Caracterização da determinação/recomendação do TCU

Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
017.093/2014-7	1665/16- Plenário	9.2	Ofício 0402/2016-TCU/SeinfraHidroFerrovia, de 4/7/2016	07/07/2016

Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação

Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

Descrição da determinação/recomendação

9.2. dar ciência ao Ministério das Cidades que, previamente à assinatura de termos de compromisso e à liberação de repasses públicos federais para empreendimentos de mobilidade urbana conduzidas por estados e municípios, é necessário:

9.2.1. certificar-se de que há estudos de viabilidade técnica e econômico-financeira elaborados pelos respectivos poderes concedentes, ratificados por suas agências reguladoras, onde houver, e, preferencialmente, certificados pelos respectivos órgãos de auditoria interna e tribunais de contas;

9.2.2. promover revisões e avaliações próprias desses estudos de modo a identificar com segurança e precisão, em termos de orçamento e prazo, as intervenções que serão financiadas por recursos públicos federais, bem como seu nexos e criticidade em relação ao empreendimento como um todo;

9.2.3 observar com rigor a legislação federal atinente às transferências voluntárias, bem como os dispositivos de seus próprios normativos internos como, por exemplo, o §4º da Portaria MCidades 262/2013 e os elementos constantes de seu Anexo II;

Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas

A recomendação contida no item 9.2 do Acórdão nº 1665/2016 está sendo apreciada no processo de revisão da Portaria do Ministério das Cidades nº 262/2013, que trata da regulamentação do repasse de recursos federais a Estados e Municípios na implantação de empreendimentos de mobilidade urbana com a utilização de Parcerias Público-Privada.

Assim, seguindo a linha de contínuo aperfeiçoamento dos processos seletivos, a recomendação em destaque está em fase de análise na UPC para que possa ser verificada a melhor forma de viabilização dentro do contexto do próximo procedimento de seleção de empreendimentos de mobilidade urbana e dos normativos afetos.

Nº de ordem: 10 - Caracterização da determinação/recomendação do TCU

Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
019.112/2014-9	5062/16-1ªCamara	9.2	Ofício 0439/2016-TCU/SeinfraUrbana, de 10/8/2016	16/08/2016

Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação

Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

Descrição da determinação/recomendação

9.2. em consequência, dar a seguinte redação ao subitem 1.7.1 e respectivos subitens do Acórdão nº 4.457/2015-TCU-Primeira Câmara, mantendo inalterados os demais:

“1.7.1. recomendar, com fulcro no art. 208, § 2º c/c art. 250, III do Regimento Interno do TCU, à Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana (SNTMU), vinculada ao Ministério das Cidades, que adote as seguintes providências:

1.7.1.1. promova e estimule, em articulação com as demais esferas de governo, estudos que tracem um diagnóstico acerca dos serviços de mobilidade urbana nas dez regiões metropolitanas mais populosas do País, o qual deverá indicar a diferença entre a demanda e a oferta de serviços de mobilidade urbana nessas localidades, abarcando uma análise regionalizada sobre a qualidade dos serviços e apontando as regiões metropolitanas mais críticas, em obediência ao art. 16, inciso III, da Lei 12.587/2012;

1.7.1.2. oferte treinamentos periódicos aos agentes vinculados aos entes federativos que atuem no setor de mobilidade urbana, em obediência ao art. 16, inciso II, da Lei 12.587/2012, avaliando o uso da modalidade de Ensino à Distância (EaD), bem como a pertinência e oportunidade de serem incluídos nos referidos treinamentos, com a abordagem que entender mais adequada, outros temas importantes para o aprimoramento das políticas públicas de mobilidade

urbana, tais como:

1.7.1.2.1. procedimentos para a adequada fiscalização de obras, inclusive no que tange às medições, pagamentos e aplicação de sanções por descumprimento contratual;

1.7.1.2.2. procedimentos para a adequada elaboração de projetos básicos de empreendimentos, sobretudo no que concerne à necessidade de completude, qualidade, consistência, coerência e atualização de todas as peças técnicas, nos termos do art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993;

1.7.1.3. realize levantamento atualizado sobre as obras custeadas com recursos repassados pela SNTMU/MCid e que se encontrem atrasadas/paralisadas, detalhando, por meio de relatório circunstanciado, as medidas adotadas para retomada das obras paralisadas, incluindo vigilância e proteção, previsão de prazo e responsáveis, nos termos da Decisão Normativa TCU 127/2013;

1.7.1.4. realize procedimentos de amostragem de contratos de repasse, nos termos do art. 65 da Portaria Interministerial 507/2011, selecionando alguns empreendimentos mediante critérios de materialidade, relevância e risco, os quais deverão ser analisados de forma mais aprofundada pela SNTMU/MCid, avaliando o andamento físico-financeiro das metas pactuadas, a regularidade das contratações efetuadas pelos entes federativos, inclusive os preços unitários dos contratos e as alterações de projetos que hajam sido realizadas, no caso de obras, além da atuação da Caixa Econômica Federal em seu papel de mandatária da União, sem prejuízo de incluir outros aspectos a serem analisados que a SNTMU/MCid entenda de alto risco para a conclusão dos empreendimentos;

1.7.1.5. realize estudos de modo a levantar os principais riscos que possam comprometer os resultados almejados pela SNTMU/MCid e quais as medidas mitigadoras que poderão ser adotadas em face dos riscos apontados, nos termos de COSO I - Gerenciamento de Riscos Corporativos - Estrutura Integrada, critério acolhido pela jurisprudência do TCU (acórdãos nºs 995/2015, 838/2015, 548/2015, 745/2013, 577/2010 e 1.687/2009, todos do Plenário), ou por meio de outra metodologia que, comprovadamente, seja mais adequada à realidade institucional da SNTMU, vinculada ao Ministério das Cidades;”

Justificativa do cumprimento parcial e medidas adotadas

No que tange ao subitem 1.7.1.1, o art. 16, III, da Lei 12.587/2012 estabelece a seguinte atribuição da União: *“organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo”*. Nesta linha, conforme mencionado nas justificativas em referência aos subitens 9.1 do Acórdão nº 1373/2011-TCU-Plenário e 9.1.1 do Acórdão nº 2430/2015-Plenário, a SEMOB está elaborando o Projeto SIMU (Sistema Nacional de Informações de Mobilidade Urbana) com o intuito de permitir cumprimento ao referido comando legal. Assim sendo, a recomendação do subitem 1.7.1.1, que busca um maior detalhamento nas dez regiões metropolitanas mais populosas do País, está sendo apreciada no contexto do Projeto SIMU.

Quanto ao subitem 1.7.1.2, em consonância com o disposto no art. 16, inciso II, da Lei 12.587/2012, registra-se que a SEMOB já possui iniciativas de apoio técnico mediante eventos de capacitação aos entes federativos que atuem no setor de mobilidade urbana, com o foco no desenvolvimento de assuntos afetos aos planos municipais de mobilidade urbana. Assim sendo, em função da recomendação do subitem 1.7.1.2 envolver aspectos que não são foco dos eventos de capacitação promovidos pela SEMOB, o assunto está em fase de análise.

Em relação ao subitem 1.7.1.3, esclarece-se que a SEMOB dispõe de mecanismo de monitoramento sistemático dos empreendimentos de mobilidade urbana no âmbito do PAC, que confere tratamento diferenciado nos casos de obras atrasadas e paralisadas. Em relação aos contratos não-PAC, anualmente esta Secretaria Nacional vem promovendo cobranças junto à

Mandatária da União e aos entes subnacionais para que possam tomar as devidas providências nos casos de obras atrasadas e paralisadas. Nesta linha, a recomendação do subitem 1.7.1.3 está sendo apreciada de forma a aperfeiçoar a gestão desta UPC.

No que se refere ao subitem 1.7.1.4, em sintonia com o exposto no parágrafo anterior, o assunto está sendo apreciado com o intuito de verificar a melhor forma de operacionalizar a deliberação.

Quanto ao subitem 1.7.1.5, esclarece-se que se encontra em curso no Ministério das Cidades o desenvolvimento a Política de Gestão de Integridade, Riscos e Controles Internos, nos termos estabelecidos na Instrução Normativa nº 01/2016-MP/CGU. Assim sendo, no que tange aos assuntos afetos à SEMOB, a recomendação do subitem 1.7.1.5 deverá seguir as diretrizes e critérios da Política de Gestão de Integridade, Riscos e Controles Internos, tão logo esta entrar em vigência.

7.2 Tratamento de recomendações do Órgão de Controle Interno

7.2.1 Visão Geral – Deliberações do OCI

Desde 2015 o Ministério da Transparência, Fiscalização e Controladoria-Geral da União e o Ministério das Cidades vêm realizando atuação conjunta, por meio da utilização do Sistema Monitor, que permite o acompanhamento via *internet, online*, das recomendações realizadas no âmbito do controle interno do Poder Executivo Federal, de forma ágil, consolidada, organizada, colaborativa e sustentável, além proporcionar a redução de custos operacionais e da facilidade de acesso ao processo em tempo real. No âmbito da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, o ano de 2016 foi de continuidade na participação da UPC no Sistema Monitor. Internamente, foram aprimorados procedimentos de triagem, acompanhamento, revisão e envio das manifestações e demais comunicações no Sistema Monitor, além do aperfeiçoamento da comunicação entre os departamentos e o gabinete da UPC, incluindo a análise das recomendações, que ocorre no processo nº 80140.002487/2015-94, via Sistema Eletrônico de Informação (SEI) do Ministério das Cidades.

No âmbito do Plano de Providências Permanente da SEMOB, em consulta feita em 30/12/2016 no Sistema Monitor, constatou a existência de 68 recomendações, sendo 46 atendidas e 22 em monitoramento. Destas últimas, três se referem a assuntos internos de gestão da Secretaria e 19 oriundas de achados de controle realizados em obras sob gestão da SEMOB.

Cumprir registrar que todas as recomendações em monitoramento, quando da consulta realizada, receberam manifestações da SEMOB ao longo do ano de 2016 (processo nº 80140.000466/2015-34) e estão sendo devidamente tratadas com base nos posicionamentos feitos pelo OCI, configurando em processo de aperfeiçoamento da gestão da SEMOB.

Destacam-se esforços realizados pela SEMOB e pela CGU na busca de equacionamentos de importantes empreendimentos em transporte público coletivo no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a exemplo do Veículo Leve sobre Trilhos da Área Central e Portuária do Rio de Janeiro. Além disso, há recomendações em monitoramento no Plano de Providências Permanente da SEMOB que permitirão a melhoria nos trabalhos desenvolvidos no contexto da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com a implantação de sistema de indicadores.

Quanto às recomendações atendidas no ano de 2016, destacam-se as melhorias proporcionadas no Serviço de Informação ao Cidadão (SIC), no qual a UPC e a equipe especializada do SIC no Ministério das Cidades aperfeiçoaram os mecanismos de atendimento das

demandas oriundas da sociedade, envolvendo as etapas de recebimento, triagem e resposta ao cidadão, mediante registro eletrônico de demandas e responsáveis, com controle de prazos de resposta.

7.2.2 Estrutura e procedimentos da SEMOB p/ o Acompanhamento das deliberações do OCI

As informações estão no tópico “TRATAMENTO DE DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DO TCU” por possuírem conteúdo comum.

7.3 Medidas administrativas para apuração de responsabilidade por dano ao Erário

No âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o Manual de Instruções para Contratação e Execução dos Programas e Ações do Ministério das Cidades (MICE), divulgado pela Portaria nº 164, de 12 de abril de 2013, e alterações, disponível no sítio eletrônico do Ministério das Cidades, é o principal normativo que estabelece as medidas administrativas para apuração de responsabilidade por dano ao Erário. De forma análoga, também há normativos semelhantes para os projetos que não estão inseridos no PAC.

O MICE estabelece regras e normas a serem seguidas pelo próprio Ministério das Cidades, pela Mandatária da União e pelo Proponente/Compromissário (Municípios, Estados, Distrito Federal, consórcios públicos e entidades privadas sem fins lucrativos).

Cabe registrar que o Ministério das Cidades mantém Contrato de Prestação de Serviços com a Caixa Econômica Federal, que atua na condição de Mandatária da União, sendo responsável pela operacionalização das medidas necessárias para responsabilização por prejuízos ao erário. Nesta linha, a quantificação de casos de danos que tenham sido objeto de medidas internas administrativas e a instauração e remissão ao TCU de tomadas de contas especiais são adotadas pela Mandatária, nos termos definidos pelo MICE:

“2.4. É atribuição da MANDATÁRIA a operacionalização da execução dos programas, projetos e atividades nos termos do Contrato de Prestação de Serviços firmado entre o Ministério das Cidades e a instituição financeira oficial (MANDATÁRIA), incluindo:

(...)

l) Notificar COMPROMISSÁRIO, quando não apresentada a prestação de contas dos recursos aplicados ou quando constatada pelo TCU, CGU e demais Órgãos de controle a má aplicação dos recursos públicos transferidos, e instaurando, se for o caso, a competente Tomada de Contas Especial – TCE;

m) Encaminhamento de denúncia ao Tribunal de Contas da União nos casos de não cumprimento do objeto, parcial ou total, após prévia manifestação do MCIDADES”.

Desta forma, podem-se destacar os subitens 16.6 e 16.7 do MICE como as principais medidas administrativas para apuração de responsabilidade por dano ao Erário, operacionalizado pela CAIXA:

“16.6. Constatada irregularidade ou inadimplência na apresentação da prestação de contas parcial, o ordenador de despesas suspenderá imediatamente a liberação

de recursos e notificará o COMPROMISSÁRIO dando-lhe o prazo máximo de 30 (trinta) dias para sanar a irregularidade ou cumprir a obrigação.

16.7. Decorrido o prazo descrito no subitem anterior sem que a irregularidade haja sido sanada ou adimplida a obrigação, a MANDATÁRIA, sob pena de responsabilidade no caso de omissão, comunicará o fato ao órgão de controle interno a que estiver jurisdicionado, providenciará, junto à unidade de contabilidade analítica competente, a instauração de Tomada de Contas Especial e procederá, no âmbito do SIAFI o registro de inadimplência”.

Ademais, o ANEXO 4 do MICE traz um conjunto de situações em que ensejam a devolução de recursos, incluindo: a inexecução, parcial ou total, do objeto pactuado no Termo de Compromisso; a não apresentação, no prazo regulamentar, da respectiva prestação de contas parcial ou final; a utilização de recursos de forma indevida ou em finalidade diversa da estabelecida no Plano de Trabalho integrante do Termo de Compromisso.