

Ministério da
Infraestrutura

Relatório de Gestão 2019

JUNHO 2020



Sumário

1. Visão geral organizacional e ambiente externo

1.1. Mensagem do dirigente máximo da instituição	04
1.2. Identificação, missão e visão	06
1.3. Ambiente externo	07
1.4. Estrutura organizacional	07
1.5. Estrutura de governança	09
1.6. Políticas, ações e programas	13

2. Governança, estratégia e alocação de recursos

2.1. Estratégia e alocação de recursos	19
2.2. Apoio da estrutura de governança ao cumprimento dos objetivos estratégicos	21

3. Gestão de riscos, oportunidades e perspectivas

3.1. Gestão de riscos	23
3.2. Oportunidades	23
3.3. Perspectivas	23

4. Resultados e desempenho da gestão

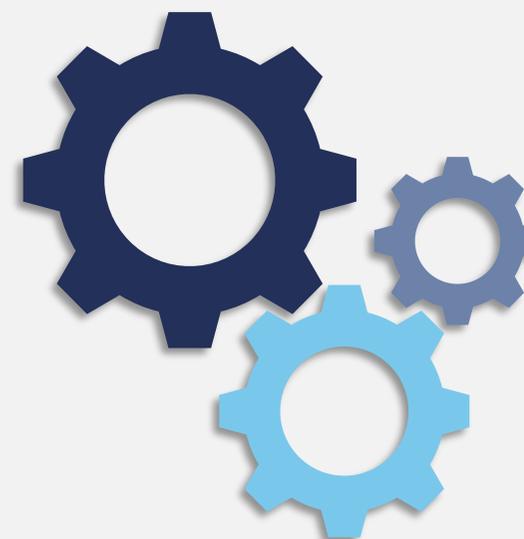
4.1. Resultados alcançados frente aos objetivos estratégicos e às prioridades da gestão	25
4.2. Demonstração da eficiência e conformidade legal de áreas relevantes de gestão que contribuíram para o alcance dos resultados da UPC no exercício	36
4.3. Gestão orçamentária e financeira	37
4.4. Resultados e desempenho da gestão	41
4.5. Gestão de licitações e contratos	43
4.6. Gestão patrimonial e de infraestrutura predial	44
4.7. Gestão da tecnologia da informação	46
4.8. Sustentabilidade ambiental	48

5. Informações orçamentárias, financeiras e contábeis

5.1. Gestão contábil	51
5.2. Principais fatos contábeis relativos à atuação e à situação financeira da UPC	53
5.3. Normas legais e técnicas adotadas nas atividades orçamentárias, financeiras e contábeis da UPC	54
5.4. Informações dos Contadores da UPC	55
5.5. Demonstrações contábeis e notas e explicativas	56

6. Anexos e apêndices

6.1. Lista de siglas e abreviações	58
------------------------------------	----



1. **Visão geral organizacional e ambiente externo**



1.1. Mensagem do dirigente máximo da instituição

Este Relatório de Gestão, na forma de relatório integrado, é produto da construção coletiva do capital intelectual do Ministério da Infraestrutura, resultado do empenho dos órgãos específicos e singulares integrantes deste Ministério e dos órgãos de assistência direta e imediata ao Ministro de Estado.

A seleção dos temas mais relevantes para compor o Relatório levou em consideração informações integradas com o objetivo de apresentar os resultados alcançados que tiveram maior impacto para a sociedade em termos de garantir a operação racional e segura dos transportes de bens e pessoas, alinhados aos objetivos estratégicos da Pasta, adotando a estrutura recomendada na Decisão Normativa TCU nº 178/2019.

No ano de 2019, seguindo as diretrizes do Presidente da República, o novo Ministério da Infraestrutura enfrentou grandes desafios para resgatar a confiança, dinamizar o setor de transportes e reduzir o *déficit* de oferta de infraestrutura das últimas décadas. Temos a plena consciência de que não há país desenvolvido e competitivo, sem um sistema de transportes eficiente e integrado. Por isso, estão sendo implementadas ações estruturantes que produzirão uma revolução na logística brasileira.

No âmbito da gestão, buscou-se elevar os padrões de integridade e governança, com a instituição de instâncias de governança e a adoção de boas práticas de integridade, *compliance*, transparência e ética, além do aperfeiçoamento dos controles internos da gestão. Também contribuiu para a melhoria desses padrões a racionalização de custos e a montagem de equipes de caráter eminentemente técnico, tanto no Ministério, quanto nas entidades vinculadas. Nesse contexto, foram efetivadas alterações significativas na estrutura do órgão, ressaltando a redução da quantidade de Secretarias de 5 para 4, abrangendo Transportes Terrestres; Portos e Transportes Aquaviários; Aviação Civil; e Fomento, Planejamento e Parcerias.

Além disso, foram instituídas 4 Subsecretarias no âmbito da Secretaria Executiva, compreendendo as temáticas de Planejamento, Orçamento e Administração; Governança e Integridade; Gestão Estratégica e Inovação e Gestão Ambiental e Desapropriações. Tais ajustes possibilitaram melhor estrutura organizacional, facilitando a gestão corporativa da Pasta, e contribuindo para o combate à corrupção, a desburocratização e a transformação digital do Ministério.

Também é relevante destacar que o Orçamento para investimentos em 2019, herdado do Governo anterior, foi de R\$ 9,7 bilhões, o mais baixo da última década, o que impactou diretamente nas nossas ações. Diante desse cenário de restrição orçamentária, o Ministério da Infraestrutura pautou suas atividades a partir do planejamento integrado, seguindo os objetivos definidos no seu Mapa Estratégico.

O Ministério encara a infraestrutura como tema de Estado, não de Governo. Valendo-se dos projetos existentes e dos resultados do Plano Nacional de Logística, foi definida carteira de projetos de concessão que abrange 17,4 mil km de rodovias, 41 aeroportos, 11 terminais portuários, 3 privatizações de companhias docas, 2 ferrovias e 4 prorrogações antecipadas de ferrovias, totalizando o investimento de R\$ 239 bilhões.

Já no primeiro ano de governo, o Ministério obteve resultados exitosos: foram realizados 27 leilões, abrangendo uma rodovia (BR-364/365/GO/MG, entre Jataí/GO e Uberlândia/MG), 12 aeroportos (divididos em 3 Blocos: Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste), 13 terminais portuários (6 no Pará, 3 na Paraíba, 1 no Espírito Santo, 2 em São Paulo e 1 no Paraná) e uma ferrovia (trecho da Ferrovia Norte-Sul, entre Porto Nacional/TO e Estrela d'Oeste/SP). Tais leilões representam o investimento privado de R\$ 9,4 bilhões, associado com a outorga obtida de R\$ 5,9 bilhões.



Os resultados dos leilões realizados em 2019 e os *feedbacks* recebidos nas viagens internacionais e *road shows* comprovam a eficácia da modelagem adotada e refletem a firme demonstração de confiança no Brasil, no acerto da condução da política econômica e na retomada do crescimento. Para 2020, o Ministério já estabeleceu cronograma detalhado que prevê a realização de 44 leilões/transferência de ativos, totalizando um investimento estimado de R\$ 101 bilhões, inclusive com a utilização dos *green bonds* para atrair mais investidores.

No tocante aos investimentos públicos, a estratégia foi de racionalizar os recursos, o que possibilitou avanços significativos, além da entrega e retomada de obras em todos os modos de transportes. Nesse aspecto, o apoio do Parlamento, que, motivado pelo diálogo produtivo, viabilizou o remanejamento de recursos orçamentários, possibilitando a implementação de estratégia mais racional para priorização de empreendimentos.

No setor rodoviário, foram concluídas obras em todas as regiões, muitas delas aguardadas há décadas. Como destaque, temos a emblemática pavimentação dos últimos 51 km da BR-163/PA, interligando definitivamente, e em via asfaltada, a região produtora de grãos do Mato Grosso até os terminais hidroviosários de Miritituba, no Pará, configurando-se uma das principais rotas de escoamento agrícola do país e que já integra nosso programa de concessões.



O setor aquaviário também evoluiu com a entrega de obras estruturantes nos Portos de Vitória/ES e Itajaí/SC, além das dragagens do Porto de Santos/SP e das Hidrovias do Madeira e do Paraguai. Também merece destaque a ampliação do investimento privado nos portos, que culminou na celebração de 35 contratos, possibilitando investimentos de R\$ 12,0 bilhões para o setor portuário nos próximos anos.

Além disso, está em andamento a estruturação do Programa BR do Mar, com foco no fortalecimento do transporte por cabotagem e que certamente possibilitará um crescimento ainda mais vigoroso desse segmento que tem crescido cerca de 12% ao ano.

A aviação civil brasileira também cresceu. Apesar da crise da Avianca, o mercado doméstico de passageiros intensificou-se, acumulando alta de 1,8%, no número de passageiros transportados, ostentando índices de satisfação dos usuários da ordem de 91% e índices de pontualidade de 95%. Associado a isso, importantes investimentos públicos foram direcionados para o Programa de Aviação Regional nos Aeroportos de Macapá/AP, Marabá/PA, Imperatriz/MA, Vitória da Conquista/BA, Montes Claros/MG, Uberlândia/MG, Macaé/RJ e Foz do Iguaçu/PR.

No segmento de ferrovias, há o firme propósito de elevar a participação do modal de 15% para cerca de 29% até 2025. Nesse contexto, o Ministério atuou para assegurar recursos que possibilitaram a intensificação das obras da Ferrovia de Integração Oeste-Leste na Bahia, que atingiram cerca de 60% de avanço e cujo leilão do 1º segmento (Ilhéus – Caetité) ocorrerá em 2020, e avançou na estruturação da concessão da Ferrovia Ferrogrão (Sinop/MT – Miritituba/PA), também com previsão de leilão em 2020.

Além disso, contamos com a aprovação pelo Tribunal de Contas da União da renovação antecipada da concessão ferroviária da Malha Paulista/SP, o que possibilitará investimentos de cerca de R\$ 7 bilhões e abre caminho para a prorrogação dos contratos de outras 3 malhas (MRS, Estrada de Ferro Carajás e Estrada de Ferro Vitória-Minas).

No âmbito institucional, o Ministério aprofundou o diálogo com as lideranças das diversas categorias dos caminhoneiros e tratou com destaque o Fórum Permanente para o Transporte Rodoviário de Cargas (Fórum TRC) com algumas conquistas materializadas, como a queda do valor da multa em balanças rodoviárias, o Documento de Transporte Eletrônico (DT-e), o agendamento portuário, o Cartão Combustível e a previsão de implantação de pontos de paradas nas rodovias concedidas.

Definitivamente, 2019 foi um ano de grandes desafios, porém de muitos avanços. Sabemos que o Brasil ainda tem uma série de carências a equacionar, mas considerando a perspectiva de crescimento do país, o reforço orçamentário da Pasta, viabilizado pelo Congresso Nacional, o planejamento realizado e as ações em curso, nos fazem acreditar que o ano de 2020 inicie com uma perspectiva bastante otimista para o setor de transportes.

A partir da consolidação do planejamento integrado, os investimentos públicos e privados estão acontecendo e sendo intensificados. Há uma carteira de obras públicas contratadas e em andamento, inclusive com previsão de entregas significativas no curto prazo, além de um portfólio de empreendimentos absolutamente viáveis e estruturados para ofertar à iniciativa privada.

Este Relatório de Gestão, além de traduzir a estratégia de atuação do Ministério da Infraestrutura no cumprimento das respectivas atribuições constitucionais, apresenta nossa prestação de contas à sociedade de maneira objetiva, fidedigna e transparente, deixando de forma clara, uma certeza:

**O Brasil nasceu para SER GRANDE, e tem
TUDO PARA DAR CERTO!**

1.2. Identificação, missão e visão

O Ministério da Infraestrutura (MInfra) é o órgão da Administração Pública Federal Direta responsável pela formulação, coordenação e supervisão das políticas nacionais de trânsito e de transportes rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário.

Ocupa-se, ainda, dentre outras atribuições: (i) da formulação de políticas e diretrizes voltadas ao desenvolvimento e o fomento da marinha mercante, do setor de aeroportos, portos e das instalações portuárias marítimas, fluviais e lacustres; (ii) da participação no planejamento estratégico; (iii) da elaboração ou aprovação dos planos de outorgas, na forma da legislação específica; e (iv) da definição das prioridades dos programas de investimentos correlatos ao setor de transportes do Governo Federal.

De forma geral, as competências do MInfra estão estabelecidas no art. 35 da Lei 13.844/2019 e no art. 1º, Anexo I, do Decreto nº 9676/2019, alterado pelo Decreto nº 9.684/2019.

O Ministério da Infraestrutura, quando da atualização do planejamento estratégico para o período de 2019 a 2022 e da elaboração do correspondente Mapa Estratégico, aprovou a nova missão e visão institucionais do Ministério:

Missão do Ministério

Proporcionar infraestrutura viária integrada e confiável para mobilidade segura e eficiente de pessoas e bens, com vistas ao aumento da competitividade nacional.

Visão do Ministério

Tornar-se líder da América Latina em infraestrutura de transportes.

<http://portaldaestrategia.infraestrutura.gov.br/a-estrategiado-mt.html>

1.3. Ambiente externo

O cenário internacional, apesar de ainda muito volátil, melhorou em relação às condições que prevaleciam no final do ano passado e início deste ano. As tensões comerciais eram elevadas, assim como os riscos geopolíticos (*Brexit*, indefinições políticas na Itália, crise com o Irã, entre outros).

A guerra comercial entre Estados Unidos e China continuou sendo fonte importante de incertezas – principalmente pelo impacto que as barreiras comerciais podem ter sobre o crescimento chinês num contexto de elevado endividamento das empresas daquele país.

No contexto interno, o exercício de 2019 foi marcado com a política fiscal passando por dois momentos bastante distintos. No início do ano, a perspectiva de um crescimento do PIB inferior àquele em que se baseara o orçamento aprovado para o ano, resultou em forte contingenciamento de gastos. A partir de julho, com sinais positivos da arrecadação de impostos e contribuições e com a perspectiva de obtenção de receitas não administradas em volume bastante superior ao previsto no orçamento – basicamente, receitas de concessões e antecipação de dividendos – os contingenciamentos foram sendo revistos até serem totalmente revertidos.

O comportamento da economia brasileira no ano apresenta a aceleração do crescimento principalmente com a evolução dos fatores domésticos. Entre eles destacam-se a aprovação da reforma da Previdência e o encaminhamento de outras reformas que permitirão equacionar o desequilíbrio fiscal estrutural; a gradativa consolidação do marco regulatório e dos programas de concessões e parcerias público-privadas na área de infraestrutura; a continuidade do ajuste fiscal no curto prazo, com forte controle do gasto público; e a redução da taxa Selic e a expansão do crédito.

Diferentemente do passado, a recuperação do crescimento vem ocorrendo por meio de estímulos de mercado e por mudanças no ambiente econômico, tanto na política macroeconômica (monetária e fiscal) quanto nos marcos regulatórios, incluindo o mercado de trabalho e os setores de infraestrutura.

A greve dos caminhoneiros, no segundo trimestre de 2018, afetou de forma negativa a atividade econômica, gerando impactos de curto, médio e longo prazos, mas em 2019 o Ministério fez o monitoramento adequado das demandas dos transportadores e aprofundou o diálogo com as lideranças das diversas categorias, que voltaram a participar das reuniões do Fórum Permanente para o Transporte Rodoviário de Cargas (Fórum TRC), coordenado pelo Ministério da Infraestrutura.

Nas reuniões do Fórum, o Ministério reúne governo, empresários, sindicatos, federações e outras entidades interessadas em busca de melhorias das condições de trabalho nas estradas. O Fórum TRC atendeu diversas reivindicações da categoria como a queda do valor da multa em balanças rodoviárias, o Documento de Transporte Eletrônico (DT-e), o agendamento portuário, o Cartão Combustível e a previsão de implantação de pontos de paradas nas rodovias concedidas.

A questão fiscal continua sendo o principal entrave à economia brasileira e o principal desafio de política econômica a ser enfrentado nos próximos anos.

Nossas perspectivas agora estão voltadas para um programa de atração de investimentos privados para reverter o quadro de baixo investimento em relação ao PIB, decorrente do atual cenário fiscal.

Existem outros fatores externos, nacionais e internacionais, que podem impactar, direta ou indiretamente o desempenho das atividades do Ministério da Infraestrutura e a forma como foram planejadas, tais como ambiente regulatório, mudanças tecnológicas e desafios ambientais. Destacamos, no infográfico abaixo, as seguintes:



1.4. Estrutura organizacional

As responsabilidades do Ministério são compartilhadas com as entidades vinculadas, sendo algumas executoras (DNIT, VALEC, INFRAERO, EPL e COMPANHIAS DOCAS) e outras regulatórias do setor (ANTT, ANTAQ e ANAC), assim classificadas:

a) Autarquias:

1. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT);
2. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT);
3. Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ); e
4. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

b) Empresas Públicas:

1. VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.;
2. INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária;
3. EPL – Empresa de Planejamento e Pesquisa;
4. Companhia Docas do Pará (CDP);
5. Companhia Docas do Ceará (CDC);
6. Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN);
7. Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA);
8. Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA);
9. Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ); e
10. Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP).

c) Sociedade de Economia Mista:

1. Companhia Docas do Maranhão (CODOMAR), em liquidação.

Integram, ainda, a estrutura básica do Ministério:

1. Conselho de Aviação Civil (CONAC);
2. Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM);
3. Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (CONAPORTOS);
4. Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (CONAERO);
5. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN); e

e quatro Secretarias:

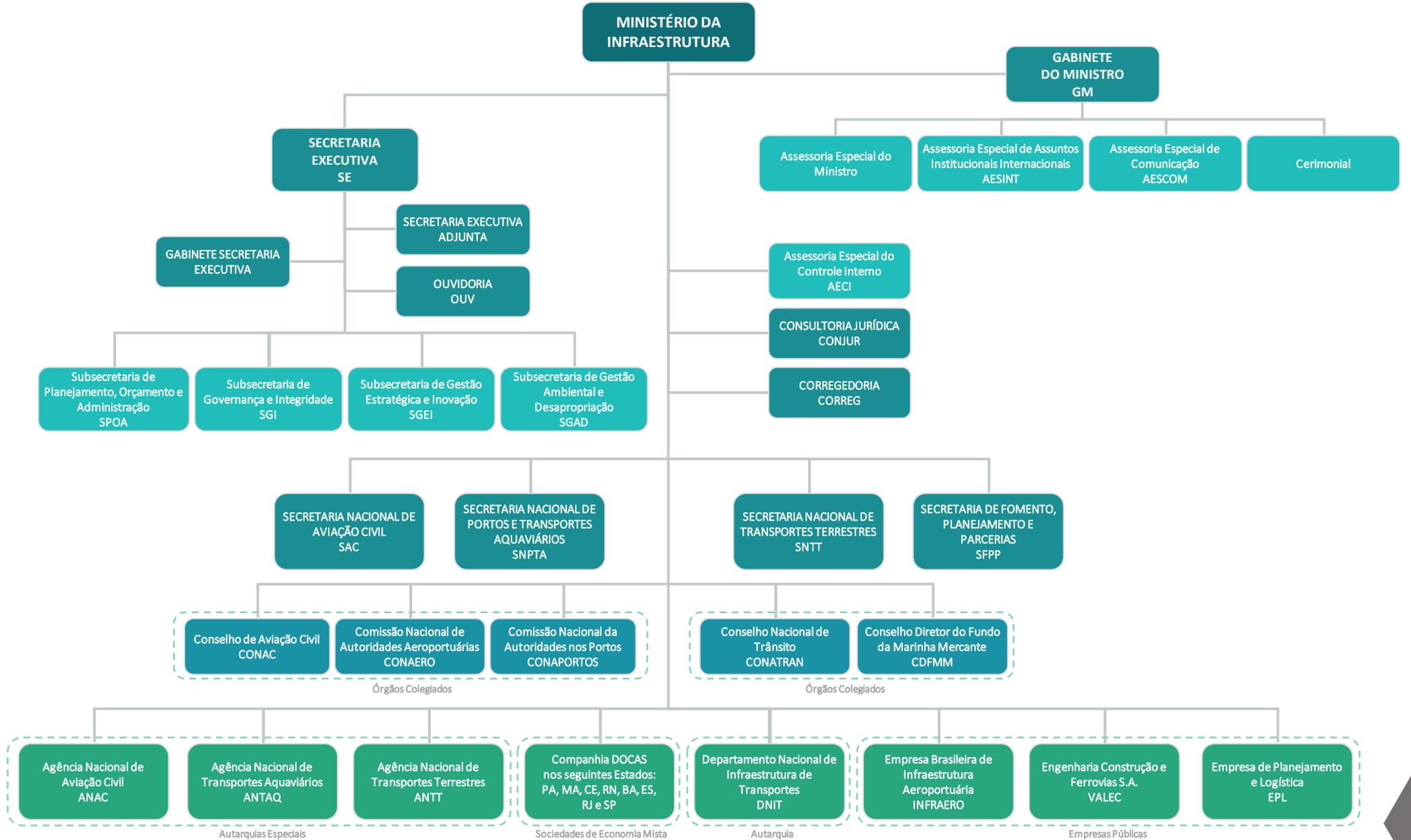
1. Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC);
2. Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA);
3. Secretaria Nacional de Transportes Terrestre (SNTT); e
4. Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias (SFPP).

O Ministério preside o Conselho de Aviação Civil, o Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante (CDFMM) e o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Por sua vez, o Ministério coordena os seguintes órgãos colegiados: (i) Conselho Nacional das Autoridades nos Portos (CONAPORTOS); (ii) Conselho Nacional de Autoridades Aeroportuárias (CONAERO); e (iii) Conselho de Aviação Civil (CONAC). Pode-se dizer que as finalidades gerais desses colegiados são a integração das atividades desempenhadas por diferentes entidades que a compõem.

O Decreto nº 9.676/2019, alterado pelo Decreto nº 9.684/2019, aprovou a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério. O organograma a seguir exibe a estrutura do MInfra.

Organograma Ministério da Infraestrutura



Perfil dos dirigentes

Ministro da Infraestrutura

Tarcísio Gomes de Freitas

O Ministro da Infraestrutura é Mestre em Engenharia de Transportes, Especialista em Gerenciamento de Projetos e Ciências Militares e Bacharel em Ciências Militares. Foi Secretário de Coordenação de Projetos do Programa de Parcerias e Investimentos da Presidência da República, Consultor Legislativo da Câmara dos Deputados, Diretor-Geral Substituto e Diretor-Executivo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, Coordenador-Geral de Auditoria da Área de Transportes e Assessor do Diretor de Auditoria de Área de Infraestrutura da Controladoria Geral da União - CGU, Chefe da Sessão Técnica da Companhia de Engenharia de Força e Paz e Engenheiro do Exército. Assessor do Diretor de Auditoria de Área de Infraestrutura da CGU, Chefe da Sessão Técnica da Companhia de Engenharia de Força e Paz e Engenheiro do Exército.



Secretário-Executivo

Marcelo Sampaio

O Secretário-Executivo é Mestre em Planejamento de Transportes com estudos em Avaliação de Vulnerabilidade de Infraestrutura de Transportes, pela Universidade de Brasília, Especialista em Economia no setor Público e MBA em Gestão Pública, Graduado em Engenharia Civil com ênfase no Setor de Transportes pela UnB. É Analista de Infraestrutura do Ministério da Economia. Por dois anos, exerceu o cargo de Subchefe Adjunto de Gestão Pública na Subchefia de Articulação e Monitoramento da Presidência da República. Acumulou experiência de mais de dez anos em Infraestrutura de transportes, exercendo por quatro anos o cargo de Diretor do Departamento de Informações e Gestão Estratégica em Transportes, da Secretaria de Política Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes, na qual era Secretário Substituto. Também foi Assessor do Secretário-Executivo do então Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.



Secretário-Executivo Adjunto

Rodrigo Otavio Moreira da Cruz

O Secretário-Executivo Adjunto é Mestre e Doutor em Engenharia de Transportes pela Universidade de Brasília (2008 e 2013). Possui graduação em Engenharia Civil e Ambiental pela Universidade de Brasília (2005), graduação em Direito pelo Centro Universitário de Brasília (2007). É Servidor Público da carreira de Analista de Infraestrutura do Ministério da Economia. Foi Diretor do Departamento de Planejamento e Estudos da Secretaria de Aeroportos da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. De 2016 a 2020, vem atuando no Ministério da Infraestrutura (e então Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil) como Assessor da Secretaria Executiva; Diretor do Departamento de Gestão Estratégica e Informação da Secretaria de Política e Integração e novamente Assessor da Secretaria Executiva antes de assumir a função de Secretário-Executivo Adjunto do Ministério da Infraestrutura.



Secretário Nacional de Aviação Civil

Ronei Saggiore Glanzmann

O Secretário Nacional de Aviação Civil é pós-graduado em Análise Macroeconômica e MBA em Mercado de Capitais, Economista do Banco Central do Brasil. Entre 2006 e 2011 trabalhou na Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), responsável pela Gerência de Acompanhamento de Mercado, e representou o Brasil no Painel de Estatística da Organização da Aviação Civil -OACI. Desde 2011 na Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), chefiou o Departamento de Outorgas e Patrimônio (2011/2017) e o Departamento de Políticas Regulatórias (2017-2019), liderando o programa de concessões aeroportuárias. Entre 2012 e 2016 foi Vice-Presidente do Conselho de Administração do Aeroporto de Brasília e integrou a Comissão de Especialistas do Senado Federal para Revisão do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA). Desde 2019 atua como membro do Conselho de Administração do Aeroporto de Guarulhos e como presidente do Conselho de Administração da Infraero.



Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários

Diogo Piloni e Silva

O Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários é Engenheiro Civil, formado pela Universidade de Brasília - UnB e Especialista em Gestão e Engenharia Portuária pela Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC. É funcionário de carreira do Governo Federal, tendo atuado por cinco anos na Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP, onde ocupou os cargos de Diretor do Departamento de Outorgas Portuárias, Assessor Especial do Ministro da SEP e Coordenador-Geral de Modelagem e Outorgas. Foi Gerente de Desenvolvimento e Estudos na Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq e diretor da Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos - SPPI da Presidência da República. Entre 2014 e 2015 foi presidente do Conselho Administrativo da Companhia Docas do Rio de Janeiro CDRJ



Secretário Nacional de Transportes Terrestre

Marcello Costa

Bacharel em Ciências Militares pela Academia Militar das Agulhas Negras - AMAN, Engenheiro Civil / Fortificação e Construção pelo Instituto Militar de Engenharia - IME; Especialista em Gerenciamento de Projetos pela FGV. Doutorando em Engenharia de Transportes pela Universidade de Brasília - UnB. *Certificado como Project Management Professional – PMP* pelo PMI. Responsável técnico e gerente de projetos de diversas obras rodoviárias, aeroportuárias, ferroviárias, hídricas e de saneamento nas regiões Sudeste, Centro-Oeste, Norte e Nordeste, dentre elas, o projeto executivo dos Lotes e I e V do Projeto de Transposição do Rio São Francisco, obra de duplicação do lote 01 da BR-101/RN e obra de implantação do Terminal de Passageiros – TPS3, do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos;



Secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias

Natália Marcassa

A Secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias é Mestre em Economia pela Universidade Federal de Santa Catarina (2006), Especialista em Transportes Terrestres pela Politécnica da Universidade do Rio de Janeiro (2006), graduada em Ciências Econômicas pela Universidade Estadual de Londrina (2003), foi Secretária-Executiva do Ministério dos Transportes, Subchefe de Articulação e Monitoramento da Casa Civil da Presidência da República, Diretora Interina da Agência Nacional de Transportes Terrestres, Gerente de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias. Tem experiência na área de Gerenciamento de Projetos, Economia Industrial, Microeconomia, atuando principalmente nos seguintes temas: regulação, transportes, mudança técnica, monitoramento de projetos prioritários do Governo Federal.



1.5. Estrutura de Governança

Desde a edição do Decreto nº 9.203/2017, de 22/11/2017, o denominado Decreto da Governança, várias medidas vêm sendo estimuladas ou adotadas no âmbito desta Pasta, com vistas à mudança de cultura administrativa, funcional e corporativa, bem como à obtenção de conhecimento técnico aprimorado nessa temática. As ações colocadas em prática têm propiciado aperfeiçoamento profissional de conhecimento técnico na execução das atribuições do Ministério.

Objetivando o aperfeiçoamento de sua Governança, o MInfra publicou a Portaria nº 2.873/2019, em substituição à Portaria nº 442/2018, na qual foram instituídas as “instâncias de governança do Ministério da Infraestrutura, compreendendo Gestão de Riscos, Controles Internos, Transparência e Integridade”.

A referida Portaria contempla ainda as atribuições, competências, responsabilidades e outras disposições que permitem o aperfeiçoamento da Governança, por meio da integração às rotinas e atividades do Ministério.

1.5. Estrutura de Governança

O Decreto 9.203/2017, alterado pelo Decreto 9.901/2019, em seu artigo 7º, instituiu o Comitê Interministerial de Governança — CIG, composto pelo Ministro Chefe da Casa Civil, que o coordenará, e pelos Ministros da Economia e Ministro da Controladoria-Geral da União, com a finalidade de assessorar o Exmo. Senhor Presidente da República na condução da política de governança da administração pública federal.

Na figura a seguir são apresentadas as instâncias de Governança do MInfra, em consonância com o dispositivo supramencionado:



Fonte: Portaria MInfra nº 2.873/2019

Maiores detalhes relativos a cada uma das instâncias de governança podem ser consultadas em <http://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-2.873-de-28-de-junho-de-2019-180696634>.

Modelo de Governança

O Modelo de Governança Corporativo do Ministério da Infraestrutura foi concebido ainda no exercício de 2018 e aperfeiçoado em 2019, tendo por base as referências de melhores práticas de governança e gestão, incluindo o Referencial Básico de Governança do TCU, aplicável a Órgãos e Entidades da Administração Pública Federal. Esse modelo apresenta, de forma estruturada, os diversos atores envolvidos nas funções de governança e gestão do MInfra e como se relacionam para a realização de sua missão. O infográfico a seguir apresenta os diversos atores que atuam nas funções de governança e gestão do MInfra e como eles se relacionam para a realização de sua missão.



Fonte: Infográfico adaptado - MInfra.

Ações de fortalecimento da governança e da integridade

Em 2019, foram realizadas ações significativas, bem como a efetivação de determinadas entregas para o fortalecimento da governança e da integridade institucional, a exemplo de:

- Publicação do Código de Conduta para encontros, audiências e reuniões de agentes do MInfra com terceiros (Portaria nº 2.775/2019);
- Publicação do Código de Conduta para participação de agentes públicos do MInfra em eventos (Portaria nº 497/2019);
- Definição de parâmetros para análise do requisito de reputação ilibada em processo de seleção para cargos em comissão e função comissionadas no MInfra (Portaria nº 544/2019);
- Tramitação e Tratamento de Denúncias no âmbito do MInfra (Portaria nº 4.296/2019);
- Organização de fóruns e reuniões do Comitê Técnico das Auditorias Internas, das Ouvidorias e Corregedorias das Entidades Vinculadas (MInfra);
- Identificação dos riscos de integridade do MInfra;
- Divulgação do Canal de Registro de Denúncias; e
- Divulgação do painel de denúncias do MInfra, efetuado e mantido a partir dos dados de monitoramento das manifestações de denúncias registradas no sistema Fala.br, da Controladoria Geral da União (CGU).

Principais Instâncias Internas de Governança no Âmbito do MInfra

a) Alta Administração

A Alta Administração do Ministério da Infraestrutura é composta pelo Ministro de Estado da Infraestrutura, bem como pelos ocupantes de cargos de natureza especial e de nível 6 do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS.

- CEG – Comitê Estratégico de Governança do Ministério da Infraestrutura

O Comitê Estratégico de Governança (CEG) é a mais alta instância de governança do órgão. Criado originalmente pela Portaria MInfra nº 442, de 3/7/2018, e alterada pela Portaria nº 2.873, de 28/6/2019, o Colegiado tem a função de Comitê Interno de Governança prevista no art. 14 do Decreto nº 9.203, de 22 de novembro de 2017, que dispõe sobre a política de governança da administração pública federal direta, autárquica e fundacional. Dentre outras, o CEG tem a competência de aprovar políticas, diretrizes, metodologias e mecanismos de monitoramento e de comunicação para a gestão de integridade, riscos e controles internos da gestão, bem como de promover e acompanhar a implementação das medidas, dos mecanismos e das práticas organizacionais de governança definidos pelo Comitê Interministerial de Governança – CIG, composto pela Casa Civil, Ministério da Economia e Controladoria Geral da União - CGU.

O CEG é composto pelo Ministro de Estado da Infraestrutura, que o preside, pelo Secretário-Executivo, pelos titulares da Secretaria Nacional de Aviação Civil, da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres, da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias, da Subsecretaria de Planejamento, Orçamento e Administração, da Subsecretaria de Governança e Integridade, da Subsecretaria de Gestão Estratégica e Inovação e da Subsecretaria de Gestão Ambiental e Desapropriações.

b) Outras instâncias de Governança

Além do CEG, a Portaria nº 2.873 (<http://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-2.873-de-28-de-junho-de-2019-180696634>) define ainda as outras instâncias de governança no âmbito do MInfra, quais sejam:

- CGRC – Comitê de Gestão, Riscos e Controles Internos da Gestão

Juntamente com o CEG, o CGRC compõe as duas instâncias de Supervisão da Governança no âmbito do MInfra. Tem como principal função estimular e supervisionar a implementação das medidas, dos mecanismos e das práticas organizacionais de governança definidos pelo CEG.

- NG – Núcleo de Governança

Tem como principal função assessorar e orientar as instâncias de Supervisão da Governança na implementação das metodologias e instrumentos para a gestão, riscos e controles internos da gestão.

- CTI – Comitê Técnico de Integridade

Tem como principal função auxiliar na implementação do Programa de Integridade da Pasta e exercer o seu monitoramento contínuo, visando o aperfeiçoamento na prevenção, detecção e combate à ocorrência de atos lesivos.

- UGIRC – Unidade de Gestão, Integridade, Riscos e Controles Internos da Gestão

Tem como principal função promover os atos necessários ao cumprimento dos objetivos estratégicos, das políticas, diretrizes, metodologias e mecanismos para a comunicação e institucionalização da gestão, integridade, riscos e controles internos da gestão.

- Gestores de Processos de Gestão

Têm como principal função gerir riscos dos processos de trabalho da sua unidade, bem como gerar e reportar informações tempestivas e confiáveis sobre a gestão, integridade, riscos e controles internos da gestão às instâncias de Supervisão de Governança.

c) Principais Instâncias Internas de Apoio à Governança

- AECI - Assessoria Especial de Controle Interno

Prevista no Decreto nº 9.676/2019 (http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2019-2022/2019/Decreto/D9676.htm), e tem como principal função assessorar diretamente o Ministro de Estado nas áreas de controle, risco, transparência e integridade da gestão. Atualmente a AECI é a Unidade de Gestão da Integridade no MInfra.

- SGI – Subsecretaria de Governança e Integridade

Prevista no Decreto nº 9.676/2019, tem como principal função planejar, orientar e coordenar as atividades de disseminação da cultura de conformidade, de prevenção de incidentes de fraude, corrupção e lavagem de dinheiro, de controles internos, de análise de integridade dos gestores e de contrapartes, bem como garantir a responsabilização de terceiros e reportar à Alta Administração do Ministério o andamento das ações de conformidade, visando garantir um ambiente íntegro para as políticas públicas no âmbito do Ministério.

- Corregedoria

Prevista no Decreto nº 9.676/2019, tendo sido criada por meio do Decreto nº 7.717, de 4/4/2012. Integra o Sistema de Correição do Poder Executivo federal, na qualidade de unidade seccional, e está subordinada administrativamente ao Ministro de Estado da Infraestrutura e sob a supervisão técnica da Controladoria-Geral da União - CGU.

- Ouvidoria

Prevista no Decreto nº 9.676/2019, está estruturada para ser canal de comunicação entre o cidadão e o Ministério da Infraestrutura.

- Comissão de Ética

Criada pela Portaria MT nº 133/2015, em atendimento ao que prescreve o Decreto nº 6.029/2007, e cujo Regimento Interno foi aprovado por meio da Portaria nº 1/2015-CE/MT, de 23/9/2015. Tem por principal função atuar como instância consultiva, de apuração de conduta ética e de representação do Órgão junto à Rede de Ética do Poder Executivo Federal.

d) Principais Instâncias Externas de Governança Vinculadas ao Poder Executivo Federal

- Casa Civil

Conforme disposto na Lei nº 13.844, de 18 de junho de 2019 (com alterações da MP 886/2019), são competências da Casa Civil da Presidência da República, dentre outras, a coordenação e o acompanhamento das atividades dos Ministérios e da formulação de projetos e políticas públicas, bem como coordenar, articular e fomentar políticas públicas necessárias à retomada e à execução de obras de implantação dos empreendimentos de infraestrutura considerados estratégicos.

- Ministério da Economia

É o Órgão do Governo Federal responsável por realizar atividades relacionadas, dentre outras, à Fazenda Nacional, ao planejamento e orçamento federal, à gestão, à indústria, ao comércio exterior, e às políticas voltadas ao trabalho.

- CGSI - Comitê Gestor de Segurança da Informação da Presidência da República

Previsto no Decreto nº 9.637, de 26 de dezembro de 2018, posteriormente alterado pelo Decreto nº 9.832, de 12 de junho de 2019. O CGSI tem como atribuição assessorar o Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (GSI-PR) nas atividades relacionadas à segurança da informação.

- CGU – Controladoria-Geral da União

É o órgão do Governo Federal responsável por realizar atividades relacionadas à defesa do patrimônio público e ao incremento da transparência da gestão, por meio de ações de controle interno, auditoria pública, correição, prevenção e combate à corrupção e ouvidoria.

- CIG - Comitê Interministerial de Governança

Previsto no Art. 7º, do Decreto nº 9.203, de 22/11/2017 (http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/decreto/D9203.htm), que dispõe sobre a política de governança da administração pública federal direta, autárquica e fundacional.

- CEP/PR – Comissão de Ética Pública da Presidência da República

É o Órgão do Governo Federal que tem como missão zelar pelo cumprimento do Código de Conduta da Alta Administração Federal e da Lei de Conflito de Interesses (12.813, de 16 de maio de 2013), para orientar as autoridades quanto às respectivas condutas, de maneira a inspirar o respeito no serviço público e promover a ética na Administração Pública.

e) Principais Instâncias Externas de Apoio à Governança - Independentes:

- BIRD – Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento
- OACI – Organização Internacional da Aviação Civil
- OMI – Organização Marítima Internacional
- OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico

f) Principais Instâncias Externas de Governança - Independentes:

- Ministério Público
- Poder Judiciário
- Poder Legislativo
- TCU - Tribunal de Contas da União

1.6. Políticas, ações e programas

Política Nacional de Transportes - PNT

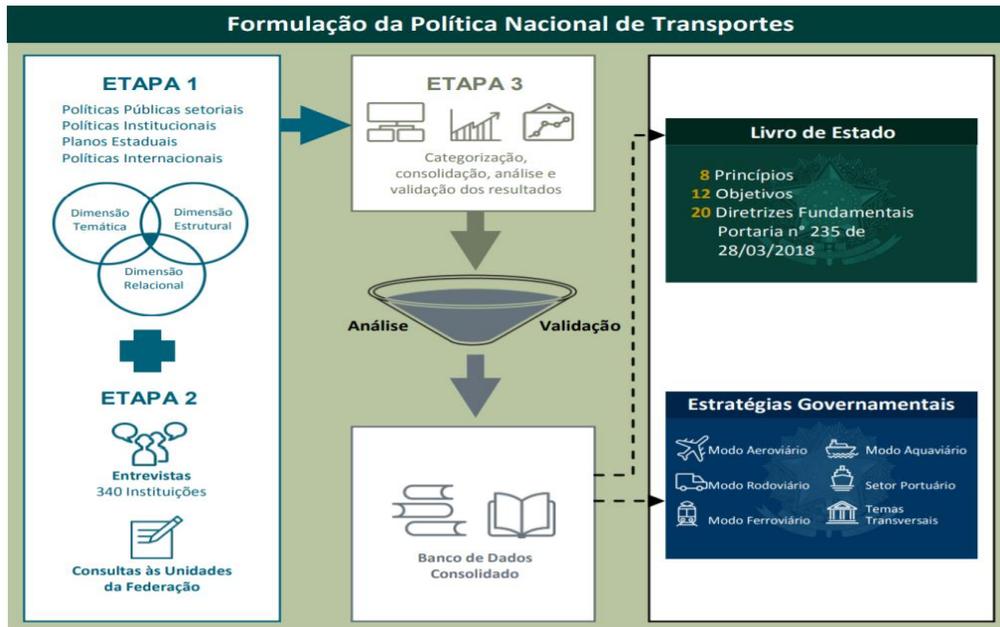
A Política Nacional de Transportes - PNT, instituída pela Portaria nº 235, de 28 de março de 2018, é o documento de mais alto nível para o Setor de Transportes do país, no qual estão estabelecidos os princípios, objetivos, diretrizes fundamentais e os instrumentos para o planejamento e desenvolvimento setorial.

O estabelecimento de uma política institucionalizada visa induzir o desenvolvimento socioeconômico sustentável e promover a integração nacional e internacional de transportes. Com a instituição da PNT, todas as ações executadas pelos órgãos e pelas agências vinculadas deverão seguir as orientações estabelecidas no documento, além de configurar-se como modelo para as diretrizes políticas das Unidades da Federação e dos Municípios no que se refere aos seus sistemas viários e serviços logísticos associados.

O processo de desenvolvimento da PNT iniciou-se com a análise de políticas, planos, programas e ações de órgãos da Administração Pública Federal, de entidades representativas da sociedade e de órgãos de planejamento, infraestrutura e transportes dos estados da federação. Além disso, foram realizadas consultas a órgãos governamentais e entidades representativas da sociedade, especialistas, produtores, embarcadores, transportadores e prestadores de serviço para operação e implementação da infraestrutura, totalizando 340 instituições representadas, além de entidades de planejamento e transportes das Unidades da Federação.

A partir desses passos, os subsídios foram organizados em matrizes e submetidos a análises de discurso e de conteúdo, sendo então classificados a partir de graus de generalidade: as contribuições de caráter fundamental e constitucional foram consideradas para a consolidação dos elementos do Livro de Estado, ao passo que as contribuições setorializadas, particulares e conjunturais foram consideradas para a consolidação do Caderno das Estratégias Governamentais.

O referido percurso metodológico é apresentado de forma aplicada no infográfico a seguir:



Fonte: SFPP

Ações e Programas

O déficit de infraestrutura no Brasil já foi constatado em série histórica. O investimento anual em transportes, saneamento, energia e telecomunicações, nos últimos vinte anos, resultou em aproximadamente 2% do Produto Interno Bruto - PIB, quando o mínimo necessário para manter o estoque existente seria de, pelo menos, 4% do PIB.

Diante dessa realidade, e da importância deste Ministério para reduzir o déficit de infraestrutura, por conectar o Brasil por rio, terra, céu e mar, propiciando a circulação de toda riqueza produzida no país, o MInfra trabalha firme para eliminar esse déficit por meio de ações e programas, especialmente os de concessões e de parcerias público-privadas (PPPs). Estes últimos apresentados no início do Capítulo 4 – Resultados e Desempenho da Gestão.

Neste tópico, além de indicar os endereços na internet onde se encontram todos os programas, ações e resultados desta Pasta, destacaremos adiante alguns em que o Ministério tem priorizado.

Link de acesso aos programas: <https://www.infraestrutura.gov.br/acoes-e-programas.html>

Link de acesso das realizações e ações:

<https://infraestrutura.gov.br/images/2020/documentos/02/Periodico-Minfra-Miolo.pdf>

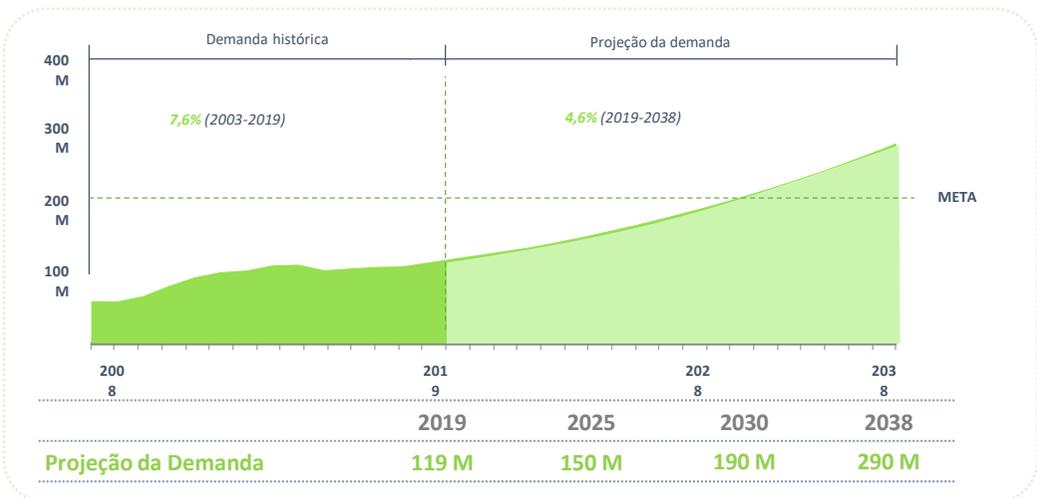
https://infraestrutura.gov.br/images/2019/banner/Relatorio_de_Resultados_do_MInfra_Primeiro_Semestre_de_2019.pdf

Marcos da Aviação Civil

Nos últimos 30 anos, a aviação civil brasileira passou por diversas transformações. O processo gradual de desregulamentação tornou o mercado de transporte aéreo mais amplo e acessível. Com a segmentação do mercado, decorrente da prática preços livres, foi possível viabilizar a entrada de novos consumidores. Milhões de brasileiros que nunca tiveram acesso ao transporte aéreo tornaram-se passageiros frequentes. O número de passageiros transportados praticamente triplicou e o preço médio das passagens caiu para menos da metade. O modal aéreo, que em 2003 era responsável por menos de 30% do transporte interestadual de passageiros, firmou-se como o principal meio de transporte de massa, transportando hoje mais de 60% dos passageiros. Não obstante, novos avanços se fariam necessários.

A modernização de regras operacionais do transporte aéreo brasileiro, especialmente quanto à recente desregulamentação da franquia de bagagem despachada, tem aproximado a regulação brasileira da internacional. Com isso, maiores oportunidades de diversificação dos serviços oferecidos potencializam o surgimento de novas empresas no Brasil, especialmente no modelo de negócios low cost. Diante disso, o Governo Federal tem atuado no Congresso Nacional pela manutenção da desregulamentação da franquia de bagagem e modernização do setor aéreo no Brasil.

Passageiros domésticos - Projeção da demanda

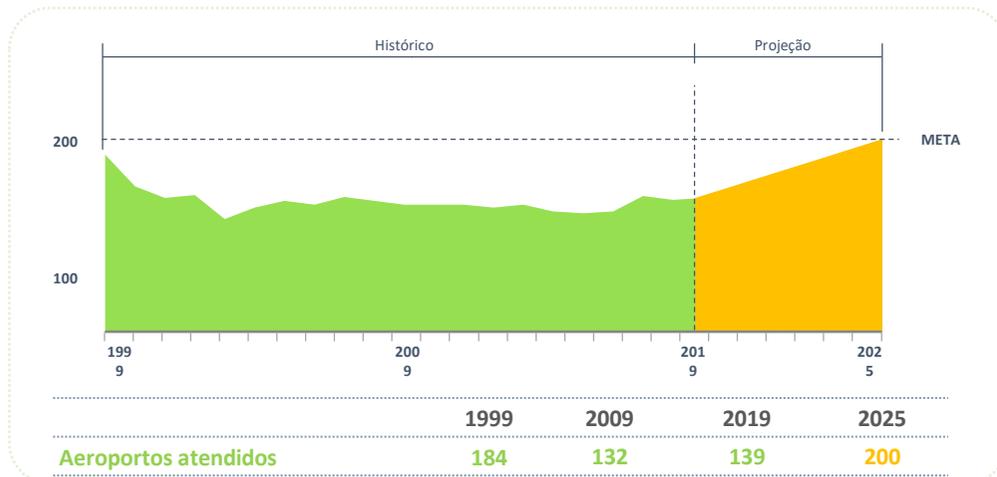


É nesse contexto que o ano de 2019 foi marcado por uma das mais importantes alterações no marco regulatório do transporte aéreo brasileiro nas últimas três décadas: a eliminação de restrições a investimentos estrangeiros em empresas aéreas brasileiras. Com a alteração promovida no Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, investidores estrangeiros poderão constituir empresas áreas no Brasil, regidas pelas leis brasileiras.

Tal medida consolidou o processo de desregulamentação do setor aéreo e transformou o Brasil em um dos países mais abertos do mundo para investimentos em transporte aéreo. A retomada do crescimento econômico e as dimensões continentais do Brasil criam um cenário extremamente positivo para novos investimentos e novos modelos de negócios. Em conjunto com investimentos em aeroportos e adequações no marco regulatório do transporte aéreo, a alteração legislativa, capitaneada pelo Governo Federal, trará dinamismo ao mercado brasileiro e contribuirá para o aumento do número de passageiros transportados em voos domésticos e internacionais no País.

Com isso, projeta-se aumento significativo do número de cidades atendidas e o número de passageiros transportados. A previsão é de que em 2025 haja mais de 200 destinos por meio de transporte aéreo e mais de 150 milhões de passageiros transportados.

Número de aeroportos atendidos



Passageiros

O Passe Livre é um programa que garante a pessoas com deficiência e comprovadamente carentes o acesso gratuito ao transporte coletivo interestadual por rodovia, ferrovia e barco. O programa, criado pela Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, é para pessoas com deficiência física, mental, auditiva, visual, múltipla, com ostomia ou doença renal crônica, de baixa renda.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) assumiu, a partir de 06 de dezembro de 2019, a administração, a concessão, a operação e o controle do Passe Livre. A decisão consta de Portaria 583, de 04 de dezembro de 2019, do Ministério da Infraestrutura, que considerou “os potenciais benefícios em termos de melhoria da eficiência e celeridade da descentralização de atividades relacionadas à concessão do benefício de Passe Livre”.

Tal medida, ao centralizar na ANTT a administração, que por sua vez já exerce a fiscalização e regulação das empresas de transporte interestadual de passageiros, permite maior eficiência e controle no uso do benefício pois dependerá de apenas um órgão na modalidade que representa o maior número de uso do Passe Livre, que é o transporte rodoviário interestadual de passageiros.

Importante ressaltar um marco importante em 2019: a integração entre os sistemas do Passe Livre interestadual e do Benefício de Prestação Continuada da Assistência Social (BPC), viabilizada pela ação conjunta do MInfra com a Secretaria de Governo Digital do Ministério da Economia, com a aquiescência do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) e Dataprev.

A integração desses sistemas permite dispensar todas as pessoas cadastradas no BPC, enquadradas no código de pessoas com deficiência (B87), de comprovar a renda mensal bruta familiar e apresentar atestado médico, para obter o benefício em viagens rodoviárias, aquaviárias e ferroviárias interestaduais.

A interoperabilidade entre o sistema do Passe Livre Interestadual e do BPC simplifica a solicitação do benefício e gera economia para o cidadão com deficiência, já cadastrado, considerando os custos com transporte e tempo que deixa de despender para a obtenção da autorização do Passe Livre e desburocratiza, significativamente, o atendimento da concessão do benefício.



Acesse também a Cartilha do Passe Livre:

https://infraestrutura.gov.br/images/passe_livre/passe_livre_cartilha.pdf



Diálogo com os Caminhoneiros

O Ministério da Infraestrutura realizou, em 2019, 5 reuniões do Fórum Permanente para o Transporte Rodoviário de Cargas - Fórum TRC. Além disso, foram realizadas cerca de 100 reuniões com os principais representantes do setor, nas quais foram discutidos assuntos diversos, com a finalidade de promover melhorias para a categoria, sempre com a proposta de manter um diálogo permanente com os diversos setores que compõem o transporte rodoviário de cargas.



Radar Anticorrupção

A boa gestão tem, na sua essência, práticas corporativas íntegras e transparentes, que são fatores importantes para reduzir o risco de corrupção e fraudes, aumentando o poder de análise, detecção e remediação das inconformidades e irregularidades.

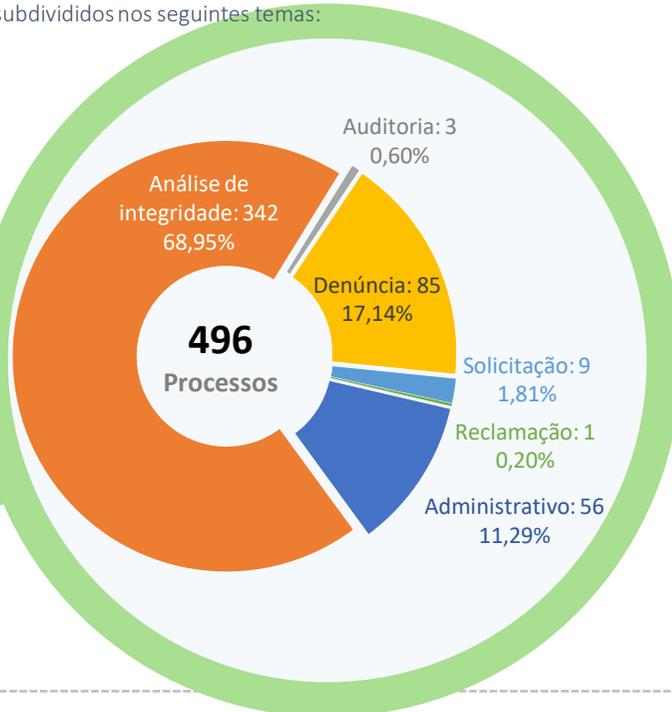
O ambiente honesto é capaz de prevenir e sanar fraudes e atos reprováveis que possam surgir no âmbito do Ministério da Infraestrutura e de suas unidades vinculadas. Para tanto, exige-se da Alta Administração comprometimento e exemplo nas suas atitudes e decisões, visando à adoção de medidas e políticas internas de integridade, auditoria, incentivo à denúncia e responsabilização, com consequente aplicação efetiva de códigos de ética, de conduta e disciplinar.

Nesse contexto, a Subsecretaria de Governança e Integridade apresenta relatório contendo suas ações mais relevantes vinculadas ao Programa RADAR ANTICORRUPÇÃO, no ano de 2019, tendo como premissa as ações realizadas nos cinco pilares que constituem seu programa de integridade institucional.

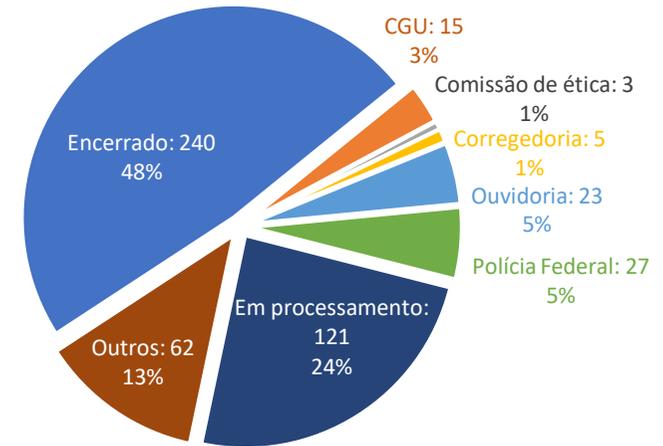
Conclusão

A Subsecretaria de Governança e Integridade, no ano de 2019, deu início a um novo processo de fixação e fiscalização da Conformidade e Integridade no MInfra, num cenário de grande demanda reprimida por este tipo de ação especializada.

Importante salientar alguns números que robustecem essa afirmação, como a tramitação de um total de 496 processos, subdivididos nos seguintes temas:



Desses processos que tramitaram na SGI, foram atribuídos os seguintes destinos no MInfra:



Dentre os processos classificados com o destino “outros” encontram-se os enviados para:

- Advocacia-Geral da União (5 processos);
- Ministério da Justiça e Segurança Pública (2 processos);
- Tribunal de Contas da União (2 processos);
- Receita Federal do Brasil (1 processo);
- Ministério Público do Rio Grande do Norte (1 processo);
- Polícia Civil do Estado de Pernambuco (1 processo);
- Polícia Civil do Estado do Rio de Janeiro (1 processo); e
- Polícia Civil do Distrito Federal (1 processo).

Campanha maio amarelo

Desde 2011, quando chega o mês de maio, os olhos do mundo se voltam para o trânsito. O movimento Maio Amarelo é um conjunto de ações coordenadas que envolve o Poder Público e a sociedade civil de 27 países, inclusive o Brasil, com o propósito de chamar a atenção para o alto índice de mortos e feridos no trânsito e para as medidas que devem ser tomadas para reverter esse quadro.

A criação do Maio Amarelo está atrelada à Década de Ação para a Segurança no Trânsito, decretada pela Organização das Nações Unidas (ONU), no dia 11 de maio de 2011. Amarelo foi a cor escolhida para representar o movimento porque, na sinalização de trânsito, é associada à atenção dos condutores para o que acontece a sua volta. No Brasil, o movimento é abraçado pelos órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, como o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), os órgãos executivos de trânsito (Detran), representados pela Associação Nacional de Detrans (AND), os órgãos executivos rodoviários (DNIT e DER estaduais e do DF), a Polícia Rodoviária Federal (PRF), bem como por entidades não-governamentais, como o Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV).

Internacionalmente, o movimento Maio Amarelo junta-se à ONU que, há nove anos, propôs ao mundo uma tarefa bastante difícil: diminuir pela metade o número de vidas perdidas em decorrência de acidentes de trânsito. A Global Plan for the decade of action for Road Safety (Década de Ação para Segurança Viária), Plano de Ação Global da ONU, propôs que, até o ano de 2020, os governos de todo o mundo desenvolvam planos nacionais para a Década, como um complemento das demais ações educativas para o trânsito que acontecem pelo mundo. No Brasil, a Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018, instituiu o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), instrumento a ser elaborado em conjunto pelos órgãos de saúde, trânsito, transporte e justiça.

O Denatran apoia o Maio Amarelo, por entender da relevância que o tema envolve. Em particular, com base em Acordo de Cooperação Técnica firmado com o ONSV.



Sustentabilidade Socioambiental

O Ministério da Infraestrutura busca de modo incessante o aprimoramento da gestão socioambiental, empenhando-se para incorporar, da melhor forma possível, as boas práticas de gestão socioambiental e territorial nas fases de planejamento, implantação, expansão e operação da infraestrutura de transportes federal.

No ano de 2019, passos importantes nesse sentido foram a criação da Subsecretaria de Gestão Ambiental e Desapropriações, do Comitê de Gestão Ambiental - COGEA e do Comitê de Gestão Territorial - COGET.

Revisadas de forma participativa durante o ano de 2019, as Diretrizes de Sustentabilidade, se configuram como a principal referência estratégica para as ações do Ministério e entidades vinculadas na gestão socioambiental e de áreas afetas à infraestrutura. A Agenda de Sustentabilidade para o período 2020 - 2022 é o instrumento que busca orientar a sua implementação e fomentar a sinergia e a convergência de esforços despendidos pelos diversos atores do setor.

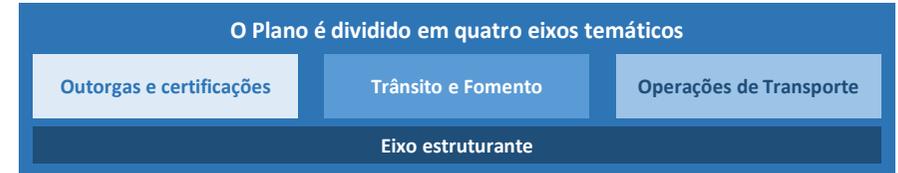
A fim de estabelecer um sistema de medição capaz de aferir a evolução e o comprometimento ambiental do setor, assim como estimular boas práticas, em 2019 foram desenvolvidos Índices de Desempenho Ambiental - IDAs para os modos rodoviário, ferroviário e aeroportuário.

No intuito de buscar estar cada vez mais alinhado ao mercado de investimentos em infraestrutura e às boas práticas mundiais, o setor tem aperfeiçoado a inclusão de critérios para desenvolvimento de projetos sustentáveis, em consonância com os movimentos de Finanças Verdes (Green Bonds, Green Finance, Climate Bonds, etc). Memorandos de Entendimento foram assinados com a com a Agência de Cooperação Alemã – GIZ e a Climate Bond Initiative - CBI, com vista a possibilitar a consideração adequada da lente climática nas ações do setor e para qualificação do portfólio de infraestrutura de transportes para potencial financiamento via títulos verdes.



Transformação Digital

O Programa de Transformação Digital foi lançado em 10 de abril de 2019, dentro da Agenda de 100 dias do Ministério, com a aprovação do Plano Digital do MInfra.



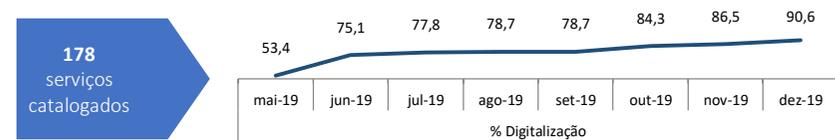
Reúne as iniciativas que facilitam e simplificam o acesso dos cidadãos e empresas aos serviços públicos prestados pelo Ministério e suas Vinculadas.

As iniciativas, que vão desde a digitalização da entrada das solicitações até a automatização de processos, impactam na percepção de qualidade dos serviços do setor, com reflexo direto na redução de custos e aumento da competitividade do país. São objetivos do Programa:

- Facilitar ao cidadão o acesso, o monitoramento e a avaliação dos serviços do setor
- Reduzir custos de transação dos cidadãos e entidades que utilizam os serviços públicos do setor de transporte e trânsito
- Proporcionar competitividade por meio da eliminação de entraves às empresas do setor nos processos de outorga, autorizações, licenças e certificações
- Conferir ao Ministério da Infraestrutura e suas Entidades Vinculadas maior capacidade para transformar serviços e processos analógicos em digitais, numa visão de processos integrados e alinhados com a visão de valor do usuário final

Programa de Transformação Digital em Números

Para o cumprimento desses objetivos, o Ministério da Infraestrutura, em parceria com a Secretaria de Governo Digital do Ministério da Economia, promoveu um recenseamento dos serviços de Transporte e Trânsito em 2019, e a realização de diagnóstico do status da digitalização dos serviços.



Destaque

Além de digitalizar os canais de solicitação de serviços, o Ministério trabalha na transformação da experiência dos cidadãos com os serviços do setor.

Nesse sentido, destaca-se a nova Carteira Digital de Trânsito - CDT que assume a posição de uma plataforma de serviços digitais com as informações de trânsito. Em Novembro de 2019, a integração das informações de habilitações, de veículos, o acesso a todas as notificações e a inclusão das funcionalidades de Aviso de Recall e notificação da validade da CNH foram destaques na evolução da plataforma.

2. Governança, estratégia e alocação de recursos



2.1. Estratégia e alocação de recursos

A atual Estratégia do Ministério da Infraestrutura foi lançada em abril de 2019, ainda na agenda dos 100 dias do Governo e representa a consolidação das visões dos técnicos e das lideranças do Ministério, alinhados à estratégia do novo Governo.

O processo de elaboração da estratégia teve a participação de todas as Secretarias e entidades vinculadas, para a construção do Mapa Estratégico, figura a seguir, que materializa onde o MInfra deseja chegar ao final do ciclo estratégico (visão) e a estratégia que adotaremos para transformar essa visão em realidade, norteadas pela missão e pelos valores institucionais.

Tendo em vista a complexidade e os desafios de integração dos diferentes modos de transportes, o papel da infraestrutura de transporte no desenvolvimento da competitividade do país, bem como a adoção de planejamento estratégico que envolve não apenas o Ministério, como suas entidades vinculadas é salutar.

Ao final do ciclo estratégico, pretende-se entregar três grandes resultados para a sociedade:

- i) a melhoria na competitividade da infraestrutura logística nacional;
- ii) mais segurança para os usuários das vias e bens transportados;
- iii) a melhoria no nível de serviços de transportes e trânsito.

Os resultados entregues refletirão na economia, gerando empregos e reduzindo desigualdades.

O público alvo dessa ação é a população brasileira e o setor produtivo representado pelos diversos atores do setor da infraestrutura de transportes e de trânsito.

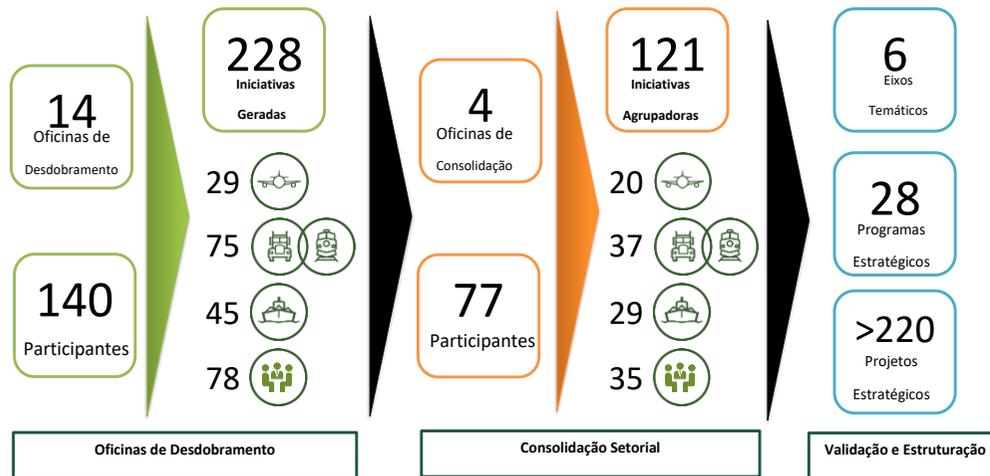
Mapa estratégico - Ministério da Infraestrutura



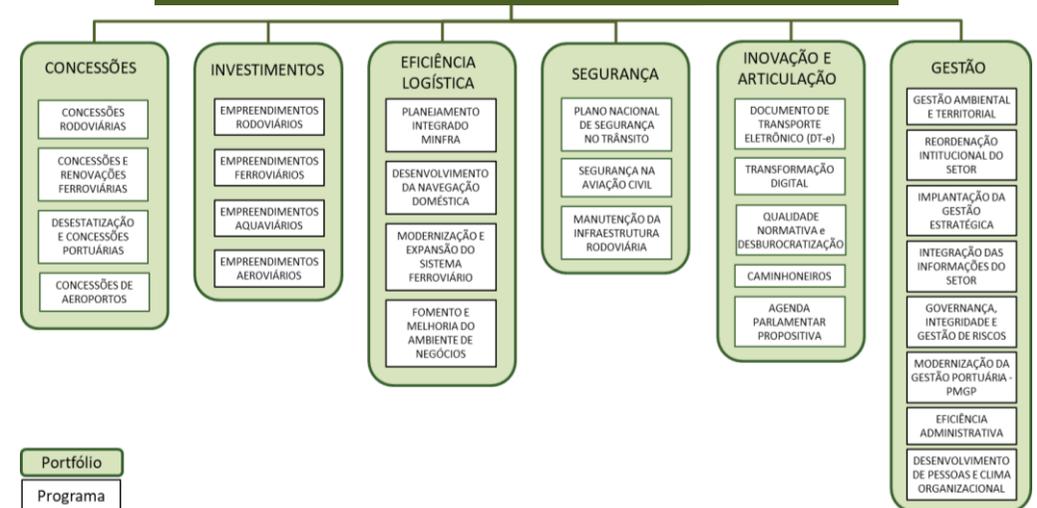
O processo de elaboração da estratégia ocorreu por meio de oficinas e contou com a participação de todas as secretarias, subsecretarias e entidades vinculadas. Em tais eventos foram discutidas e elencadas todas as contribuições para o estabelecimento dos objetivos estratégicos, promovendo o alinhamento das ações realizadas pelas unidades do Ministério.

O resultado desse trabalho foi validado e estruturado em portfólio estratégico com 6 eixos temáticos composto de 28 Programas Estratégicos.

Desdobramento da Estratégia



PORTFÓLIO ESTRATÉGICO MINFRA



A alocação dos recursos no orçamento de 2019 foi pautada pela observância às diretrizes, aos objetivos e metas estabelecidas pelo Plano Plurianual – PPA 2016/2019, no qual constam os programas vinculados ao Ministério da Infraestrutura cuja responsabilidade pela execução é compartilhada entre os órgãos da Pasta, cabendo a esta Unidade Prestadora de Contas - UPC o gerenciamento parcial dos principais programas:

- 0089 - Previdência de Inativos e Pensionistas da União
- 0909 - Operações Especiais - Outros Encargos
- 2017 - Aviação Civil
- 2086 - Transporte Aquaviário
- 2126 - Programa de Gestão e Manutenção do Ministério da Infraestrutura

Os programas 0089 e 2086 abrangem, respectivamente, ações orçamentárias de natureza obrigatória e financeira que, em regra, não sofrem grandes restrições para a aprovação dos valores por elas demandados. Tal não acontece com os programas 2126, 2017 e 0909 nos quais predominam as programações discricionárias, cujo espaço para inclusão na peça orçamentária vem se reduzindo por conta do crescimento das despesas obrigatórias e do novo regime fiscal que impôs um teto de gastos para os Poderes da União.

Além do PPA 2016/2019, as diretrizes disseminadas pela Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2019, as disposições consagradas no Planejamento Estratégico 2019-2022 e os planos setoriais também nortearam o processo decisório de alocação de recursos no âmbito da UPC. Sob a égide dessas instruções, procurou-se priorizar as despesas essenciais ao funcionamento organizacional, à manutenção de ativos de infraestrutura, à consecução de atividades finalísticas e à continuidade da execução de empreendimentos já iniciados, especialmente aqueles em fase final de conclusão, de relevante interesse público.

Releva destacar os resultados exitosos junto ao Ministério da Economia, em 2019, especificamente no tocante à ampliação dos limites orçamentários e financeiros, a qual possibilitou liberar aos gestores da administração direta e dos fundos vinculados os recursos suficientes para atender as suas demandas no final do exercício.

2.2. Apoio da estrutura de governança ao cumprimento dos objetivos estratégicos

Cada vez mais a sociedade tem exigido dos órgãos governamentais racionalização dos gastos públicos, equilíbrio financeiro e investimentos em infraestrutura, saúde, educação, mobilidade urbana, habitação e segurança.

A solução para o atendimento dessas demandas e, igualmente, para o cumprimento dos objetivos estratégicos concebidos pelas entidades públicas passa pela instituição de uma estrutura de governança adequada, em que são fixados mecanismos de gestão de risco, controles internos, transparência e integridade.

A estrutura de governança propicia que os órgãos cumpram efetivamente seus objetivos estratégicos. No setor público, a adoção de boas práticas de governança combina ações que visam garantir a efetividade dos serviços prestados aos cidadãos, com qualidade e observância dos princípios éticos e legais.

Durante o ano de 2019 houve grandes avanços na estrutura de governança do MInfra, a exemplo da instituição de suas instâncias por meio da Portaria nº 2.873, de 28 de junho de 2019. O Comitê de Governança Estratégica (CEG), criado pelo mesmo normativo, é a instância diretiva da organização, e teve a primeira reunião em 29 de novembro de 2019, com a participação do Ministro da Infraestrutura que o preside.

Com postura de líder e não de chefe, o dirigente máximo da Pasta destacou que teve o privilégio de formar equipe de gestores eminentemente técnica, o que contribuiu para disseminar uma cultura de governança, além de implementar um programa intenso de capacitação dos gestores por meio de diversos cursos de governança, integridade e gestão de risco.

Indicadores	MINFRA	ANAC	ANTAQ	ANTT	DNIT	EPL	VALEC	INFRAERO
iGG (Índice Integrado de governança e gestão públicas)	44%	82%	54%	8%	36%	61%	42%	78%
iGovPub (Índice de governança pública)	40%	67%	45%	11%	27%	69%	57%	92%
iGovPessoas (Índice de governança e gestão de pessoas)	39%	80%	50%	10%	27%	61%	34%	79%
iGestPessoas (Índice de capacidade em gestão de pessoas)	43%	91%	57%	9%	31%	49%	15%	64%
iGovTI (Índice de governança e gestão de TI)	40%	71%	65%	6%	49%	83%	56%	70%
iGestTI (Índice de capacidade em gestão de TI)	42%	86%	66%	6%	58%	71%	55%	75%
iGovContrat (Índice de governança e gestão de contratações)	36%	88%	41%	5%	24%	58%	46%	81%
iGestContrat (Índice de capacidade em gestão de contratações)	53%	87%	51%	7%	31%	55%	42%	80%

Ano Base: 2018

Legenda:



Além disso, foram criadas quatro Subsecretarias no âmbito da Secretaria Executiva, compreendendo as temáticas de Planejamento, Orçamento e Administração; Governança e Integridade; Gestão Estratégica e Inovação e Gestão Ambiental e Desapropriações. Tais ajustes possibilitaram melhor estrutura organizacional, facilitando a gestão corporativa do Ministério, e contribuindo para o combate à corrupção.

No processo de avaliação de governança implementado pelo TCU, (Acórdão 2.699/2018), que mede a capacidade de governança e de gestão das organizações públicas federais (IGG – Índice Integrado de Governança e Gestão Pública), o MInfra está no estágio intermediário (40% a 69,9%) no ano de 2018, conforme ilustra a Figura ao lado, o que demonstra o empenho desta Pasta em promover melhorias na sua governança.

O TCU já iniciou novo ciclo de apuração do IGG que ocorrerá em abril e maio de 2020, a fim de dar continuidade ao diagnóstico sobre a governança nas organizações que gerenciam recursos públicos federais, com vistas a identificar os pontos vulneráveis, induzindo melhorias nessas áreas. O MInfra iniciou sua participação neste ciclo com uma reunião, convocada pelo Secretário-Executivo, com participação de todos os Secretários e Subsecretários da Pasta, objetivando esclarecer dúvidas sobre o preenchimento do questionário e conscientizar os respectivos responsáveis em relação a importância do tema.

3. **Gestão de riscos, oportunidades e perspectivas**



3.1. Gestão de riscos

No que se refere ao tema da gestão de riscos, cabe mencionar a identificação e o tratamento de riscos relacionados aos Programas Estratégicos do Mlnfra. Entende-se por riscos estratégicos aqueles que ameaçam o alcance dos objetivos estratégicos da organização, e que possuem, dentre outras, as seguintes características: decorrem dos objetivos estratégicos; tendem a ser eventos únicos; são da responsabilidade da alta administração; podem conter causas internas e externas.

Os Programas Estratégicos decorreram da estruturação do Planejamento Estratégico da Pasta para o período 2019-2022. O Referido Planejamento está suportado por ferramenta de TI, denominada Channel, a qual também possibilita auxiliar a gestão de riscos. Os riscos lançados no mencionado Sistema têm os aspectos da probabilidade e do impacto de sua materialização avaliados, bem como a identificação da medida dos respectivos tratamentos para a mitigação, podendo-se, inclusive, estruturar planos de contingência, caso algum risco se materialize.

Gestão de riscos na execução do planejamento estratégico

No processo de implementação do Planejamento Estratégico Mlnfra 2019-2022, gerentes de projetos e líderes de programas identificaram riscos que podem impactar sua implementação. Dentre os principais riscos identificados, destacamos:

Principais Riscos	Ações Mitigadoras	Objetivos Estratégicos Potencialmente Impactados
Greve de caminhoneiros	- Criação de Programa Estratégico para tratamento do tema. - Estruturação do Fórum Permanente dos Transportadores Rodoviários de Carga. - Intensificação de reuniões do mencionado Fórum.	- Aperfeiçoar processos, normativos e marcos regulatórios. - Melhorar o nível dos serviços de transportes.
Mudança relevante na estratégia do Governo Federal sobre fundos governamentais	- Realizar tratativas junto ao Ministério da Economia, sobre a proposta do Mlnfra para otimização dos recursos dos fundos públicos relacionados ao setor de infraestrutura de transportes.	- Melhorar a competitividade da infraestrutura logística nacional.
Revisão das poligonais em Portos Organizados (a serem desestatizados)	- Publicar as revisões das novas poligonais e divulgá-las no site no Mlnfra.	- Melhorar a competitividade da infraestrutura logística nacional
Impactos negativos na contabilidade de Portos Organizados (imóveis)	- Realizar a avaliação imobiliária das áreas dos Portos Organizados objeto de desestatização.	- Incrementar a participação privada no setor - Melhorar a competitividade da infraestrutura logística nacional - Melhorar o nível dos serviços de transportes
Atraso na contratação dos estudos de ativos a serem desestatizados	- Intensificar pontos de controle com o contratante dos estudos. - Atribuir competência a outra entidade pública para a contratação dos estudos.	- Melhorar a competitividade da infraestrutura logística nacional
Chuvas no início do ano na região SE que podem avariar rodovias federais dificultando a trafegabilidade.	- Estar preparado para imediata mobilização de equipes para realização de serviços emergenciais.	- Assegurar a qualidade da infraestrutura de transportes

3.2. Oportunidades

No que tange às grandes oportunidades a serem exploradas para atração de capital privado para os projetos estratégicos de concessões e desestatizações, vislumbram-se baixos níveis dos juros internacionais combinados à boa liquidez mundial, o que força os investidores a buscar negócios com melhores taxas de retorno, e a aprovação da agenda de reformas importantes, que sinalizam maior equilíbrio fiscal e ambiente de negócios mais dinâmico, com consequente diminuição do risco país.

Na questão regulatória, destaca-se como grande oportunidade a ser explorada a publicação e os desdobramentos da Lei de Direitos de Liberdade Econômica, que está fomentando avanços substanciais na qualidade normativa do setor, com consequente redução do fardo regulatório, do aumento da competição e da melhoria do ambiente de negócios.

A relação programática entre os poderes Executivo e Legislativo mostra-se, também, como uma grande oportunidade de complementação de recursos orçamentários para as obras estratégicas, por meio das emendas parlamentares negociadas com as bancadas estaduais.

3.3. Perspectivas

O Ministério possui o desafio de reduzir o enorme *gap* de infraestrutura de transportes do país, que, em meio a um cenário de grave restrição fiscal que inviabiliza o aporte desses recursos por parte do governo, requer volume de investimentos no setor significativamente maior que a média dos últimos anos. Para que a Pasta consiga atingir seu objetivo de melhorar a competitividade da infraestrutura de transportes brasileira, precisará desenvolver projetos bem estruturados, atrair investimentos privados onde houver viabilidade econômica para exploração pela iniciativa privada, bem como ser mais eficiente nos investimentos que couberem ao governo. A incerteza quanto à velocidade e à profundidade da implantação das reformas estruturantes que estão na agenda de Governo, que visam melhorar o cenário fiscal e o ambiente de negócios, podem trazer dificuldades na atração do investimento privado.

O marco regulatório do setor também é desafiado tanto pelas novas tecnologias que estão levando ao acelerado desenvolvimento de veículos autônomos, quanto pelos aplicativos e novos modelos disruptivos de negócio que exigirão capacidade adaptativa do órgão e de suas vinculadas para promoção de políticas que possam preparar o setor para esse novo cenário.

A articulação com os diversos atores do setor de transporte rodoviário de cargas, notadamente os caminhoneiros autônomos, que, pressionados pela conjuntura econômica de anos anteriores, têm requerido grandes esforços do Ministério para atendimento das demandas da categoria e afastamento de novas greves, bem como para trazer novamente o equilíbrio para o setor, de forma a harmonizar os interesses de trabalhadores, empresas transportadoras e embarcadores.

4. Resultados e desempenho da gestão



4.1. Resultados alcançados frente aos objetivos estratégicos e às prioridades da gestão

Este tópico apresenta resumidamente os resultados alcançados das principais áreas de atuação do Ministério, em 2019, alguns com aderência aos objetivos do Planejamento Estratégico, outros coincidentes com os atributos do Plano Plurianual - PPA, ou quando não, tais resultados foram incluídos por corroborarem para o atingimento de metas dos objetivos do PPA 2016-2019.

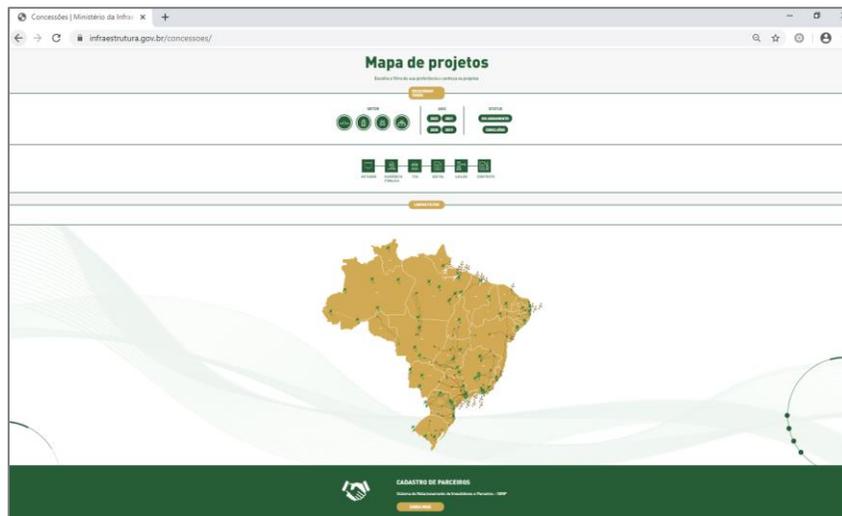
Resultados - Portfólio de Concessões

Leilões e Contratos realizados:

	Estudos	Audiência Pública	TCU	Editais	Leilão	Contrato	Investimentos previstos*	
Aeroportos					12		3,52 bi	28 ativos 16,75bi
Portos	3	4			13		1,11 bi	
Rodovias	3		1	1	1	1	9,40 bi	
Ferrovias	1	3	1			1	2,72 bi	

61 Projetos Qualificados no PPI

Novo site de Concessões <https://infraestrutura.gov.br/concessoes/>



* Os investimentos previstos referem-se apenas aos projetos das etapas de leilão e contrato

Programa de concessões de aeroportos

- ✓ Concessão de 12 Aeroportos
 - Bloco Centro-Oeste (4): Várzea Grande (Cuiabá), Sinop, Rondonópolis, Alta Floresta
 - Bloco Sudeste (2): Vitória, Macaé
 - Bloco Nordeste (6): Recife, Maceió, João Pessoa, Aracajú, Juazeiro do Norte, Campina Grande
- ✓ Qualificação no PPI - 22 aeroportos em 3 blocos (6ª rodada)
- ✓ Autorização para alienação da participação acionária da Infraero nas SPE's de 4 aeroportos: Galeão/RJ, Confins/MG, Brasília/DF e Guarulhos/SP

Programa de desestatizações e concessões portuárias

- ✓ Arrendamentos Portuários (12)
 - Vitória/ES (1): TGL VIX30
 - Cabedelo/PA (3): AE10, AE11, AI01
 - Belém/PA (5): BEL02A, BEL02B, BEL04, BEL08, BEL09
 - Vila do Conde/PA (1): VDC12
 - Paranaguá/PR (1): PAR01
 - Santos/SP (1): STS13A
- ✓ Qualificação no PPI - 11 arrendamentos e 3 desestatizações portuárias

Programa de concessões de rodovias

- ✓ Concessão de 2 rodovias
 - BR-101/290/386/448/RS (RIS)
 - BR-364/365/GO/MG
- ✓ Qualificação no PPI - 19 rodovias, totalizando 14.129,7 km

Programa de concessões e renovações ferroviárias

- ✓ Concessão da Ferrovia Norte Sul (FNS)
- ✓ Acordo com a FCA: recuperação de ≈ R\$ 1,3 bilhões

Resultados - Portfólio de Eficiência Logística

Programa de Planejamento Integrado

- Proposição da Portaria de Governança do Planejamento Integrado;
- Gestão do 3º Ciclo do planejamento portuário (2015-2019) publicação do PNL de 12 Planos Mestres Portuários;
- Acompanhamento do desenvolvimento da integração do PNL com o PNL de;
- Desenvolvimento e aplicação de metodologia de apoio à Priorização de Investimentos para subsidiar o PPA (2020-2023);
- Desenvolvimento de metodologia de apoio à elegibilidade de projetos para parceria;
- Estratégia de implantação do *Free-Flow* no Brasil.



3º Ciclo do planejamento portuário (2015-2019)

Programa de Fomento e Melhoria do Ambiente de Negócio

- 16 projetos de Debêntures incentivadas e 17 projetos de REIDI (Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura aprovados em 2019);
- Eliminação de estoque e diminuição no prazo de análise de debêntures e REIDI;
- Saneamento das demandas pós emissão de REIDI e debêntures: deveres dos emissores e empreendedores;
- Desenvolvimento de agenda de melhorias regulatórias com SPE/MECON e BACEN;
- Pré-pagamento de debêntures;
- Hedge cambial;
- Análise em 2019 de projetos de apoio à construção ou reparo de 230 embarcações, no valor total de R\$ 5,0 bilhões;

- Liberação de R\$ 2,0 bilhões em 2019 ao setor da Marinha Mercante;
- Revisão da Resolução CMN nº 3828/2009;
- Cláusula de apoio a projetos de embarcações verdes;
- OCDE: aspectos relacionados à indústria naval;
- Alterações nas regras das contas vinculadas das EBNS;
- Apoio na regularização de créditos do FNAC;
- 90 processos de ressarcimento do FMM (R\$ 1,9 milhões);
- 7.960 processos de restituição (R\$ 5,6 milhões) em 2019;
- Finalização do sistema para rateio de AFRMM (nov/19).



Financiamento de projetos do setor naval com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM)

Resultados - Portfólio de Gestão

Programa de Integração das Informações do Setor

- Elaboração do [Plano de Dados Abertos - PDA](#);
- Aprimoramento do Observatório Nacional de Transporte e Logística - ONTL;
- Elaboração do Relatório dos Corredores Logísticos - Petróleo e Combustíveis;
- Painel da Agenda Parlamentar;
- Coordenação do Caderno Transportes 2019;
- Elaboração do [Anuário Estatístico de Transportes \(2010-2018\)](#);
- Periódico Info Transportes;
- Articulação com as Agências Reguladoras para integração das Informações.

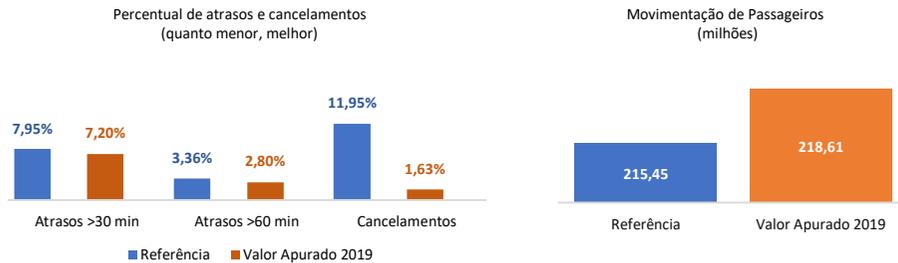
Aviação civil

O programa temático Aviação Civil, contemplado no PPA 2016-2019, está voltado para a adequação da capacidade de processamento de aeronaves, passageiros e cargas à demanda existente e futura; a ampliação da oferta do serviço de transporte aéreo regular de passageiros e cargas; promoção da segurança da aviação civil; promoção de desenvolvimento institucional, regulatório e técnico; além do aprimoramento da eficiência e da segurança operacional do setor.

Resultado dos principais indicadores do Programa

Indicador	Unid. Medida	Referência		Valor Apurado 2019		Polaridade
		Data	Índice	Data	Índice	
Movimentação de aeronaves na aviação regular e não-regular (exceto Aviação Geral)	Milhões de unidades	31/12/2014	2,02	31/12/2019	1,75	Quanto maior melhor
Movimentação de carga aérea na aviação regular e não-regular (exceto Aviação Geral)	Milhões de toneladas	31/12/2014	1,49	31/12/2019	1,50	Quanto maior melhor
Movimentação de passageiros na aviação regular e não-regular (exceto Aviação Geral)	Milhões de unidades	31/12/2014	215,45	31/12/2019	218,61	Quanto maior melhor
Percentual de atrasos superiores a 30 minutos	%	21/12/2014	7,95	31/12/2019	7,20	Quanto menor melhor
Percentual de atrasos superiores a 60 minutos	%	31/12/2014	3,36	31/12/2019	2,80	Quanto menor melhor
Percentual de cancelamento	%	31/12/2014	11,95	31/12/2019	1,63	Quanto menor melhor
Tarifa aérea média nominal	R\$	30/06/2014	319,76	31/12/2019	407,73	Quanto menor melhor

Fonte: SIOP Jan/2020



Em relação aos indicadores do programa, destacam-se os seguintes avanços: o percentual de cancelamento de voos caiu de 11,16% em 2016 para 1,63% em 2019 e a movimentação de passageiros na aviação regular e não regular (exceto Aviação Geral) foi de 218,61 milhões de pessoas, demonstrando um aumento contínuo desde 2016.

Aviação civil - Principais Resultados

Concessões

O principal evento do programa federal de concessões aeroportuárias em 2019 foi a realização do leilão da 5ª rodada, no qual foram arrematados 12 aeroportos, divididos em três blocos: Bloco Centro-Oeste: Cuiabá/MT, Alta Floresta/MT, Sinop/MT, Rondonópolis/MT; Bloco Nordeste: Recife/PE, Aracaju/SE, Maceió/AL, João Pessoa/PB, Campina Grande/PB, Juazeiro do Norte/CE; Bloco Sudeste: Vitória/ES e Macaé/RJ.

Tendo em vista o grande crescimento do setor de aviação civil nos últimos anos e a demanda de passageiros projetada, há uma crescente pressão sobre a infraestrutura aeroportuária disponível no País. Assim, com o objetivo de realizar os investimentos necessários para viabilizar uma infraestrutura moderna, ágil e competitiva e atender à demanda com crescimento acentuado, foram concedidos 22 grandes aeroportos entre 2011 e 2019.



O Brasil possui atualmente 11 diferentes consórcios e operadores privados atuando na ampliação e adequação da infraestrutura da aviação civil em quatro das cinco regiões geográficas do país. Os 22 aeroportos já concedidos respondem por aproximadamente 60% do tráfego doméstico e 97% do internacional. Os números refletem o êxito do programa federal de concessões e a importância de sua continuidade. Nesses aeroportos, serão investidos pelo setor privado mais de R\$ 36 bilhões durante o período das concessões, sendo que, desse total, mais de R\$ 17 bilhões já foram realizados. De fato, o montante já investido pelas concessões privadas é maior do que o valor investido em toda a infraestrutura aeroportuária nacional nos 16 anos anteriores ao início das concessões (1995 a 2010).

Adequação da Infraestrutura Aeroportuária

O Brasil segue ampliando a capacidade da rede de aeroportos no transporte de passageiros e no processamento de cargas, com expansão dos investimentos em obras de construção, reforma, ampliação e modernização.

A capacidade de processamento de cargas da rede de aeroportos foi ampliada, tendo atingido, em 2019, 2,55 milhões de toneladas, superando a meta estabelecida para o período do PPA. Com relação à capacidade anual de processamento de passageiros, observa-se um aumento de 6% no período de 2016 a 2019, de 387 milhões para 410 milhões de passageiros por ano superando a meta estabelecida. No que se refere à meta de elaboração de 270 estudos para aumentar a disponibilidade de infraestrutura em aeroportos regionais, até 2019 foram entregues 269 estudos, o equivalente a 99% da meta. Houve investimentos no Novo Aeroporto de Vitória da Conquista/BA e no de Sorocaba/SP, bem como a entrega de 64 equipamentos de segurança contra atos de interferência ilícita - AVSEC (Aviation Security), sendo 33 Pórticos Detectores de Metais e 31 equipamentos de Raios-x, e 19 Estações Meteorológicas de Superfície – Automática (EMS – A).

Noutra frente, visando a otimização da utilização das infraestruturas aeroportuárias e a compatibilização entre as atividades civis e militares onde existam instalações e operações militares, foram iniciados em 2019, em conjunto com o Comando da Aeronáutica - COMAER, os processos de rezoneamento civil/militar dos aeroportos de Eirunepé/AM (SWEI); Santos Dumont, no Município do Rio de Janeiro/RJ (SBRJ); Porto Velho/RO (SBPV); e Boa Vista/RR(SBBV).

Adotando a premissa da qualidade dos serviços ofertados e a consideração de que a opinião dos passageiros é que deve orientar as decisões dos agentes responsáveis pelo transporte aéreo, é realizada pesquisa de satisfação do usuário, na qual é avaliada a experiência do passageiro em diversos itens de infraestrutura, atendimento e serviços, bem como monitora o desempenho de diferentes processos aeroportuários, como check-in, inspeção de segurança, restituição de bagagem, dentre outros, nos principais aeroportos do país.

Evolução da satisfação geral do passageiro



Programa de Investimentos na Aviação Regional – PINAR

Entre 2016 a 2019 foram entregues, no âmbito do Programa de Investimentos na Aviação Regional – PINAR, 269 estudos e projetos para investimentos em obras em aeroportos regionais.

Por meio desse programa foram concluídos, em 2019, os investimentos no Novo Aeroporto de Vitória da Conquista/BA e no Aeroporto de Sorocaba/SP, bem como se encontram em andamento vários instrumentos de repasse firmados com entes da federação, tais como convênios de repasse para investimentos nos aeroportos de Bonito/MS, Cacoal/RO, Cascavel/PR, Coxim/MS e Linhares/ES e Termos de Compromisso para investimentos nos aeroportos de Angra dos Reis/RJ, Araguaína/TO, Araxá/MG, Ariquemes/RO, Barra do Garças/MT, Barreiras/BA, Barreirinhas/MA, Bom Jesus/PI, Cáceres/MT, Cacoal/RO, Cascavel/PR, Caxias do Sul/RS, Chapecó/SC, Dourados/MS, Feira de Santana/BA, Fernando de Noronha/PE, Governador Valadares/MG, Ipatinga/MG, Jataí/GO, Jijoca de Jericoacoara/CE, Ji-Paraná/RO, Joaçaba/SC, Lages/SC, Linhares/ES, Maringá/PR, Paracatu/MG, Passo Fundo/RS, Patos/PB, Ponta Grossa/PR, Ribeirão Preto/SP, Santa Rosa/RS, Santo Ângelo/RS, São Borja/RS, São Carlos/SP, Serra Talhada/PE, Sorriso/MT e Tangará da Serra/MT.

Também se encontra em andamento Termo de Execução Descentralizado - TED, celebrado com o Comando da Aeronáutica para realização de estudos, projetos e obras nos aeroportos de Barcelos/AM, Boca do Acre/AM, Breves/PA, Caruaru/AM, Coari/AM, Conceição do Araguaia/PA, Eirunepé/AM, Estirão do Equador/AM, Humaitá/AM, Iauaretê/AM, Itaituba/PA, Juína/MT, Lábrea/AM, Manicoré/AM, Maraã/AM, Marechal Thaumaturgo/AM, Matupá/MT, Oriximiná/PA, Paragominas/PA, Parintins/AM, Redenção/PA, Santa Maria/RS, São Felix do Araguaia/MT e Tarauacá/AC, e para a realização de projetos e obras no Aeroporto Civil do Centro de Lançamento de Alcântara/MA, para torná-lo apto a receber voos regulares, bem como o TED formalizado com o Comando do Exército para as obras no Aeroporto de Dourados/MS e o TED junto à Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba – Codevasf para a realização de projetos do Aeroporto de Balsas/MA.

Ressalta-se ainda, a entrega de 64 equipamentos de segurança contra atos de interferência ilícita - AVSEC, sendo 33 Pórticos Detectores de Metais e 31 equipamentos de Raio-x, bem como 19 Estações Meteorológicas de Superfície – Automática (EMS – A).

Promoção da Segurança da Aviação Civil

A segurança do transporte aéreo pode ser dividida em dois tipos: segurança operacional ou de voo (safety) e proteção contra atos de interferência ilícita (security). A segurança de voo (safety) é o estado no qual o risco de ocorrência de acidentes ou incidentes aeronáuticos é reduzido ou mantido em um nível aceitável por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gerenciamento dos riscos. As ações relativas a safety – certificação e fiscalização – alcançam as empresas aéreas, os tripulantes, os operadores de aeródromos e os fabricantes de produtos aeronáuticos. Já security é a combinação de medidas, recursos humanos e materiais destinados a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita em aeroportos e aeronaves que possam colocar em risco a operação aérea – como, por exemplo, os atentados terroristas.

No que se refere à segurança do transporte aéreo, em termos quantitativos, o Governo Federal fiscalizou, no ano de 2019, 37.929 itens relativos à regulação econômica, infraestrutura aeroportuária, operações aéreas e aeronavegabilidade.

Essas ações contribuíram para a redução da média móvel da taxa de acidentes aeronáuticos com fatalidade em operações regulares, por 1 milhão de decolagens. No ano de 2007, o índice Brasil estava em 1,48, caiu para 0,19 no ano de 2015 e alcançou taxa 0 (zero) em 2016, mantendo-se em 0 (zero) em 2017, 2018 e 2019. Esse é um parâmetro mundialmente utilizado como indicador de desempenho da aviação civil e representa um excelente resultado para o setor aéreo brasileiro.

Foram realizados 35 eventos na área de segurança aeroviária no ano de 2019, com a participação de 1.478 profissionais.

Foi promovido um conjunto de eventos referente as Ações Nacional de Aviação Civil, para promover o cumprimento consciente dos requisitos regulamentares e aprimorar a cultura da segurança no setor, como também reduzir a assimetria de informações entre as partes envolvidas. Tais eventos têm o objetivo de desenvolver a aviação civil a partir de atividades ligadas à qualificação, capacitação e divulgação de informações aos profissionais da aviação civil.



Aeroporto Internacional de Recife/PE concedido no 5º leilão em 2019

Desenvolvimento Institucional, Regulatório e Técnico da Aviação Civil

Em vista da crescente demanda do setor de aviação civil e para se alcançar os níveis internacionais de requerimento de funcionamento desse importante segmento econômico, o investimento na capacitação de recursos humanos é primordial. Tanto na formação inicial de profissionais, como na atualização e formação continuada dessas pessoas, com vistas a garantir a qualidade e a segurança dos serviços aéreos. Dentre os programas previstos para promover o desenvolvimento da aviação civil brasileira, estão o “Programa de Treinamento para Profissionais de Aeroportos Regionais – TREINAR” e o Programa Bolsa Piloto, além do incentivo e desenvolvimento de estudos e projetos para o planejamento e gestão dos recursos humanos da aviação civil.

Destaca-se que, desde 2016, foram capacitados 948 profissionais, não tendo sido possível, portanto, o atingimento da meta estabelecida no PPA de capacitar 3.378 profissionais.

As restrições orçamentárias e financeiras dos governos municipais e estaduais causaram impacto significativo no quantitativo de inscritos nos cursos disponibilizados pelo Programa TREINAR, bem como a revisão da norma RBAC nº 279/2013, que estabeleceu o critério de isenção do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio - SESCINC para aeroportos que movimentam até 200 mil passageiros por ano, limitando a participação de profissionais no Curso Básico de Bombeiro de Aeródromo – CBBA e a realização da totalidade das turmas oferecidas, pois os entes responsáveis pela administração de aeroportos que se enquadram no critério de isenção do SESCINC deixaram de demandar o curso em referência. Assim sendo, está em análise a possibilidade de mudança no público-alvo do Programa TREINAR para que mais pessoas possam ser capacitadas, bem como mudança na modalidade de ensino, passando-se a priorizar os cursos à distância. Desde 2019, a SAC tem realizado diagnósticos sobre capacitação e formação de recursos humanos no setor de aviação civil. Assim, espera-se estruturar novos programas de capacitação e formação do setor, baseados principalmente nas recomendações da OACI, por meio do Programa “*Next Generation of Aviation Professionals – NGAP*”.

Com relação à elaboração de estudos e projetos para o planejamento e gestão da aviação civil, no período de 2016 a 2019, foram publicados Projeções de Demanda para os Aeroportos Brasileiros 2017-2037, (lançado em novembro de 2017) e do Plano Aeroviário Nacional - PAN 2018 – 2038 (lançado em novembro de 2018). Está em andamento a elaboração do Manual de Melhores Práticas de Acessibilidade da Aviação Civil, que será divulgado aos

operadores e empresas aéreas para que possa ser usado na capacitação de suas equipes, e o desenvolvimento de uma plataforma *web* que conterà módulo específico para treinamento orientado para trabalhadores e gestores do setor de aviação.

O Brasil tem participado ativamente nas discussões e elaboração das normas e recomendações técnicas emitidas pela Organização de Aviação Civil Internacional – OACI. Em maio de 2019, a SAC publicou o “Guia de Orientação: CORSIA”, elaborado no âmbito do Projeto de Cooperação Diálogos Setoriais – Brasil/União Europeia. O documento refere-se à primeira etapa de implementação do *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)* e apresenta as obrigações de monitoramento, reporte e verificação das emissões de CO₂ pela aviação civil internacional.

Em setembro de 2019, o Brasil submeteu à OACI a terceira edição do Plano de Ação para Redução das Emissões de CO₂ da Aviação Civil Brasileira. Em atendimento às recomendações dispostas na Resolução A39-2 da OACI, o documento descreve as medidas adotadas pelo Brasil que contribuirão para limitar ou reduzir as emissões do setor, com ano base 2018. Em 23 de setembro de 2019, o Ministro da Infraestrutura assinou um Acordo de Cooperação Internacional com a OACI, que buscará fortalecer a capacidade técnica da SAC nas áreas de planejamento aeroportuário, operações e gestão aeroportuária.

Aprimoramento da Eficiência e Modernização da Navegação Aérea

No ano de 2016, a SAC articulou a alteração de algumas regulamentações junto aos órgãos reguladores de forma a permitir que sejam prestados serviços de informação de voo de forma automática ou remota. Em 2017, foi dada continuidade às revisões de outros normativos de maneira a ampliar as possibilidades de uso de serviços automáticos e remotos. Com isso vislumbra-se atender com estes serviços uma maior quantidade de aeródromos, com custo de implantação reduzido ou mais adequado à prestação dos mesmos.

A SAC continuará articulando junto aos órgãos competentes a formulação de uma metodologia de priorização de aeródromos que receberão procedimentos baseados em navegação por satélite, permitindo que, com baixo investimento em equipamentos, uma maior gama de aeródromos seja atendida com procedimentos de grande precisão.

Para fortalecer e ampliar a malha de aeroportos regionais e, conseqüentemente, desenvolver os municípios e região de influência dos aeródromos, o Ministério da Infraestrutura tem feito diversas

ações para dotar os aeroportos brasileiros de equipamentos adequados à prestação dos serviços necessários para garantir a segurança operacional, sem que isto impacte a eficiência e a sustentabilidade dos aeródromos. Nesse sentido, de 2016 a 2019 foram implantados equipamentos de Auxílio à Navegação Aérea em 34 aeroportos brasileiros para garantir maior segurança, acessibilidade, regularidade e economicidade à operação dos aeródromos selecionados, impulsionando o transporte aéreo.

Principais desafios e ações futuras

Em 2020 está prevista a publicação do Plano Aeroviário Nacional - PAN 2020/2040, que é uma atualização e aperfeiçoamento das metodologias e base de dados utilizando uma matriz Origem/Destino. Além disso, o PAN 2020/2040 será complementado com planejamento específico sobre formação e capacitação de profissionais e planejamento de investimentos para fomento da aviação geral.

Está prevista a realização de duas novas rodadas de concessões, nas quais deverão ser concedidos um total de 41 aeroportos (22 aeroportos na 6ª rodada e 19 aeroportos na 7ª rodada).

Os aeroportos previstos para concessão na 6ª rodada são os seguintes: Curitiba (SBCT), Foz do Iguaçu (SBFI), Navegantes (SBNF), Londrina (SBLO), Joinville (SBJV), Bacacheri (SBBI), Pelotas (SBPK), Uruguaiana (SBUG), Bagé (SBBG), Manaus (SBEG), Porto Velho (SBPV), Rio Branco (SBRB), Cruzeiro do Sul (SBCZ), Tabatinga (SBTT), Tefé (SBTF), Boa Vista (SBBV), Goiânia (SBGO), São Luís (SBSL), Teresina (SBTE), Palmas (SBPJ), Petrolina (SBPL) e Imperatriz (SBIZ). Os aeroportos previstos para concessão na 7ª rodada são os seguintes: Congonhas (SBSP), Campo Grande (SBCG), Campo de Marte (SBMT), Corumbá (SBCR) e Ponta Porã (SBPP); Belém (SBBE), Macapá (SBMQ), Santarém (SBSN), Marabá (SBMA), Carajás (SBCJ), Altamira (SBHT), Belém – Júlio César (SBJC); Santos Dumont (SBRJ), Uberlândia (SBUL), Montes Claros (SBMK), Pampulha (SBBH), Jacarepaguá (SBJR), Uberaba (SBUR) e Carlos Prates (SBPR).

O leilão dos aeroportos da 6ª rodada está previsto para acontecer no 4º trim. de 2020. A perspectiva é que essas infraestruturas sejam modernizadas e ampliadas, fomentando a economia e o desenvolvimento do setor. A previsão de investimentos é de R\$ 5,0 bilhões.

Com relação aos aeroportos de interesse regional, no PPA 2020-2023, teremos a continuidade da execução das obras que já estão em andamento visando à conclusão desses empreendimentos.

Transporte terrestre

O Programa de Transporte Terrestre está baseado em quatro pilares principais: a cobertura da malha, a capacidade das rodovias e ferrovias, a eficiência e a segurança do transporte terrestre.

A extensão da malha rodoviária pavimentada federal no Brasil, atualmente, é de 65,3 mil Km de rodovias, de um total de aproximadamente 120 mil Km, entre planejadas, não pavimentadas e pavimentadas.

No modo ferroviário, a extensão da malha em operação no Brasil é de 29,1 mil km, sendo a densidade da malha de 3,51 km de ferrovias em operação por 1.000 km². O grande desafio de médio e longo prazo é ampliar a cobertura dos modais ferroviários e rodoviários para compatibilizá-los à crescente demanda de cargas e passageiros.

Quanto à eficiência do transporte, no modal ferroviário a velocidade média de percurso dos trens tem buscado se adequar aos desempenhos internacionais. No rodoviário, está prevista a manutenção permanente de 100% da malha rodoviária e a implantação de sinalização também em 100% das rodovias sob a administração federal, contribuindo para melhorar a eficiência e consequentemente a segurança, refletindo na diminuição do número de acidentes nas rodovias federais.

Resultado dos principais indicadores do Programa

Indicador	Unid. Medida	Referência		Valor Apurado 2019		Polaridade
		Data	Índice	Data	Índice	
Densidade da malha rodoviária federal	Km de rodovia/1000km ²	30/03/2015	8,9	30/11/2019	7,67	Quanto maior melhor
Malha rodoviária não-concedida classificada entre bom e ótimo estado de conservação	porcentagem (%)	31/12/2014	60	30/11/2019	60,20	Quanto maior melhor
Carga transportada no modal ferroviário, por KM	Milhão TKU – Tonelada por Quilômetro Útil	31/12/2013	298.616	31/12/2019	366.405	Quanto maior melhor
Densidade da malha ferroviária em operação	Km de ferrovia/ 1000 Km ²	31/12/2014	3,23	31/12/2019	3,51	Quanto maior melhor
Malha Ferroviária Concedida	Km	31/12/2016	29.072	31/12/2019	29.930	Quanto maior melhor
Acidentes rodoviários em estradas federais	Unidade por ano	31/12/2014	181.272	30/11/2019	61.161	Quanto menor melhor
Número de vítimas em acidentes rodoviários em estradas federais	Unidade por ano	31/12/2014	100.396	30/11/2019	76.210	Quanto menor melhor
Número de vítimas fatais em acidentes rodoviários em estradas federais	Unidade por ano	31/12/2014	8.227	30/11/2019	4.825	Quanto menor melhor

Fonte: SIOP jan/2020

No ano de 2019, houve uma redução de 2/3 do número de acidentes nas rodovias federais em relação ao índice de referência. O Índice de Condição de Manutenção – (ICM), ferramenta que visa aumentar a eficiência na gestão da malha rodoviária federal e o resultado que avaliou mais de 52 mil quilômetros de rodovias, mostrou que 60,2% das rodovias federais estão em bom estado de manutenção. Com relação à carga ferroviária transportada, houve um acréscimo de 22,7% em relação à referência.

Concessões

O caminho para aumentar a qualidade da infraestrutura de transportes, em 2019, foi a busca pelo aperfeiçoamento do Programa de Concessões com mais transparência e segurança jurídica.

Como resultado dessa nova estratégia, foi concretizada a concessão da ferrovia Norte-Sul (Tramo Central e Sul), entre Porto Nacional/TO e Estrela D'Oeste/SP, com extensão de 1.537 km. O leilão, primeiro de ferrovias em mais de dez anos, teve arrecadação de R\$ 2,72 bilhões. Esta ferrovia é considerada como um dos principais projetos para o escoamento da produção agrícola (carga geral e líquida) do país.

Sobre as concessões rodoviárias, foi implementado um novo modelo de concessões, com sucesso no leilão da BR 364/365/GO/MG. Este novo modelo define os vencedores dos leilões, combinando lances pela menor tarifa e pela maior outorga.



FERROVIA NORTE-SUL
PORTO NACIONAL/TO ATÉ ESTRELA D'OESTE/SP

Proponentes do leilão: **VLI Multimodal** (Lances ofertados: R\$ 2.065.550.000) e **RUMO S.A.** (Lances ofertados: R\$ 2.719.530.000)

Vencedor do leilão: RUMO S.A.

Lance vencedor: R\$ 2.719.530.000 (Ágio: 100,92%)

Construção e pavimentação da malha rodoviária federal

No Brasil, o modal rodoviário é o mais utilizado para o transporte de cargas e passageiros. A malha rodoviária federal, sob jurisdição do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, abrange uma extensão de aproximadamente 53,3 mil km de rodovias pavimentadas e 10,7 mil km de não pavimentadas, totalizado 64 mil km. Além disso, integram a malha federal cerca de 9,7 mil km de rodovias concedidas.

Realizações das principais metas quantitativas

Descrição da Meta 2016-2019	Unidade de Medida	Meta Prevista 2016-2019	Linha de Base	Meta Realizada Até				% da meta total 2016-2019	Instituição responsável pela apuração	Situação da Meta
				2016	2017	2018	2019			
0079 – Construir ou pavimentar 1133 km de rodovias	Km	1.133	0	91,70	338,44	668,61	850,84	75,09%	MINFRA/DNIT	Meta prevista ao final do PPA não alcançada
				Data Referência 31/12/16	Data Referência 31/12/17	Data Referência 31/12/18	Data Referência 31/12/19			
007C – Construir 2 pontes internacionais	Unidade	2	0	0	0	0	0	0%	MINFRA/DNIT	Meta prevista ao final do PPA não alcançada
				Data Referência 31/12/16	Data Referência 31/12/17	Data Referência 31/12/18	Data Referência 31/12/19			
007G – Construir 2 pontes	Unidade	2	0	0	0	0	0	0%	MINFRA/DNIT	Meta prevista ao final do PPA não alcançada
				Data Referência 31/12/16	Data Referência 31/12/17	Data Referência 31/12/18	Data Referência 31/12/19			

Fonte: SIOP jan/2020

O Governo Federal tem investido na construção de novas rodovias de modo a aumentar a abrangência da rede de transportes, reduzindo os custos e trazendo conforto e bem-estar à população. As obras de construção têm como principais benefícios aumentar a capacidade de tráfego, garantir condições permanentes de circulação, promover o desenvolvimento econômico e dar maior segurança aos condutores de veículos.

Foram construídos 182,23 km de rodovia em 2019, totalizando 850,84 km nos quatro anos do PPA. Dentre as principais ações de infraestrutura desenvolvidas em 2019, destacam-se: pavimentação de segmentos da BR-163/PA com a eliminação de frequentes atoleiros; avanços significativos na pavimentação da BR-230/PA e construção de trechos da BR-242/TO e BR-235/BA



Duplicação de rodovias federais

O processo de adequação de capacidade refere-se à melhora nas condições de tráfego de uma rodovia, que pode vir tanto por meio de uma duplicação como pela construção de terceiras faixas, viadutos e outras obras similares. Com isso, visando atender às demandas decorrentes do crescimento populacional, do aumento da frota de veículos, da ascensão na produção agroindustrial e dos decorrentes fluxos de cargas, tanto internamente como para exportação, foram executados durante o PPA 550,23 km, sendo 214,18 km em 2019, com a continuidade da duplicação de trechos da BR-381/MG, BR-163/PA, BR-101/BA e BR-116/RS.

Manutenção e controle das rodovias federais não concedidas

A manutenção, a sinalização e o controle de limites de peso e velocidade da malha rodoviária federal não concedida abrangem diversas operações que asseguram melhores condições de trafegabilidade, segurança e conforto aos usuários, com consequente redução do número e da gravidade dos acidentes, refletindo na diminuição dos custos à sociedade.

No exercício de 2019, o Governo Federal deu continuidade à adoção de ações com vistas a assegurar melhores condições de trafegabilidade, segurança e conforto aos usuários das rodovias federais. A cobertura contratual em rodovias pavimentadas e sem pavimentação foi de 87,0% em 2019. Este percentual considera a situação de cobertura da malha rodoviária federal no último dia do ano em análise, podendo ter ocorrido ao longo do ano variações percentuais de cobertura em função de encerramentos de contrato ou novas contratações, devoluções de malha e concessões rodoviárias.

Ao final de 2019, encontravam-se em operação 36 equipamentos de medição de peso, sendo: quatro na Região Sul; dez na Região Sudeste; cinco na Região Centro-Oeste; dez na Região Norte e sete na Região Nordeste. Em relação a 2018, houve um aumento de sete equipamentos de medição de peso, ocasionando uma melhor fiscalização, segurança e evitando a deterioração da rodovia.

Estão em implantação/operação 582 equipamentos de controle de velocidade nos pontos críticos. Houve redução na quantidade de equipamentos, porém, manteve-se a priorização dos trechos com riscos de acidentes considerados alto e muito alto.

Expansão da malha ferroviária federal

Os investimentos do Governo Federal na expansão da malha ferroviária visam aumentar a importância desse modal para a movimentação de grandes volumes de cargas a longas distâncias, agregando conexões importantes sobre vias fluviais e rodoviárias que possibilitem o aumento da capilaridade do modo de transporte ferroviário. Sua proposta prevê travessias de regiões produtoras nacionais agrícolas e de extração mineral, diminuindo a barreira logística que as cargas vivenciam até a chegada aos portos marítimos de destino. O objetivo tem também a finalidade de conectar melhor as ferrovias nacionais e facilitar a integração modal dos transportes. No ano de 2019 houve continuidade dos empreendimentos da Ferrovia Norte-Sul (FNS-ESUL), até a nova concessão, e Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), dentro das metas previstas no PPA 2016-2019.

Realização das Principais Metas Quantitativas

Descrição da Meta 2016-2019	Unidade de Medida	Meta Prevista 2016-2019	Linha de Base	Meta Realizada Até				% da meta total 2016-2019	Instituição responsável pela apuração	Situação da Meta
				2016	2017	2018	2019			
0071 – Expandir em 1.101,2 km a malha ferroviária no país, com recurso do Orçamento Geral da União	Km	1.101,2	0	68	104,2	155,6	226,6	20,58%	MINFRA/VALEC	Meta prevista ao final do PPA não alcançada
				Data Referencial 31/12/16	Data Referencial 31/12/17	Data Referencial 31/12/18	Data Referencial 31/12/19			

Fonte: SIOP jan/2020

Em 2019, foi realizada a subconcessão do trecho ferroviário da Ferrovia Norte Sul, no segmento entre Porto Nacional/TO a Estrela D'Oeste/SP. Foi repassado para o subconcessionário os seguintes avanços físicos acumulados: 97,5% de terraplenagem; 92,3% de drenagem; 89,4% de superestrutura e 93,2% de obras de artes especiais, resultando num avanço físico global de 93,6%. Os serviços remanescentes foram repassados ao subconcessionário:

- FIOL I (Ilhéus /BA a Caetité/BA) em 2019: 0,54% de infraestrutura; 0,44% de drenagem e 0,52% de obras de arte especiais, com acumulado de: 77,1% de infraestrutura; 52,5% de drenagem; 68,5% de superestrutura e 85,3% de obras de arte especiais. No segmento FIOL I, há previsão de subconcessão do segmento no exercício 2020;
- FIOL II (Caetité/BA a Barreiras/BA) em 2019: 15,1% de infraestrutura; 8,2% de drenagem; 11,4% de superestrutura e 1,2% de obras de arte especiais, com acumulado de: 52,4% de infraestrutura; 17,8% de drenagem; 25,3% de superestrutura e 43,4% de obras de arte especiais. Há previsão de continuidade das obras no segmento FIOL II em 2020.

Em função da nova estratégia de Governo em relação às concessões, foi dada prioridade na execução da FIOL II para que o empreendimento como um todo tenha maior atratividade ao mercado. A FIOL I trará um novo corredor logístico que permitirá o escoamento para o mercado externo do minério de ferro do sudoeste baiano por meio do futuro Porto Sul em Ilhéus.

Educação e Segurança para o trânsito

Objetivo do PPA 2016-2019, no âmbito das atividades do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, órgão setorial do Ministério da Infraestrutura, é o de promover a segurança e a educação para o trânsito.

Esse objetivo é essencial para o fortalecimento do Sistema Nacional de Trânsito, a fim de realizar investimentos em planejamento, administração, educação, normatização, pesquisa, habilitação, qualificação de condutores, registro e licenciamento de veículos e no aprimoramento institucional dos seus agentes.

Prioridades estabelecidas para 2019

- Aprimorar a gestão da infraestrutura de trânsito e segurança veicular
- Melhorar a gestão operacional do SNT e FUNSET
- Aprimorar a gestão normativa e estratégica do SNT
- Potencializar as ações de qualificação do fator humano no trânsito
- Melhorar a gestão dos sistemas informatizados e de estatísticas de trânsito

Principais ações, projetos e programas:

- Simplificação de concessão de CAT (homologação de veículo)
- Acordo de Cooperação com o Observatório Nacional de Segurança Viária**
- Regulamentação das dimensões de veículo de transporte bovino
- Adequação da Resolução que trata do transporte de rochas ornamentais
- Instituição dos Fóruns Permanentes com os Departamentos Estaduais de Trânsito e com os Conselhos Estaduais de Trânsito
- Integração de municípios ao Sistema Nacional de Trânsito
- Oficina Técnica RENAINF
- Visita Técnica RENAINF
- Implementação da Carteira Digital de Trânsito (CDT)
- Nova Placa de Identificação Veicular
- Avanços no Sistema de Notificação Eletrônica (SNE)
- RENACH-Web – Validação Facial
- Integração com o GOV.BR
- Disponibilização de 2ª Via do CSV
- RECALL (notificação pelo SNE, e-mail, notificação pela CDT e cartas)
- Credencia
- Antecipação da emissão da CNH Digital
- SISCAT
- Registro Nacional de Veículos em Estoque (RENAVE)
- Painel Gerencial de Dados Estatísticos
- Aplicativo do VIO com idioma Espanhol
- Projeto Integração
- Encontro Nacional de Educadores para o Trânsito
- Semana Nacional de Trânsito
- Participação no FENATRAN
- Seminário Vida sobre Duas Rodas

Dentre os principais programas, projetos e iniciativas podemos destacar o “Programa Educa” que é um programa de educação para o trânsito desenvolvido em conjunto pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN e pelo **Observatório Nacional de Segurança Viária - ONSV**, com o objetivo de incluir na organização curricular das escolas brasileiras do ensino fundamental, de acordo com as disciplinas e áreas de conhecimento, a abordagem de temas relacionados à mobilidade humana, com especial destaque à educação para o trânsito.

Partindo desse pressuposto, o “Programa Educa”, aprovado pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, disponibiliza materiais didáticos, para alunos e professores, a fim de dar direção e suporte ao conteúdo que será ministrado em sala de aula. Para ter acesso aos livros no formato digital acesse: <https://portalservicos.denatran.serpro.gov.br/#/educacaoTransito>.



Principais desafios e ações futuras

Para 2020, estão previstos sete leilões rodoviários, totalizando 4.007,0 km e dois ferroviários, totalizando 1.679,0 km, além de quatro renovações ferroviárias antecipadas, totalizando 5.462,0 km. A previsão de investimentos é de R\$ 42,6 bilhões durante o período das concessões.

- Rodovias: BR-101/SC – 220,0 km, BR-381/262/MG/ES-672,0 Km, BR-163/230/MT/PA-970,0 Km, BR-153/080/414/GO/TO- 852,0 Km, BR-116/101/465/RJ/SP-402,0 Km, BR-116/493/RJ-711,0 Km, BR-040/495/RJ/MG – 180,0 km;
- Ferrovias: FIOL I – Ilhéus /BA-Caetité/BA: 537,0 Km, Ferrogrão – Lucas do Rio Verde/MT/Sinop/MT/Miritituba/PA: 1.142,0 Km;
- Renovações antecipadas: Rumo Malha Paulista: 1.989,0 Km, Estrada de Ferro Carajás: 892,0 Km, Estrada de Ferro Vitória-Minas: 895,0 Km, MRS Logística S.A.: 1.686,0 Km.

Com relação aos investimentos públicos, terão continuidade a duplicação de trechos da BR-381/MG, BR-163/PR, BR-101/BA, BR-116/RS e construção de trechos da BR-242/TO e BR-230/PA.

No tocante às ações do DENATRAN, a proposta orçamentária para o ano de 2020 engloba os recursos necessários para atender as despesas relacionadas ao objetivo - Promover a segurança e a educação para o trânsito, já considerado o cenário restritivo de contingenciamento.

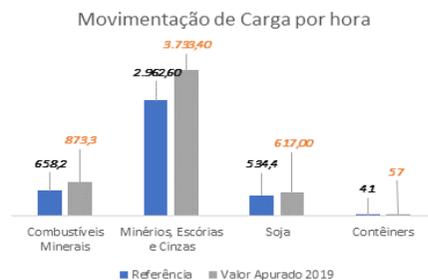
Transporte aquaviário

O Programa Transporte Aquaviário no PPA 2016-2019 tem como objetivos principais a adequação da capacidade portuária às demandas de carga e passageiros, o aprimoramento da governança e da gestão do setor portuário, a melhoria da produtividade do sistema e a promoção da sustentabilidade ambiental das áreas hidroviárias e dos portos organizados.

Delegações e descentralizações portuárias

Indicador	Unid. Medida	Referência		Valor Apurado 2019		Polaridade
		Data	Índice	Data	Índice	
Quantidade de carga movimentada (em toneladas) por hora – Combustíveis Minerais	Ton/ hora	31/12/2017	658,2	30/11/2019	873,3	Quanto maior melhor
Quantidade de carga movimentada (em toneladas) por hora – Minérios, Escórias e Cinzas	Ton/ hora	31/12/2017	2.962,6	30/11/2019	3.733,4	Quanto maior melhor
Quantidade de carga movimentada (em toneladas) por hora - Soja	Ton/ hora	31/12/2017	534,4	30/11/2019	617,0	Quanto maior melhor
Quantidade de contêineres movimentados por hora	Un/ hora	21/12/2014	40,95	30/11/2019	56,9	Quanto maior melhor
Tempo médio de espera para atracação – Combustíveis Minerais	Hora	31/12/2017	46,6	30/11/2019	41,7	Quanto menor melhor
Tempo médio de espera para atracação (Contêineres)	Hora	31/12/2014	12,2	30/11/2019	7,1	Quanto menor melhor
Tempo médio de espera para atracação – Soja	Hora	31/12/2017	50,4	30/11/2019	39,4	Quanto menor melhor

Fonte: SIOPI/ANTAQ - JANEIRO DE 2019



Transporte aquaviário - Principais resultados

Arrendamentos

No ano de 2019, houve um incremento nos arrendamentos em relação aos anos anteriores. Os arrendamentos portuários foram considerados estratégicos para o crescimento da economia do país, aumentando a eficiência portuária e a integração da cadeia logística internacional. Os novos terminais proporcionam vantagem competitiva e sustentável do porto como um todo, contribuindo para maior participação da iniciativa privada.

No período do PPA de 2016 até 2018, foram celebrados cinco contratos de arrendamento, somando 449,6 milhões de investimentos previstos. Porém, em 2019, foram celebrados 12 contratos de arrendamento, sendo:

- Terminal de movimentação de celulose: um no Porto de Itaqui/MA, com previsão de investimentos de R\$ 214,9 milhões;
- Terminal de movimentação de granéis líquidos combustíveis: três no Porto de Cabedelo/PB; um no Porto de Vila do Conde/PA; quatro no Porto de Belém-Miramar/PA; um no Porto de Santos/SP; um no Porto de Santarém/PA; e um no Porto de Vitória/ES, com investimentos previstos de R\$ 779,3 milhões.

A previsão de investimentos destinados para as referidas áreas arrendadas é da ordem de R\$ 994,2 milhões. O valor dos lances dos terminais leiloados é da ordem de R\$ 897,3 milhões. Vale destacar, que o Ministério da Infraestrutura publicou normativo em agosto de 2019 com novas regras para a gestão de contratos de arrendamento dos portos organizados, buscando dar maior segurança jurídica atraindo investimentos da iniciativa privada. O objetivo é dar mais previsibilidade, reduzir os riscos, melhorar o ambiente de negócios e abrir caminho para novos investimentos.

Incentivo à Indústria Naval

No ano de 2019, com provimento de recursos do Fundo da Marinha Mercante – FMM foram concluídos mais 53 projetos de embarcações, divididos da seguinte forma: construção de cinco embarcações de apoio portuário, seis de apoio offshore, duas de cabotagem e 20 de carga interior; além da manutenção de oito embarcações de apoio portuário e 11 de apoio *offshore* e conversão de uma embarcação de apoio *offshore*. Existe, ainda, uma carteira de projetos contratados do FMM, com 24 projetos de embarcações e um de estaleiro. As contratações de novos projetos em 2019 alcançaram o valor de R\$ 319,4 milhões. O volume de recursos originados no FMM e repassados aos tomadores dos empréstimos, em 2019 foi cerca de 2,02 bilhões, totalizando aproximadamente R\$ 9,82 bilhões, entre os anos de 2016 e 2018.

Hidrovias

Nas hidrovias do São Francisco, Paraguai, Madeira e Sul, foram realizadas dragagens, além de manutenções na hidrovia do Paraná.

No PPA 2016-2019, houve manutenção em seis das sete hidrovias. Em 2019 foram realizadas ações de manutenção em cinco hidrovias, sendo: dragagens nas hidrovias do São Francisco, Paraguai, Madeira e Sul, e ainda atividades para o derrocamento na Hidrovia do Tocantins.

O Governo Federal manteve e operou 39 Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte - IP4, que são importantes pontos de apoio à população ribeirinha da Amazônia. Em relação às intervenções previstas nas eclusas da Hidrovia do Sul, foram contratados, em 2019, os projetos executivos de reforma, recuperação e modernização para as quatro eclusas, sendo elas: Amarópolis, Dom Marco, Fandango e Bom Retiro do Sul.

Por meio da manutenção e da operação de forma estruturada e contínua, tem-se uma melhor organização do setor de transportes garantindo uma operação de navegação mais rápida e segura dos passageiros e cargas.

Logística portuária

A melhoria da produtividade do nível de serviço dos fluxos logísticos do sistema portuário baseia-se especialmente no desenvolvimento e na implantação de sistemas de Inteligência Logística Portuária, por exemplo, a implantação do Porto Sem Papel – PSP, que é um sistema de informação voltado à gestão portuária, que concentra as informações de diversas áreas de maneira eficiente, coordenada e transparente, reduzindo os custos e a burocracia para os usuários dos serviços portuários. O sistema Porto Sem Papel, atualmente encontra-se ativo em 102 Terminais de Uso Privado - TUPs. No ano de 2019, o sistema foi ativado em 14 Terminais de Uso Privativos - TUPs.

Inteligência e Logística Portuária

O Ministério da Infraestrutura apoia diversos projetos de operação logística nos Portos para a chegada de cargas, tanto via terrestre ou aquaviária

Porto Sem Papel

O Porto Sem Papel – PSP é um sistema de informação voltado à gestão portuária, com foco na atracação de navios, que concentra as informações de diversos atores públicos de maneira eficiente, coordenada e transparente, reduzindo os custos e a burocracia para os usuários dos serviços portuários.

O sistema Porto Sem Papel está ativo nos 37 Portos públicos e em 102 Terminais de Uso Privado (TUP). No ano de 2019, o sistema foi ativado em 14 TUP nos seguintes estados: Sergipe, Espírito Santo, São Paulo, Rio de Janeiro, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Cadeia logística portuária inteligente

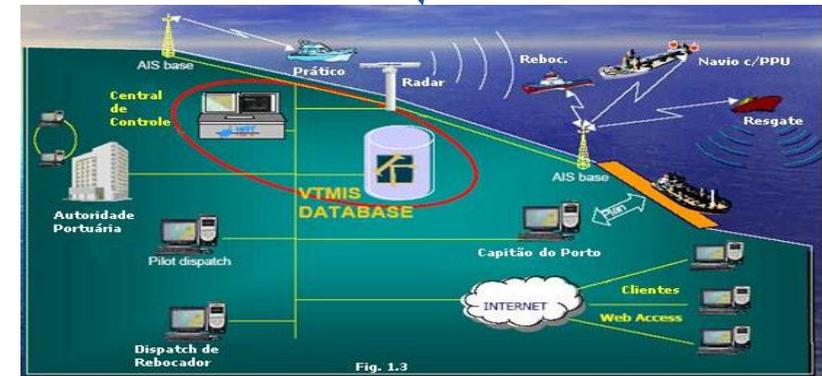
O Projeto Cadeia Logística Portuária Inteligente tem por objetivo a introdução de um processo inovador amparado pelo sistema da informação denominado Portolog, que permitirá o gerenciamento do tráfego de caminhões que acessam o porto, coletando informações desde a origem da carga até seu terminal portuário de destino, possibilitando a difusão de informações antecipadas à comunidade portuária, facilitando assim o planejamento para agilizar as operações. Com isso, o processo logístico deve ganhar mais segurança, celeridade e índices expressivos de desempenho.

Sistema de Gerenciamento e Informação de Tráfego de Embarcações (VTMIS)

O VTMIS é um sistema de auxílio eletrônico à navegação, com capacidade para prover a monitoração ativa do tráfego aquaviário. O objetivo do sistema é ampliar a segurança da vida humana no mar, da navegação, coibir atos ilícitos e preservar o meio ambiente nas áreas em que haja intensa movimentação de embarcações ou risco de acidente de grandes proporções. Em 2019, o Ministério da Infraestrutura permaneceu apoiando a Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA para a manutenção e operação do VTMIS no Porto de Vitória, além de reestabelecer o planejamento das implantações dos portos de Santos e Rio de Janeiro.

Port Community System

Em parceria com a embaixada do Reino Unido, iniciou-se, em 2019, um trabalho para implantação do "Port Community System" - PCS. Um dos objetivos do projeto é identificar, em alguns dos principais portos brasileiros: Santos, Rio de Janeiro, Paranaguá e Suape, as oportunidades para melhorias de processos, de sistemas e da coordenação entre as empresas que desenvolvem atividades ou utilizam os serviços dos portos e, também, com os órgãos de governo que controlam tais atividades e serviços.



Portos

Gestão do patrimônio de portos públicos

Em 2019, foram publicadas revisões de 18 polígonais, sendo elas: Angra dos Reis, Areia Branca, Belém, Estrela, Fortaleza, Ilhéus, Itaguaí, Itajaí, Laguna, Maceió, Natal, Niterói, Paranaguá, Recife, Rio de Janeiro, Santarém, São Francisco do Sul e São Sebastião. Tal medida colabora para o aumento da eficiência e da competitividade das instalações portuárias, além de promover maior segurança jurídica à comunidade portuária, tornando claros os limites de competência do porto e a interface entre investimento público e privado, evitando, assim, conflitos de gestão.

Foram publicadas a atualização de 13 portos organizados em 2019, dando continuidade a atualização dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), sendo eles: Angra dos Reis, Antonina, Barra do Riacho, Fortaleza, Ilhéus, Itaguaí, Niterói, Porto Alegre, Porto Velho, Rio Grande, Santana, São Francisco do Sul e Vitória. O PDZ é uma importante ferramenta de planejamento, onde objetiva-se, no horizonte temporal, o estabelecimento de ações e de metas para a expansão racional e a otimização do uso de áreas e instalações dos portuárias, com aderência ao Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) e respectivo Plano Mestre.



Delegações e descentralizações portuárias

Dando seguimento ao aprimoramento do modelo de gestão capaz de tornar os portos rentáveis, competitivos, autossustentáveis e capazes de conquistar suas autonomias, o MINFRA, por meio da

Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários atuou, principalmente, na aplicação da Portaria GM/MTPA nº 574, de 26 de dezembro de 2018, que disciplina a descentralização de competências relacionadas à exploração indireta das instalações portuárias dos portos organizados às respectivas administrações portuárias, e cria o Índice de Gestão da Autoridade Portuária – IGAP.

Este instrumento permite que as autoridades portuárias, que cumprirem as exigências nele estabelecidas, possam elaborar os editais e realizar os procedimentos licitatórios para o arrendamento de instalações portuárias localizadas no interior da poligonal dos portos sob sua administração e exploração, bem como celebrar, gerir e fiscalizar os respectivos contratos de arrendamento.

No ano de 2019, foi celebrado, entre o MINFRA e a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, o Convênio de Delegação de Competências nº 001/2019, que transferiu as competências supracitadas àquela autoridade portuária, bem como recebeu os pedidos da Empresa Maranhense de Administração Portuária, do Complexo Industrial e Portuário Governador Eraldo Gueiros – SUAPE e da SCPar Porto de São Francisco do Sul S.A., pedidos esses que encontram-se sob análise.

O MINFRA também atuou na celebração de Convênios de Delegação, relativamente ao Porto Organizado de Manaus ao Estado do Amazonas (Convênio de Delegação nº 001/2019) e do Porto Organizado de Laguna ao Estado de Santa Catarina (Convênio de Delegação nº 002/2019) e, ainda, promoveu a atualização do Convênio de Delegação do Porto Organizado de São Francisco do Sul.

Gestão portuária

A gestão por resultados vem sendo aprimorada por meio dos programas de Remuneração Variável Anual – RVA dos administradores/diretores (bonificação anual) e Honorário Variável Mensal – HVM (remuneração variável em função do desempenho dos administradores/diretores).

Com Relação ao Honorário Variável Mensal – HVM (Metas de Gestão), foram realizadas, no ano de 2019, reuniões de alinhamento com as companhias docas nas quais foram discutidas as reformulações do HVM para que as Metas de Gestão sejam mais desafiadoras, alinhadas ao planejamento estratégico institucional e seus desdobramentos.

Principais desafios e ações futuras

Os Programas do PPA 2020-2023 inerentes ao Ministério da Infraestrutura têm como premissa o alinhamento ao Planejamento Estratégico, proporcionando infraestrutura viária com mobilidade segura e eficiente de pessoas e cargas. Em 2020, há previsão de entrega de mais de 50 obras públicas nos quatro modais: rodoviário, ferroviário, aquaviário e aéreo.

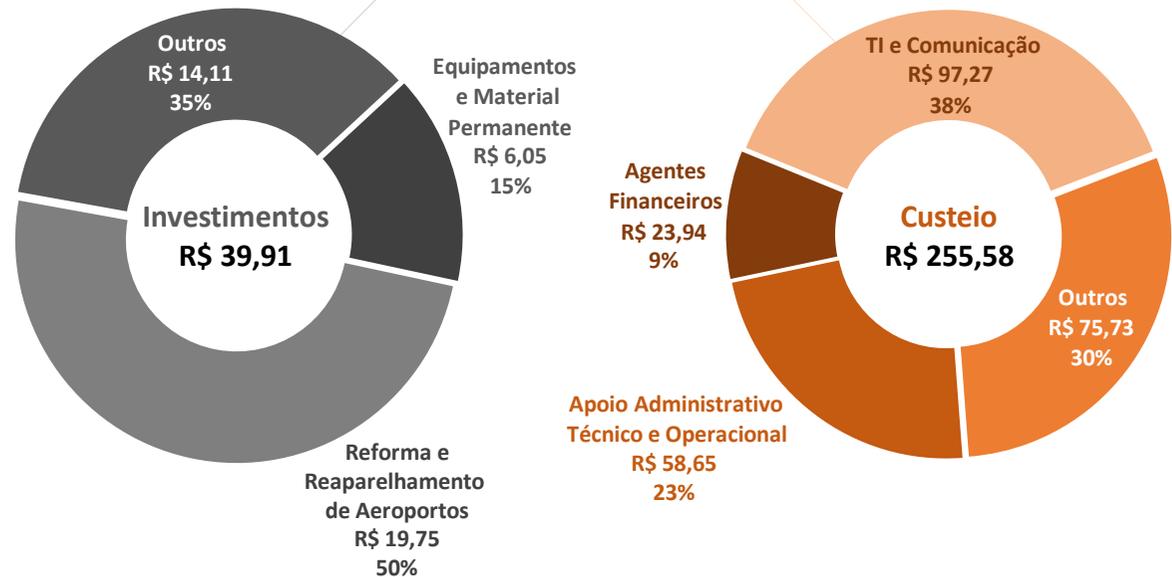
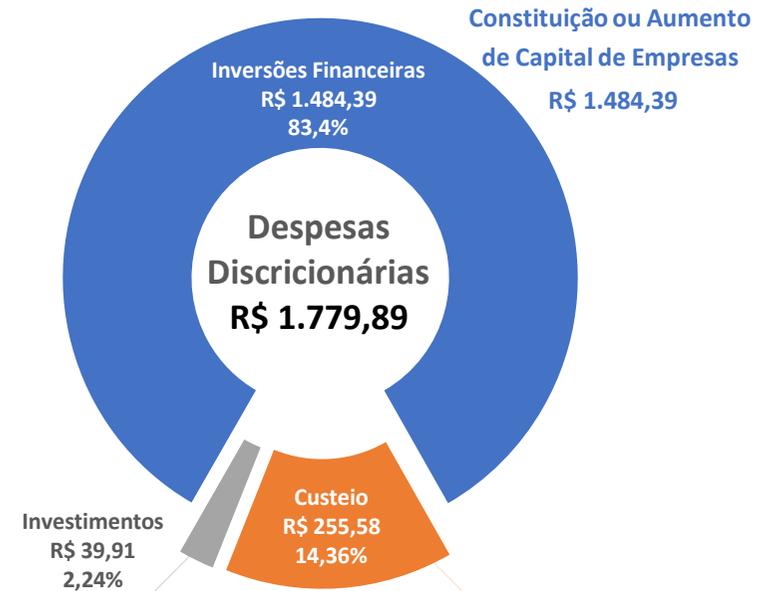
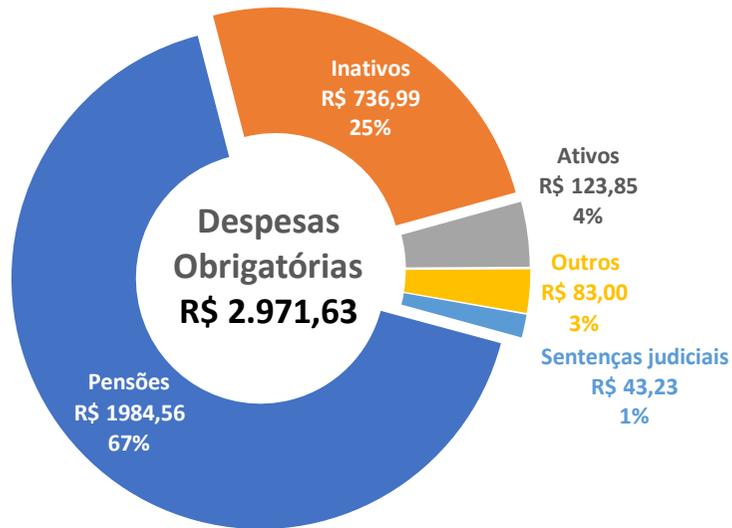
Para 2020, estão previstos nove leilões de terminais portuários, com previsão de investimentos de R\$ 900,0 milhões.

Terminais portuários: um em Fortaleza/CE (Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza – 1º trimestre); um em Paranaguá/PR (PAR 32 – 4º trimestre); quatro em Itaqui/MA (IQI03, IQI11, IQI12 e IQI13 – 2º trimestre); dois em Santos (STS 14 E STS 14 A – 3º trimestre) e um em Salvador/BA (ATU12 – 4º trimestre).

Com investimentos públicos, está em fase final de execução da dragagem do Porto do Rio Grande/RS, que vai retirar cerca de 16,0 milhões de metros cúbicos de sedimentos depositados ao longo dos 30,0 quilômetros do canal de acesso ao porto, aumentando novo calado do porto que passará de 12,8 metros para 14,0 metros, ampliando ainda mais a capacidade de movimentação de cargas.

Além disso, pretende-se trabalhar em ações de planejamento e gestão com finalidade estratégica, tais como: desenvolvimento de programas de manutenção, ampliação, modernização, construção, fiscalização e elaboração de estudos técnicos das hidrovias.

4.2. Demonstração da eficiência e conformidade legal de áreas relevantes de gestão que contribuíram para o alcance dos resultados da UPC no exercício

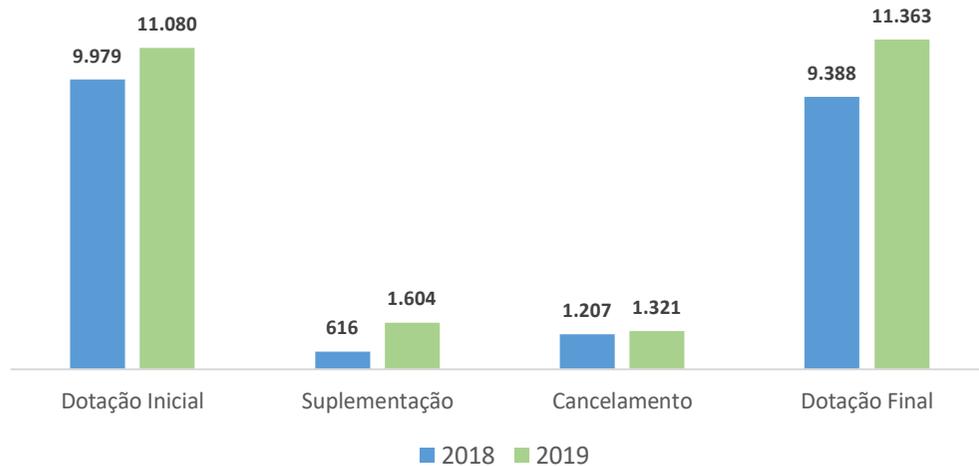


4.3. Gestão orçamentária e financeira

Gestão Orçamentária e Financeira

A Lei 13.808, de 15/01/2019, Lei Orçamentária Anual de 2019 (LOA/2019), consignou aos órgãos da Administração Direta do Ministério da Infraestrutura – MInfra e aos Fundos vinculados (Fundo da Marinha Mercante – FMM; Fundo Nacional da Aviação Civil – FNAC; e Fundo Nacional de Segurança e de Educação no Trânsito – FUNSET) dotação orçamentária inicial no total de R\$ 11.079,93 milhões, chegando ao término do exercício com uma dotação orçamentária final de R\$ 11.362,66 milhões.

Dotação Orçamentária (R\$ milhões)



Fonte: Tesouro Gerencial.

R\$ 11.363 milhões - Orçamento Total - 2019

R\$ 3.300 milhões

Despesas Obrigatórias: são aquelas em que o órgão tem a obrigação legal ou contratual de realizar, ou seja, são despesas cuja execução é mandatória, tais como: pessoal e encargos sociais, sentenças judiciais.

R\$ 2.571 milhões

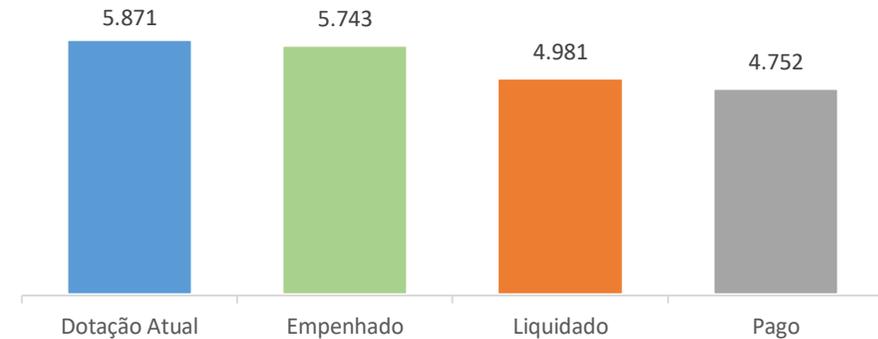
Despesas Discricionárias: são aquelas cuja execução decorre da avaliação ou escolha do gestor acerca da conveniência e oportunidade de sua realização.

R\$ 5.492 milhões

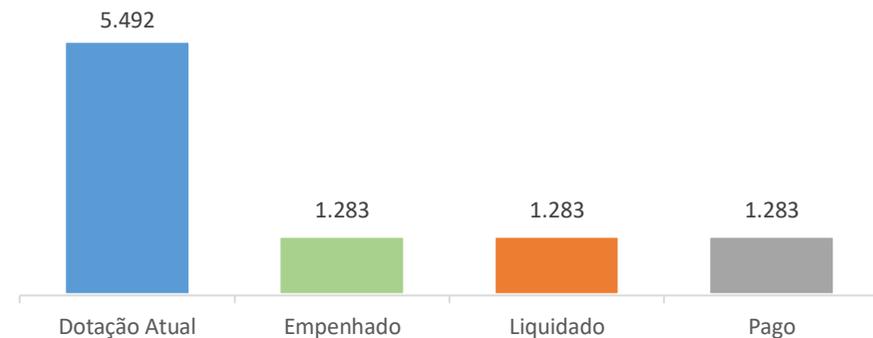
Despesas Financeiras: concessão de empréstimos e financiamentos.

Execução Orçamentária e Financeira

Orçamento 2019
Despesas Obrigatórias e Discricionárias (R\$ milhões)



Orçamento 2019
Despesas Financeiras (R\$ milhões)



A baixa performance orçamentária concentrou-se, exclusivamente, nas despesas financeiras contabilizadas na ação orçamentária 0118 – Financiamentos à Marinha Mercante e à Indústria de Construção e Reparação Naval, pertencente ao Fundo da Marinha Mercante. Isso aconteceu porque, em 2019, boa parte dos recursos liberados pelo mencionado Fundo estiveram lastreados em dotações orçamentárias de 2018 (Restos a Pagar). Além disso, o cenário desfavorável para o setor reduziu significativamente o ritmo de contratação de financiamentos destinados à realização das obras de construção naval, circunstância procedente, em especial, da diminuição da demanda da Petrobras por serviços de navegação; da instabilidade no mercado mundial de óleo e gás; e da situação econômica do país.

Perfil do Gasto por Programa de Governo

Dos programas do PPA 2016/2019 atribuídos ao MInfra, cabe a esta UPC a execução parcial dos programas especificados na tabela abaixo, nos quais atuam também, na maior parte da lista, as unidades vinculadas.

R\$ milhões

Programas do PPA 2016/2019	Dotação Final	Despesas Empenhadas	Despesas Liquidadas	Despesas Pagas	Desempenho Orçamentário
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e) = (b)/(a)
0089 - Previdência de Inativos e pensionistas da União	3.032,06	2.982,27	2.981,33	2.768,07	98,36%
0909 - Operações Especiais - Outros Encargos Sociais	2.071,31	2.045,97	1.492,78	1.492,08	98,78%
2086 - Transporte Aquaviário	5.504,30	1.296,06	1.280,66	1.280,66	23,55%
2126 - Programa de Gestão e de Manutenção do Ministério da Infraestrutura	464,97	418,36	362,77	347,45	89,97%
Outros (*)	290,02	284,18	146,81	146,76	97,99%
TOTAL	11.362,66	7.026,83	6.264,35	6.035,02	61,84%

Fonte: Tesouro Gerencial

(*) = Programas **2087** - Transporte Terrestre; **2048** - Mobilidade Urbana e Trânsito; **2017** - Aviação Civil; **0911** - Remuneração de Agentes Financeiros e **0910** - Operações Especiais: Gestão da Participação em Organismos e Entidades Nacionais e Internacionais.

Conforme demonstrado no gráfico a seguir, os programas 0089 e 0909 juntos representam cerca de 71,56% da execução orçamentária (despesa empenhada) de 2019. No programa 0909 sobressaem as ações direcionadas para o aumento do capital da União às empresas estatais Infraero e Companhias Docas, de modo a viabilizar, respectivamente, a execução de investimentos nos modais aéreo e aquaviário.

Já o programa 2086, que corresponde a 18,44% do montante empenhado em 2019, contempla ações voltadas para a ampliação e modernização dos serviços de transporte aquaviário, incluindo, entre os seus objetivos, a adequação da capacidade portuária à demanda de passageiros e de carga; o aprimoramento da gestão e governança do setor portuário; dentre outros. Diferentemente dos demais, o programa 2086 apresentou baixo desempenho orçamentário no ano de 2019 (23,55%) em razão dos fatos que inviabilizaram a plena utilização da dotação consignada na ação orçamentária 0118.

Programas de Governo – Participação da UPC
Valores empenhados em 2019



Fonte: Tesouro Gerencial.

Perfil do Gasto por Finalidade

R\$ milhões

Finalidade	2019			2018			Variação - Valor Empenhado 2019/2018	
	Empenhado	Liquidado	Pago	Empenhado	Liquidado	Pago	Em Reais (R\$)	Em Percentual
Pessoal	3.219,99	3.211,36	2.982,58	3.299,47	3.289,41	3.056,10	-79,48	-2,41%
Custeio	348,75	255,83	255,33	446,10	243,95	242,59	-97,34	-21,82%
Investimentos	149,83	39,96	39,91	492,93	30,40	29,84	-343,10	-69,60%
Inversões Financeiras	3.308,25	2.757,20	2.757,20	4.485,54	4.425,82	4.425,82	-1.177,29	-26,25%
Total	7.026,83	6.264,35	6.035,02	8.724,04	7.989,58	7.754,35	-1.697,21	-19,45%

Fonte: Tesouro Gerencial.

- Gastos com Pessoal: Incluem as despesas com pessoal ativo, inativo, pensionistas e encargos sociais, benefícios a servidores (assistência médica, auxílios transporte, alimentação e pré-escolar), auxílio-funeral, indenizações e ajudas de custo.
- Despesas de Custeio: Abrangem os serviços de apoio às atividades finalísticas (estudos, consultorias etc) e os gastos destinados à manutenção organizacional, tais como os serviços de tecnologia da informação e comunicação, locação de imóveis, serviços de apoio administrativo e operacional, serviços de energia elétrica, de vigilância etc.
- Investimentos: Englobam as obras e reaparelhamento em aeroportos, projetos de engenharia, instalações, aquisição de equipamentos e material permanente, desenvolvimento de sistemas de TI etc.
- Inversões Financeiras: Referem-se à alocação de recursos para o aumento de capital de empresas estatais não dependentes e à concessão de empréstimos e financiamentos para a construção e reparação de embarcações e de estaleiros navais.

Variações entre os Valores Empenhados em 2019 e 2018

No tocante às despesas com pessoal, a diminuição de 2,41% (R\$ 79,48 milhões) em relação ao ano de 2018 teve como principal causa o desligamento de 4.984 pensionistas/inativos da folha de pagamento, constante da programação orçamentária vinculada à administração direta do MInfra.

Já a variação negativa de 21,82% (R\$ 97,34 milhões) na rubrica de custeio foi motivada principalmente pelos seguintes fatos: a) inexistência de recursos no orçamento/2019 para despesas atípicas, como a que aconteceu em 2018 com a remoção do navio naufragado no Porto de Vila do Conde (Barcarena/PA); b) redução das despesas concernentes à liquidação da Companhia Docas do Maranhão – CODOMAR, que se aproxima à extinção de suas atividades; e c) transferência das ações orçamentárias de dragagens da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, ocorrida em 2019, por força da MP nº 882/2019.

A queda de 69,60% (R\$ 343,10 milhões) nos empenhos relativos à rubrica de investimentos também foi consequência das mencionadas alterações de competências, medidas estas idealizadas com o propósito de atenuar as atribuições de natureza operacional da administração centralizada, fortalecendo, assim, a sua atuação na formulação de políticas de transporte.

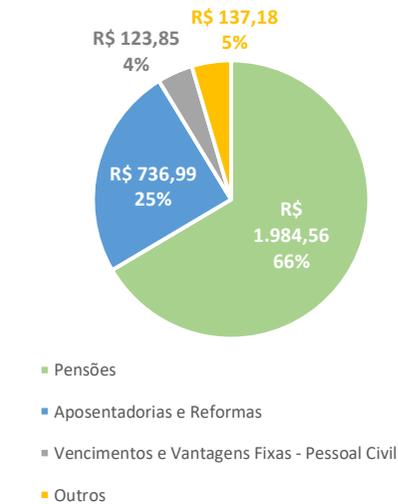
Com relação às inversões financeiras, a redução de 26,25% procede dos fatos que influenciaram, em 2019, a performance das contratações dos financiamentos no âmbito da carteira do FMM.

Execução Financeira

Os pagamentos efetuados com base na dotação orçamentária 2019 alcançaram a cifra de R\$ 6.035,02 milhões, o que representou uma execução de 85,89% sobre o total empenhado. Os valores pagos à conta de dotações de exercícios anteriores (Restos a Pagar) totalizaram a quantia de R\$ 547,97 milhões, ou seja, 45,63% do estoque de restos a pagar inscritos e reinscrito líquidos. A soma desses números revelam uma execução financeira 2019 de R\$ 6.582,99 milhões, conforme detalhamento abaixo:

Finalidade	Dotação 2019 Valores Pagos (a)	Restos a Pagar - RP			Execução Financeira Total - 2019 (e) = (a) + (c)
		Inscritos e Reinscritos Líquidos (b)	RP Pagos (c)	RP a Pagar (d) = (b) - (c)	
Pessoal	2.982,58	238,94	238,90	0,04	3.221,48
Custeio	255,33	206,94	113,70	93,24	369,03
Investimentos	39,91	656,96	186,73	470,23	226,64
Inversões Financeiras	2.757,20	98,08	8,64	89,44	2.765,84
Total	6.035,02	1.200,93	547,97	652,96	6.582,99

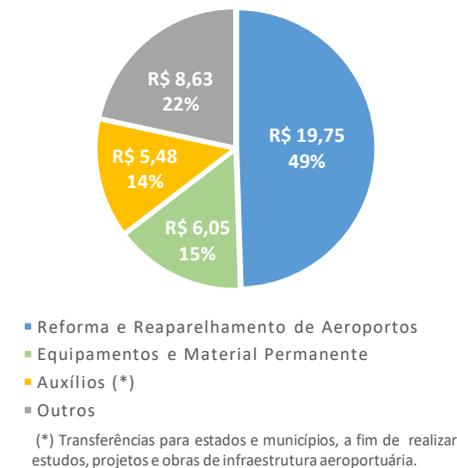
Detalhamento da Despesa com Pessoal
Valores pagos em 2019 (R\$ milhões)



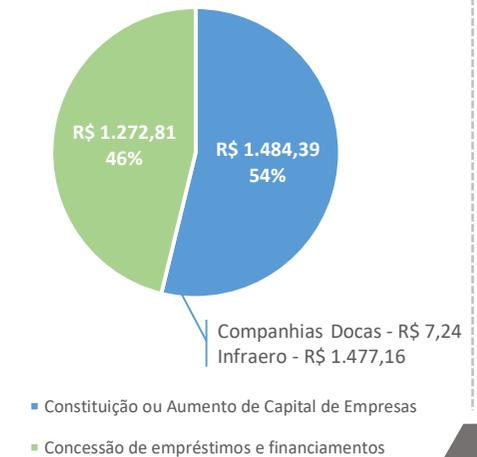
Detalhamento da Despesa com Custeio
Valores pagos em 2019 (R\$ milhões)



Detalhamento da Despesa com Investimentos
Valores pagos em 2019 (R\$ milhões)

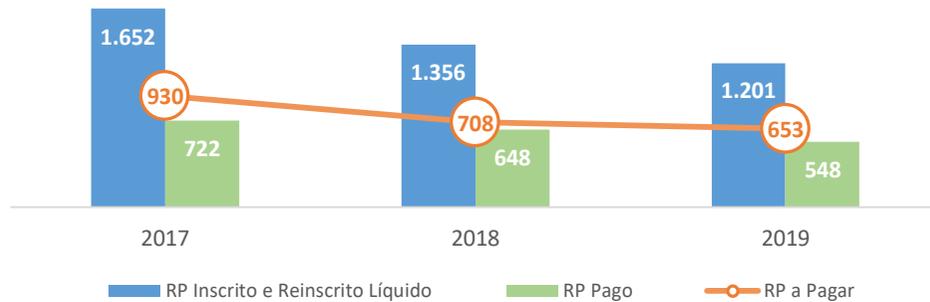


Detalhamento da Despesa com Inversões Financeiras
Valores pagos em 2019 (R\$ milhões)



Fonte: Tesouro Gerencial.

Restos a Pagar - 2017 a 2019 (R\$ milhões)



Fonte: Tesouro Gerencial.

O gráfico acima revela a tendência de queda do saldo a pagar de RP processados e não processados, movimento que ganhou força com a edição do Decreto nº 9.428/2018 que determinou, no final de 2019, a anulação automática dos Restos a Pagar não processados inscritos até o exercício de 2016, e não liquidados ao término do exercício de 2019. Do total de RP cancelado no âmbito da UPC em 2019, da ordem de R\$ 507,93 milhões, cerca de 77,39% foi resultante das anulações de empenhos impostas pelo mencionado Decreto.

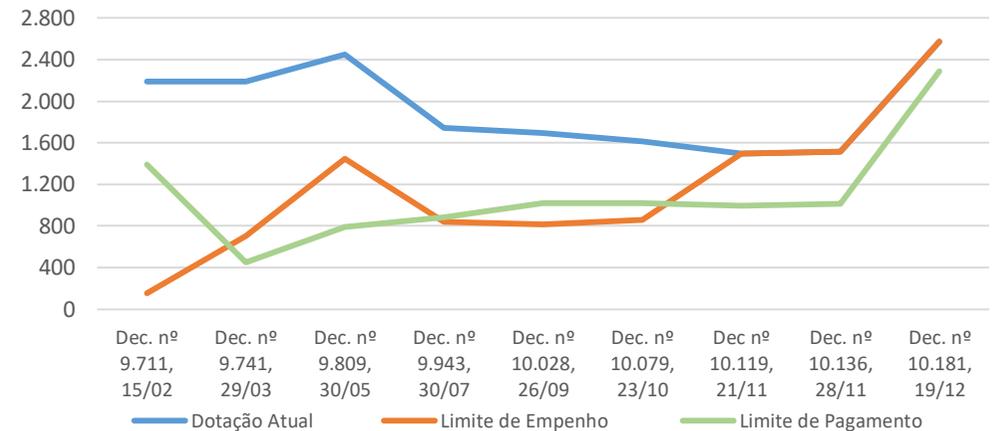
Contingenciamento

O Relatório de Avaliação de Receitas e Despesas do 1º bimestre/2019 evidenciou uma projeção de receitas abaixo do esperado para o exercício. Tal perspectiva obrigou o Poder Executivo a retardar, temporariamente, a execução das despesas discricionárias (contingenciamento), de modo a assegurar o cumprimento da meta primária estabelecida na Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO/2019. Em que pese a sua magnitude, o contingenciamento em tela não prejudicou o atendimento das despesas com funcionamento e manutenção organizacional e tampouco as atividades finalísticas consideradas prioritárias no âmbito da UPC.

Os esforços envidados pela Pasta com vistas ao descontingenciamento de dotações surtiram efeito, por completo, no mês de novembro/2019, o que possibilitou chegar ao encerramento do exercício com um percentual empenhado de 98,58% sobre o total de dotação discricionária aprovada.

Durante a vigência da citada restrição, a UPC decidiu direcioná-la basicamente às ações orçamentárias referentes à integralização de capital em favor da Infraero e das Companhias Docas, cujas dotações só foram totalmente liberadas para execução no final de 2019, conforme gráfico a seguir. Por consequência, parte significativa do aporte de capital planejado para aquelas empresas foi efetivada dias antes do término do exercício, fato que afetou, em alguma medida, o ritmo dos investimentos por elas programados, especificamente daqueles cuja implementação dependia do recebimento de recursos do ente controlador.

Dotação e Limite - Despesas Discricionárias (R\$ milhões)



Fonte: Tesouro Gerencial.

Desafios e Ações que geram impacto na Gestão Orçamentária e Financeira

Desafios:

- Cumprir satisfatoriamente a missão institucional num cenário de recursos limitados;
- Aumentar os investimentos públicos em infraestrutura de transportes;
- Criar mecanismos para ampliar a participação da iniciativa privada nos investimentos do setor de transportes;
- Aprimorar a gestão orçamentária e financeira, com foco na eficiência e na efetividade do gasto;
- Promover a sintonia entre as emendas parlamentares incidentes na peça orçamentária e as prioridades estratégicas definidas para o setor.

Ações:

- Dar continuidade às atividades de racionalização de despesas correntes;
- Identificar, dentro e fora da organização, exemplos de soluções administrativas que promovam a redução de custos que possam ser seguidos;
- Promover a melhoria e a padronização dos processos de contratação de bens e serviços;
- Centralizar a gestão de despesas administrativas no âmbito da administração direta com o propósito de obtenção de ganhos de escala;
- Implantar a gestão estratégica integrada, a fim de fortalecer os instrumentos de gestão e a buscar o alinhamento de ações e do emprego eficiente dos recursos públicos;
- Divulgar os resultados alcançados com as medidas de racionalização de despesas implementadas;
- Aperfeiçoar a aferição de custos no sentido de subsidiar a avaliação e o acompanhamento da gestão orçamentária e financeira.

4.4. Resultados e desempenho da gestão

Conformidade legal

A Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas do Ministério da Infraestrutura – COGEP promoveu a adoção de novos instrumentos legais de gestão como o Acordo de Cooperação Técnica nº 02/2019, de 28/08/2019, assinado pelo ME e MInfra, que normatiza como se dará a transferência dos 65 mil inativos do MInfra para o ME, alinhado ao Decreto nº 9.498, de 10/09/2018, visa centralizar o atendimento e a prestação de serviços aos inativos em um único órgão, e como resultado dessa estratégia, espera-se, segundo os cálculos do governo federal, a economia de aproximadamente R\$ 10 milhões por ano. Essa ação resultou na movimentação de aproximadamente 250 colaboradores, que em sinergia com os processos de trabalho do Ministério da Economia vão permitir mais celeridade e eficiência na gestão dos inativos do Governo Federal.

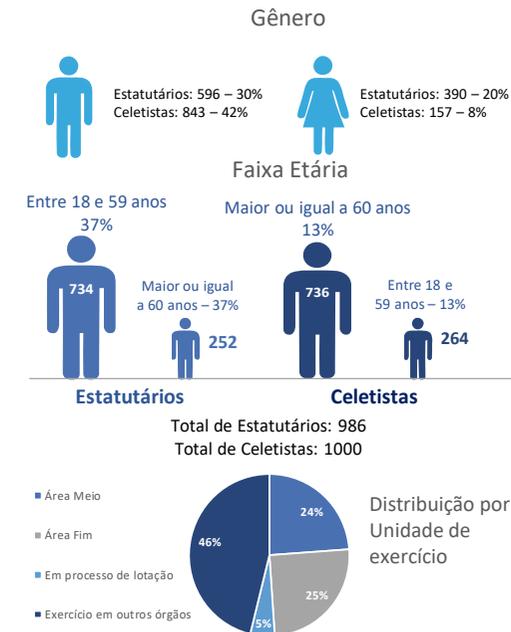
Outro destaque foi a elaboração da Portaria 5.010 de 28 de novembro de 2019 que estabelece o Ponto Eletrônico e o teletrabalho aos colaboradores do Ministério. Ações que têm por objetivo aumentar a produtividade, economizar recursos públicos dos contribuintes e garantir maior transparência.

Também foram publicadas as Portarias nº 544, de 04 de setembro de 2019 (estabelece parâmetros para análise do requisito de reputação ilibada do Ministério da Infraestrutura) e da Portaria nº 545, de 04 de setembro de 2019 (que estabelece os procedimentos para indicação, seleção, nomeação e designação de ocupantes de Cargos em Comissão e Funções de Confiança do Ministério da Infraestrutura). Essas inovações são resultado de uma profunda mudança de cultura no órgão com foco por meio de gestão gerencial focada na competência, meritocracia e probidade administrativa.

Avaliação da força de trabalho

O Quadro de Pessoal Permanente é diversificado, composto por ativos permanentes com perfil voltado a área administrativa e corpo gerencial e finalístico composto em boa parte por servidores de carreiras transversais com destaque para Analistas e Especialistas de Infraestrutura.

Em que pese a incorporação do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN (que atualmente corresponde a 2% da força de trabalho), foram solicitadas 156 aposentadorias no exercício, que correspondem a 10 vezes ao número de pedidos do ano anterior.



Estratégias de recrutamento e alocação de pessoas

A fim de compor a força de trabalho deste Ministério, foram solicitados 58 servidores para atividades estratégicas do MInfra.

Estratégias de recrutamento e alocação de pessoas

A execução do Orçamento de 2019, no âmbito da COGEP – Coordenação Geral de Gestão de Pessoas teve como principal elemento o pagamento de pessoal. Efetivamente, foram pagos R\$ 2.982.907.003,00 (dois bilhões, novecentos e oitenta e dois milhões, novecentos e sete mil e três reais) do total de R\$ 3.307.695.727,00 inicialmente destinados à Unidade Gestora. Isso demonstra que mais de 90% da dotação inicial foi efetivamente executada por esta UG.

Os elementos de despesas, vencimentos e vantagens fixas representaram aproximadamente 60% dos gastos com pessoal ativo, em 2019. O custeio remanescente encontra-se rateado entre retribuições, gratificações, adicionais, indenizações, decisões judiciais e benefícios.

A concretização da transferência do pagamento dos inativos da folha do MInfra para o ME, irá refletir em mais de 2 bilhões de reais em despesas pagamento, números que demonstram o empenho da gestão quanto a promoção do ganho da eficiência administrativa e orçamentária.

Avaliação de desempenho

As avaliações foram realizadas em conformidade com o novo regramento aplicado aos ciclos de avaliação de desempenho, aplicável aos órgãos afetados pela reestruturação administrativa de que tratou a Medida Provisória nº. 870, de 1º de janeiro de 2019, convertida na Lei nº. 13.844, de 18 de junho de 2019 e observado o contido na Nota Técnica nº. 9204/2019, da Secretaria de Gestão e Desempenho de Pessoal do Ministério da Economia/SGDP/ME, veiculada por meio do Ofício-Circular nº. 237/2019/DIALE/SGP/ME. Ademais, todos os respectivos atos internos foram revogados e editada a Portaria/MInfra nº. 5.243, de 31 de dezembro de 2019, estabelecendo nova disciplina ao processo avaliativo, cujo ciclo de atividades e de apuração foram redefinidos para 2020.

Gratificação de Desempenho

Devido ao processo de reformulação da avaliação de desempenho, os resultados obtidos na avaliação implementada no ciclo de 2018 permaneceram inalterados e vigentes no Exercício de 2019, conforme disciplinado na Nota Técnica nº. 9204/2019, da Secretaria de Gestão e Desempenho de Pessoal do Ministério da Economia/SGDP/ME, veiculada por meio do Ofício-Circular nº. 237/2019/DIALE/SGP/ME

Cargos Gerenciais

Em 2019, dos 515 cargos gerenciais deste Ministério, 364 encontravam-se ocupados por servidores/empregados com vinculação efetiva com a Administração Pública, equivalendo a 70,6% do total, de que trata o Decreto nº 9.000, de 08 de março de 2017.

Tipos de Capacitações	Quantitativo de Ações	Total de Horas	Nº de participações*
Ações sem investimento	12	83	670
Ações com investimento	34	864	460
Licenças para capacitação	13	2.790	13
Ações voltadas a qualidade de vida e motivação	10	529	2006
Total	69	4.266	3.149

Em relação ao exercício anterior, foram investidos 5 vezes mais recursos em capacitação, sendo aplicados mais de R\$ 650 mil reais com 100% de execução do orçamento planejado. As ações foram focadas em capacitações voltadas principalmente ao corpo gerencial e áreas finalísticas, sem esquecer de oportunizar ao corpo técnico capacitações voltadas à melhoria da eficiência dos processos de trabalho, comunicação e sinergia.

Buscou-se também capacitar os servidores quanto às mudanças de cultura aplicadas pela gestão gerencial voltada para resultados e ao planejamento estratégico da instituição.

Outra mudança, foi a adoção de processos de seleção para as capacitações, voltados para as competências, meritocracia e uniformização de oportunidades de crescimento.

Principais desafios e ações futuras



Implantação de trabalho remoto de forma e aumentar a produtividade e reduzir despesas relacionadas a custos fixos



Implantação de uma Central de Atendimento ao público, voltada a prestar com maior celeridade informações aos servidores e cidadãos.



A partir de abril o ponto eletrônico estará em sua fase de produção e serão realizadas compensações financeiras para a União de forma automática, além de garantia de maior transparência quanto ao cumprimento das jornadas de trabalho dos servidores e estagiários.



Migração da folha de pagamento dos servidores inativos para o ME no primeiro semestre de 2020. Economia esperada de cerca de 10 milhões de reais ao ano, centralização de 2 bilhões de reais em pagamentos anuais de inativos e movimentação de mais de 250 colaboradores.



Produção de relatórios gerenciais on-line com possibilidade de atualização em tempo real e com uso de inteligência artificial.



Aprimoramento dos processos de trabalho de Gestão de Pessoas para maior eficiência de modo a permitir que seja feito mais com o mesmo.



Promoção de capacitações voltadas a resultados e universalização das oportunidades de capacitação por meio de editais de seleção.



RH sem papel. Conversão dos processos físicos para o meio digital e realização dos serviços somente por meio eletrônico, com foco na agilidade durante a prestação dos serviços.



Realização de estudos para recomposição da força de trabalho para melhorar a qualidade dos serviços prestados.

4.5. Gestão de licitações e contratos

Contratações Realizadas em 2019: 37
Valor total contratado: R\$ 19.198.813,35

Pregões: 6
Dispensa de Licitações: 16
Inexigibilidade: 10
ARP: 5

Contratações mais relevantes

PREGÕES	Estimado	Contratado
	R\$ 11.551.803,22	R\$ 6.435.530,75
Principais		
Manutenção Predial	R\$ 7.870.616,48	R\$ 4.489.999,64
Impermeabilização Ed. Anexo, Bloco R	R\$ 2.093.272,79	R\$ 1.147.113,50
Serviços de apoio à Assessoria de Comunicação.	R\$ 947.683,72	R\$ 376.232,62

Pregão Eletrônico: Lei nº 10.520/2002 e Decreto nº 5.450/2005

As contratações pela modalidade pregão totalizaram R\$ 6.435.530,75, ante um valor estimado no momento da contratação, de R\$ 11.551.803,22. Em outras palavras, por meio dos pregões, foi atingido cerca de 44% de economia no valor contratado em relação ao montante estimado, totalizando um ganho econômico à administração de cerca de R\$ 5,4 milhões.

DISPENSA	R\$ 75.158,10
Principais	
Limpeza e adesivação de placas de sinalização	R\$ 17.559,90
Restauração das Medalhas do Mérito Mauá	R\$ 17.150,00
Locação de Espaço para cerimônia de entrega das Medalhas do Mérito Mauá	R\$ 10.280,00
INEXIGIBILIDADE	R\$ 4.276.022,92
Principais	
Serviços Postais (CORREIOS)	R\$ 1.949.087,40
Software ArcGIS	R\$ 1.310.450,92
Credenciais Passe Livre	R\$ 490.000,00

Contratações de baixo valor (até R\$17.600,00): artigo 24, inciso II da Lei nº 8.666/1993.

Inexigibilidade de Licitação nº 02/2018, enquadrada no artigo 25 caput da Lei nº 8.666/1993.

As contratações de Manutenção predial e da obra de impermeabilização do Ed. Anexo do Ministério da Infraestrutura foram iniciativas necessárias para a garantia de condições salubres e adequadas de trabalho aos colaboradores da pasta. A contratação de Manutenção Predial, ademais, representou oportunidade de enxugamento contratual, com redução de custos administrativos e alcançando maior economicidade e melhores preços à Administração, ao concentrar serviços antes cobertos por diversos contratos, como manutenção preventiva e corretiva de câmeras de segurança, combate a incêndio, sistema de alarmes, telefonia e manutenção predial.

Entre as principais contratações na modalidade Dispensa, de valor inferior a R\$ 17.600,00, destacam-se aquelas referentes à realização da Cerimônia de entrega das Medalhas do Mérito Mauá, reinstituídas pelo Ministério da Infraestrutura como forma de reconhecimento a cidadãos que contribuíram significativamente ao desenvolvimento da infraestrutura nacional.

As contratações por inexigibilidade são, sobretudo, relativas a produtos e serviços exclusivos a um único fornecedor. Destacam-se nessa categoria, os contratos para fornecimento de serviços postais, firmados com os Correios, a contratação do software ArcGIS, ferramenta de informações geográficas essenciais aos serviços de engenharia e planejamento da infraestrutura que compõem a missão do MInfra, e a contratação de Credenciais para o Programa Passe Livre, iniciativa da Pasta que proporciona a pessoas com deficiência e carentes gratuidade em passagens rodoviárias interestaduais.

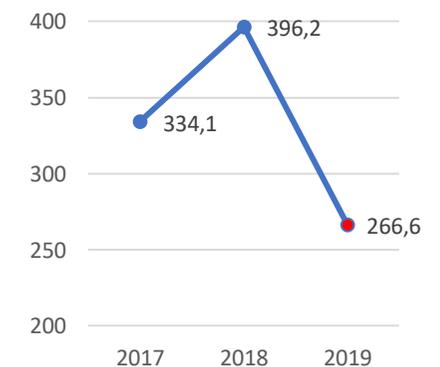
Evolução da Produtividade

Objetivo Operacional	Indicador	Unidade de Medida	Fórmula / Cálculo		2017	2018	2019
Indicadores de tempo médio da fase interna da contratação de serviços (Assinatura da 1ª versão do Termo de Referência até a publicação do aviso)	Tempo médio da fase interna da contratação de serviços	Dias	Somatório dos dias necessários para a elaboração de termo de referência (IN2/2010) ou Estudo Técnico Preliminar (INS/2017) e publicação do edital	Meta	110	100	200
				Realizado	334,1	396,2	266,6
				Meta atingida	-203%	-296,00%	-33%

Houve considerável redução no tempo médio da fase interna para contratações de serviços. Tal fato deve-se ao amadurecimento da implantação das regras e diretrizes do procedimento de contratação de serviços definidos pela Instrução Normativa nº 5/SGMPDG, de 25 de maio de 2017.

A revisão da meta em 2019, com a definição de prazo mais realista para a conclusão da fase interna dos processos de contratação, teve efeito positivo no índice de sucesso. Com uma redução de mais de 100 dias no tempo médio de tramitação da fase interna da contratação de serviços.

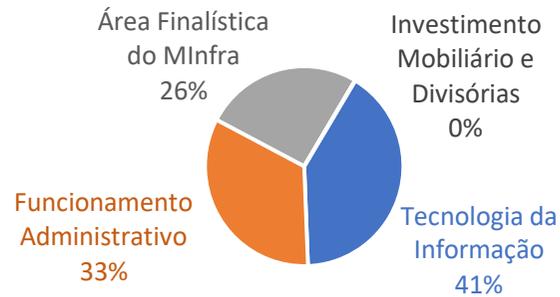
Dias de Tramitação



4.6. Gestão patrimonial e de infraestrutura Predial

Gastos por Finalidade	
Tecnologia da Informação	R\$ 118.225.061,00
Funcionamento Administrativo	R\$ 96.595.263,82
Área Finalística do MInfra	R\$ 74.993.124,90
Investimento Mobiliário e Divisórias	R\$ 96.136,96
TOTAL (contr. Custeio e Invest.)	R\$ 289.909.586,68

Gastos por Finalidade



Objetivos Estratégicos

As contratações de atividade-meio objetivam, de modo geral, garantir condições adequadas de trabalho aos servidores e colaboradores do Ministério, provendo serviços de suporte logístico que englobam manutenção predial, segurança, materiais de consumo, limpeza e serviços de apoio administrativo, permitindo que o Ministério da Infraestrutura cumpra sua missão institucional.

Desafios

O planejamento das contratações públicas do Ministério da Infraestrutura é um grande desafio uma vez que trata-se da fase mais sensível e que irá nortear todas as fases seguintes das contratações. Assim, a qualificação do pessoal assume uma grande importância no andamento dos processos, inclusive, em decorrência das recorrentes mudanças da legislação na gestão de licitações e contratos.

Vem sendo buscado o aprimoramento das contratações, com otimização dos processos, inclusive junto às áreas finalísticas e às entidades vinculadas. Esse objetivo visa alcançar maior eficiência nos gastos e otimizar o trabalho.

A unificação e enxugamento de contratos permanece como um desafio a ser enfrentado. No ano de 2019, foi promovida a contratação unificada de serviços de manutenção predial, reduzindo custos administrativos e otimizando a gestão dos serviços.

Estão sendo, igualmente, envidados esforços no sentido de fortalecer os sistemas de governança e integridade. Foram implementados normativos internos de fiscalização de contratos e de pagamentos.

Gestão patrimonial

Movimentação Patrimonial	
Entradas:	5.174
Baixas:	4.389
Movimentações:	50.713

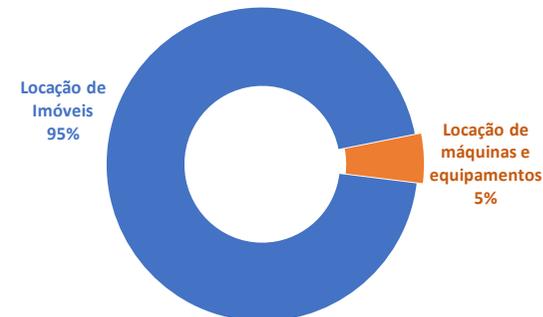
Principais Mudanças e Desmobilizações	
Setor	Bens Movimentados
Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas	3.272
Biblioteca	2.502
Coordenação-Geral de Recursos Logísticos	957

Desfazimento de Ativos e desmobilizações

- Leilão de 12 Automóveis, em parceria com o Ministério da Economia – desfazimento provocado pela adoção do sistema TaxiGov, que resultou no recolhimento de R\$ 160.700,00 aos cofres públicos;
- 7 lotes de bens antieconômicos e irrecuperáveis destinados a OSCIPs;
- 9 lotes doações de lotes de bens inservíveis direcionadas a Estados, Municípios e Autarquias Federais;
- Doações de 21 caminhões de combate a incêndio destinados a aeródromos de estados e municípios.

Locação

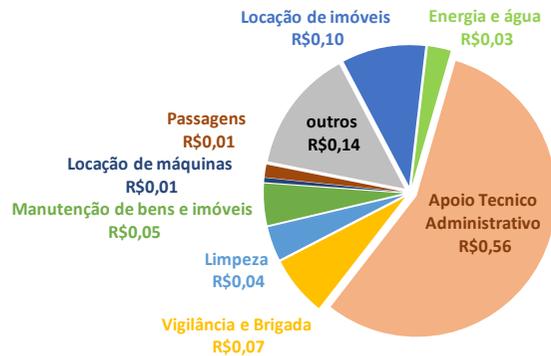
Despesas com locações	
Locação de Imóveis	R\$ 9.305.321,70
Locação de máquinas e equipamentos	R\$ 495.686,76



Os gastos com locação concentram-se no aluguel do Ed. Montes, onde estão alocadas as Secretarias Nacionais de Aviação Civil e de Portos e Transportes Aquaviários. Nesse sentido, o MInfra vem empreendendo esforços no sentido de otimizar o uso dos espaços à disposição da pasta, com o objetivo de reduzir os gastos locatícios.

Funcionamento Administrativo	
Locação de imóveis	R\$ 9.305.321,70
Energia e água	R\$ 2.572.522,43
Apoio Técnico Administrativo	R\$ 54.135.370,44
Vigilância e Brigada	R\$ 6.646.179,16
Limpeza	R\$ 3.774.220,80
Manutenção de bens e imóveis	R\$ 4.617.634,71
Locação de máquinas	R\$ 495.686,76
Passagens	R\$ 1.415.483,24
Outros	R\$ 13.632.844,58
TOTAL	R\$ 96.595.263,82

Funcionamento Administrativo

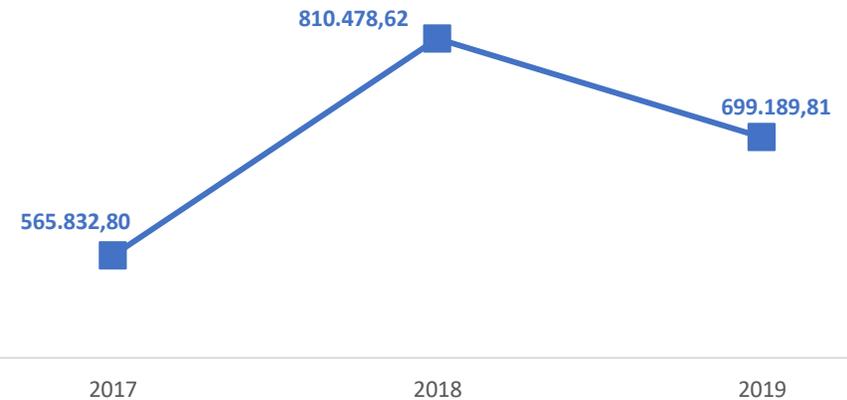


Entre os gastos de Funcionamento Administrativo, destacam-se os referentes a locação de mão de obra, quais sejam: Apoio Técnico Administrativo, Vigilância e Brigada e Limpeza. A prestação de serviços de apoio administrativo e de secretariado são essenciais à execução de atividades acessórias aos serviços vinculados a esta Pasta. A manutenção dos serviços de vigilância, brigada, copeiragem e limpeza, são indispensáveis ao funcionamento e manutenção dos espaços de trabalho do Ministério de forma confortável, higienizada e segura. A adequação dos ambientes da Pasta para o recebimento de novas unidades como o DENATRAN, bem como pelas alterações estruturais do novo Ministério da Infraestrutura, demandaram esforços nas áreas de manutenção predial e engenharia.

Em que pese o elevado peso relativo da despesa, o valor executado com serviços de terceirização em 2019 representou uma redução de 23% em relação a 2018, resultante de iniciativas de racionalização e de maior aproveitamento da mão de obra promovidas pela gestão.

Almoxarifado

Consumo Almoxarifado



O aumento de consumo do ano de 2017 para 2018 é explicado pela absorção das então Secretaria Especial de Portos e Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República pelo Ministério dos Transportes, formando o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o que acarretou em aumento significativo no número de colaboradores da Pasta.

No ano de 2019, já configurado o atual Ministério da Infraestrutura, com a absorção de unidades como o DENATRAN, a redução no consumo é significativa, resultado da implementação do Sistema de Almoxarifado Virtual e de maior conscientização dos colaboradores em prol da economia de recursos.

Principais desafios e ações futuras:

- Promover modernização da infraestrutura dos edifícios Sede e Anexo do Bloco R da Esplanada dos Ministérios;
- Otimizar a ocupação predial, reduzindo necessidade de locações;
- Planejar as ações futuras para aquisições de materiais permanentes para substituição de itens obsoletos;
- Implantar o Sistema Integrado de Gestão Patrimonial – SIADS, em conformidade com a Portaria nº 385, de 28 de novembro de 2018, do MPDG;
- Qualificar as equipes através da contratação de treinamentos e cursos de capacitação;
- Modernização das fiações e instalações elétricas do imóvel;
- Instalação de usina solar fotovoltaica na cobertura do Ed. Anexo, no âmbito de programa do Ministério de Minas e Energia.

4.7. Gestão da tecnologia da informação

Conformidade Legal

Para garantir a conformidade legal da gestão de TI, o Ministério da Infraestrutura - MInfra analisa e implementa um grande conjunto de orientações estabelecidas ou referenciadas pelo Governo Federal, órgãos de controle, Ministério da Economia/ME, órgão central do Sistema de Administração de Recursos de Tecnologia da Informação (SISP), Secretaria de Governo Digital – SGD/ME, Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República - GSI/PR, padrões internacionais para a manutenção dos serviços de TI, além de obedecer aos comandos estabelecidas em seus normativos internos, assim assegurando a conformidade legal da gestão de TI.

Modelo de Governança de TI

A Governança de Tecnologia da Informação compreende mecanismos de liderança, estratégia e políticas em Tecnologia da Informação, para dar suporte à organização, visando a prestação de serviços à sociedade.



O Modelo de Governança de TI do MInfra tem como principais instâncias o Comitê de Governança Digital do MInfra - CGD-MInfra, o Comitê de Segurança da Informação do MInfra – CSI/MInfra e o Comitê Executivo de Tecnologia da Informação e Comunicação - CETIC/MInfra. Os comitês têm como objetivo propor e aprovar políticas relativas à Tecnologia da Informação, estabelecer mecanismos para a comunicação e institucionalização, além de monitorar e acompanhar sistematicamente estas políticas.

Principais Instrumentos da Gestão de Tecnologia da Informação do MInfra:

A Governança de Tecnologia da Informação utiliza alguns instrumentos de gestão para a execução das ações de TI da organização. Entre eles se destaca o Plano Diretor de Tecnologia da Informação e Comunicação (PDTIC). O PDTIC possibilita justificar a aplicação de recursos de TI, minimizando o desperdício e garantindo maior controle, para aplicar recursos naquilo que é considerado mais relevante e, por fim, melhorando o gasto público e o serviço prestado à sociedade.



Em dezembro de 2019 foi aprovado e publicado o Plano Diretor de Tecnologia da Informação e Comunicação do Ministério da Infraestrutura para o período 2019-2022. A íntegra do PDTIC estão publicadas no Portal do Ministério da Infraestrutura e podem ser acessadas através do link <https://infraestrutura.gov.br/pdtic>.

Comitê de Governança Digital CGD/MInfra



Comitê de Segurança da Informação do MInfra - CSI/MInfra



Montante de Recursos Aplicados em Tecnologia da Informação

O montante de recursos aplicados para despesas em Tecnologia da Informação apresentou um acréscimo aproximado de 35% em relação a 2018, em face de novos serviços e repactuações contratuais.

Comparativo de Recursos Empenhados – Anual*



Custeio 2019 💰

0,5% a 6% do orçamento: Suporte de Switches de Acesso, Suporte e Banco de Dados, Solução de Armazenamento de Dados, Certificados Digitais, Gerenciamento de Projetos, Manutenção de Softwares Adobe e ArcGIS, Balanceador de Carga, Impressão Corporativa, Ativos de Rede, Aconselhamento de TI, Gerenciamento de Banco de Dados e Infolvia.

7% a 34% do orçamento: Solução de Segurança, Licenças Microsoft, Soluções de Tecnologia e Fábrica de Software.

60% do orçamento: Gestão de Serviços e Infraestrutura

Investimento 2019 💰

0,5% a 5% do orçamento: Projetores, Ativos de Rede, Softwares Visum e ArcGIS

6% a 30% do orçamento: Switch de Acesso, Solução de Segurança e Armazenamento de Dados

65% do orçamento: Aquisição de Computadores

* O MInfra possui outros contratos de TI, firmados com a empresa pública SERPRO, que atendem aos serviços de Trânsito, Portos e Marinha Mercante e que totalizam R\$ 136,5 milhões anuais.

Contratações Mais Relevantes em TI

As contratações relevantes em TI foram realizadas em conformidade com as metas, objetivos e planejamento estratégico do órgão e estão associadas às soluções oferecidas para o aprimoramento, eficiência e continuidade dos trabalhos desenvolvidos.



Principais Iniciativas (Eventos, Sistemas, Projetos, Soluções) e Resultados na Área de TI

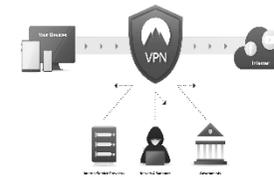
- Integração ao serviço de avaliação da plataforma Gov.br;
- Construção/implementação do Barramento de serviços;
- Construção/implementação do cardápio de serviços;
- Construção/implementação de Infraestrutura Inteligente;
- Construção/implementação do catálogo de componentes;
- Entregue a Federalização de logins, para compatibilidade ao gov.br;
- Modernização da arquitetura de sistemas;
- Entrega do aplicativo da função alerta de relatórios do SIGESA, para o monitoramento de licenças ambientais;
- Lançamento da integração do Sistema Passe Livre à base do Benefício de Prestação Continuada - BPC;
- Entrega do Sistema de Controle de Projetos para estaleiros e embarcações;
- Realizado o evento Seminário SEI;
- Implementação de Impressão Segura;
- Prototipação do projeto de Inteligência Artificial no MInfra.
- Implementação de controle de acesso aos sistemas externos;
- Conformidade com Design System do Governo Federal;
- Disponibilização de ferramenta de Business Intelligence - BI.
- Implantação de barramento de integração e peticionamento eletrônico de documentos.
- Realizada o evento Jornada Devops.

Equipe da Coordenação-Geral de TI

-  20 servidores ou empregados públicos, sendo 10 Analistas em TI descentralizados do Ministério da Economia
-  12 colaboradores terceirizados, sendo 2 em secretariado.

Segurança da Informação

O Ministério da Infraestrutura, por meio da Portaria nº 5.121, de 11 de dezembro de 2019, designou os integrantes do Comitê de Segurança da Informação e Comunicações – CSI/MInfra. Em 19 de dezembro de 2019 o CSI reuniu-se para deliberação acerca da nova Política de Segurança da Informação e Comunicação do MInfra – POSIC/MInfra, dos normativos complementares à POSIC para respostas a incidentes de segurança da informação, para cópias de segurança, correio eletrônico/identidade e controle de acesso.



Ações

- Implementação de atualização do Firewall;
- Implementação de anti-apam e anti point protection;
- Implementação de detecção avançada de ataques;
- Contratada solução de segurança em virtualização;
- Realização de teste de avaliação de segurança no wi-fi do Minfra;
- Implementação de coletor de eventos (logs);
- Implementado o balanceador de carga;
- Elaboração das normas complementares à Política de Segurança da Informação e Comunicação do MInfra – POSIC.

Principais desafios e ações futuras



- Soluções em nuvem
- Campanhas de segurança da informação
- Nova rede de acesso wireless
- Implementação de web application firewall
- Implementação das normas complementares de segurança
- Implementar monitoramento e balanceamento em todos os serviços
- Garantir a disponibilidade e desempenho de sistemas
- Atualização dos sistemas legados
- Atendimento à Lei Geral de Proteção de Dados - LGPD
- Apoio à transformação digital de processos e serviços do Minfra.
- Implementar uma equipe de respostas e tratamento a incidentes
- Contratação links redundantes
- Novo portal de serviços
- Nova governança de dados

4.8. Sustentabilidade ambiental

Critérios de sustentabilidade nas contratações e aquisições

No âmbito da gestão desta Pasta, são adotados critérios de sustentabilidade ambiental na aquisição de bens e contratação de obras e serviços, em acordo com o previsto na IN SLTI/MPOG n.º 01/2010, de 19/01/2010.

Todos os editais para aquisições de bens e contratação de obras e serviços preveem os “critérios de sustentabilidade”, conforme modelos disponibilizados pela AGU, em conformidade com o Decreto nº 7.746/2012.

Além do mais, são adotadas práticas diárias de sustentabilidade e racionalização dos gastos em processos de aquisição de bens, na contratação de serviços ou obras, além de realizar ações com vistas à economia da manutenção e operacionalização predial, redução do consumo de energia e água, utilização de tecnologias e materiais que reduzam o impacto ambiental.

Reciclagem e Coleta Seletiva

O compromisso do Ministério da Infraestrutura com a sustentabilidade também se traduz na intensificação dos esforços de coleta seletiva e reciclagem.

Em 2019, foram recolhidas das dependências da Pasta todas as lixeiras de uso genérico, sendo substituídas por sistema de separação com o objetivo de favorecer o processo de reciclagem.

Os prédios também contam com estações de coleta e pilhas e baterias, promovendo o descarte consciente desses materiais.



Sustentabilidade no MInfra

Papel

Para redução de consumo próprio de papel, os funcionários são orientados a imprimir apenas documentos estritamente necessários, com restrições práticas como a exigência do uso de senha pessoal para acesso às impressoras. Utiliza-se sempre a opção de impressão em frente e verso da folha, reduzindo em 50% o uso de papel ao se comparar com uma impressão de uma página por folha. Constatou-se, no ano de 2019, uma redução em 200 unidades de resma de papel, confirmando a tendência de queda e o resultado das campanhas de restrição de impressões. Ressalta-se que, em comparação com o ano de 2016, em 2019 houve uma redução de 34,3% no consumo de papel.

Consumo de Papel em resmas	
2016	7.308
2017	4.586
2018	4.929
2019	4.798

Água

São utilizadas torneiras automáticas em banheiros dos edifícios sob a jurisdição do Ministério. Foram, também, adotadas práticas de manutenção hidráulica e preventiva para evitar o desperdício de água. Apesar dessas iniciativas, o adensamento da ocupação do Ed. Anexo da Pasta ocasionou o aumento perceptível no consumo de m³ de água e esgoto.

Água e Esgoto (m³)	
2017	12.281
2018	11.506
2019	14.288

Energia

Em que pesem os esforços da administração para o uso consciente de energia elétrica, foi constatado aumento significativo do consumo desse recurso. Esse aumento explica-se tanto pela alocação de novas unidades do MInfra no Ed. Anexo, com destaque para o DENATRAN, a SNTT e a Coordenação-Geral de Recursos Logísticos, que implicaram em reformas e obras de alta demanda energética, quanto pela prorrogação do funcionamento das unidades do órgão, que acarretam no aumento do uso dos sistemas de ar-condicionado e iluminação. Foram reforçados os sistemas de iluminação externa dos prédios, visando prover maior segurança aos servidores e colaboradores, bem como aos pedestres do entorno dos Edifícios administrados pelo MInfra. Cientes da necessidade de redução do consumo energético, foram iniciados estudos para a modernização das fiações e instalações elétricas do imóvel, provendo maior segurança e economia aos espaços reformados. Ademais, encontra-se em fase estudos projeto de instalação de usina solar fotovoltaica na cobertura do Ed. Anexo, no âmbito de programa do Ministério de Minas e Energia para a Esplanada dos Ministérios, o que contribuirá para a redução do impacto ambiental dos edifícios do MInfra.

Energia Elétrica (kWh)	
2017	2.125.793
2018	2.148.031
2019	3.994.515

Plástico

A promoção do uso de copos de vidro tem se provado bem-sucedida: a Pasta não realiza novas aquisições de copos descartáveis desde 2017, sendo utilizados somente estoque acumulado de gestões anteriores. Em 2019, foram destinadas à reciclagem cerca de 10.000 unidades.

O Ministério da Infraestrutura busca de modo incessante o aprimoramento da gestão socioambiental de seus empreendimentos, empenhando-se para incorporar, da melhor forma possível, as boas práticas de gestão socioambiental e territorial nas fases de planejamento, implantação, expansão e operação da infraestrutura de transportes federal. No ano de 2019, o primeiro passo nesse sentido foi a criação de uma unidade técnica especializada na nova estrutura do Ministério: a Subsecretaria de Gestão Ambiental e Desapropriações - SGAD.

De acordo com o Art. 14 do Decreto nº 9.676, de 02 de janeiro de 2019, a SGAD é vinculada à Secretaria Executiva e tem como competências:

- I. coordenar e monitorar** atividades relacionadas ao equacionamento de questões socioambientais, de processos de remoção, remanejamento e instalação de interferências, de declaração de utilidade pública para desapropriação e de emissão de posse de imóveis necessários à execução de obras de implantação dos empreendimentos de infraestrutura das áreas de competência do Ministério; e
- II. promover a articulação interministerial** necessária à harmonização e ao equacionamento das questões que trata o inciso I do caput.

Um segundo passo relevante foi a adequação dos colegiados e instrumentos norteadores existentes à essa nova estrutura ministerial e aos desafios mais relevantes para o setor no cenário atual.

É nesse contexto que, em 28 de junho de 2019, foram publicadas as Portarias nº 2.865 e 2.866, desmembrando o então Comitê Socioambiental Permanente - COSAP em outros dois órgãos colegiados: o Comitê de Gestão Ambiental - COGEA e o Comitê de Gestão Territorial - COGET. Compostos por representantes de todas as unidades e entidades vinculadas ao MInfra, os Comitês têm por objetivo garantir a implementação das Diretrizes de Sustentabilidade e da Agenda de Sustentabilidade da Pasta, bem como tratar de matérias relacionadas à gestão ambiental e territorial do setor de infraestrutura de transportes.

Na sequência, por deliberação conjunta dos Comitês, foi iniciado processo coletivo de revisão e atualização das Diretrizes Socioambientais da Pasta. Além de apropriar questões relativas a todos os modos de transporte que integram o Ministério, o trabalho de atualização teve como premissa tornar as Diretrizes um instrumento mais tangível e objetivo. Como resultado desse esforço colaborativo, foi consolidado o documento denominado “Diretrizes de Sustentabilidade do MInfra”. De caráter estratégico e orientador, as Diretrizes se configuram como a principal referência para as ações do Ministério e entidades vinculadas na gestão socioambiental e de áreas afetas à infraestrutura.

Uma vez definidas as Diretrizes, foi idealizado um instrumento capaz de orientar a sua implementação, fomentar a sinergia e a convergência de esforços despendidos pelos diversos atores do setor, de modo a balizar as entregas a serem realizadas no período de cada gestão presidencial. A partir da realização de oficinas modais foram mapeadas diversas propostas de iniciativas em alinhamento com as Diretrizes de Sustentabilidade pré-estabelecidas, culminando, após processo de depuração, na consolidação da Agenda de Sustentabilidade do MInfra para o período 2020 - 2022, documento que sintetiza 15 linhas de ação e 51 ações a serem priorizadas pela atual gestão.

Ambos os documentos (Diretrizes e Agenda) foram construídos de maneira conjunta pelo COGEA e pelo COGET e aprovados em reunião ocorrida 03 de dezembro de 2019. Sua publicação está prevista para o primeiro bimestre de 2020.

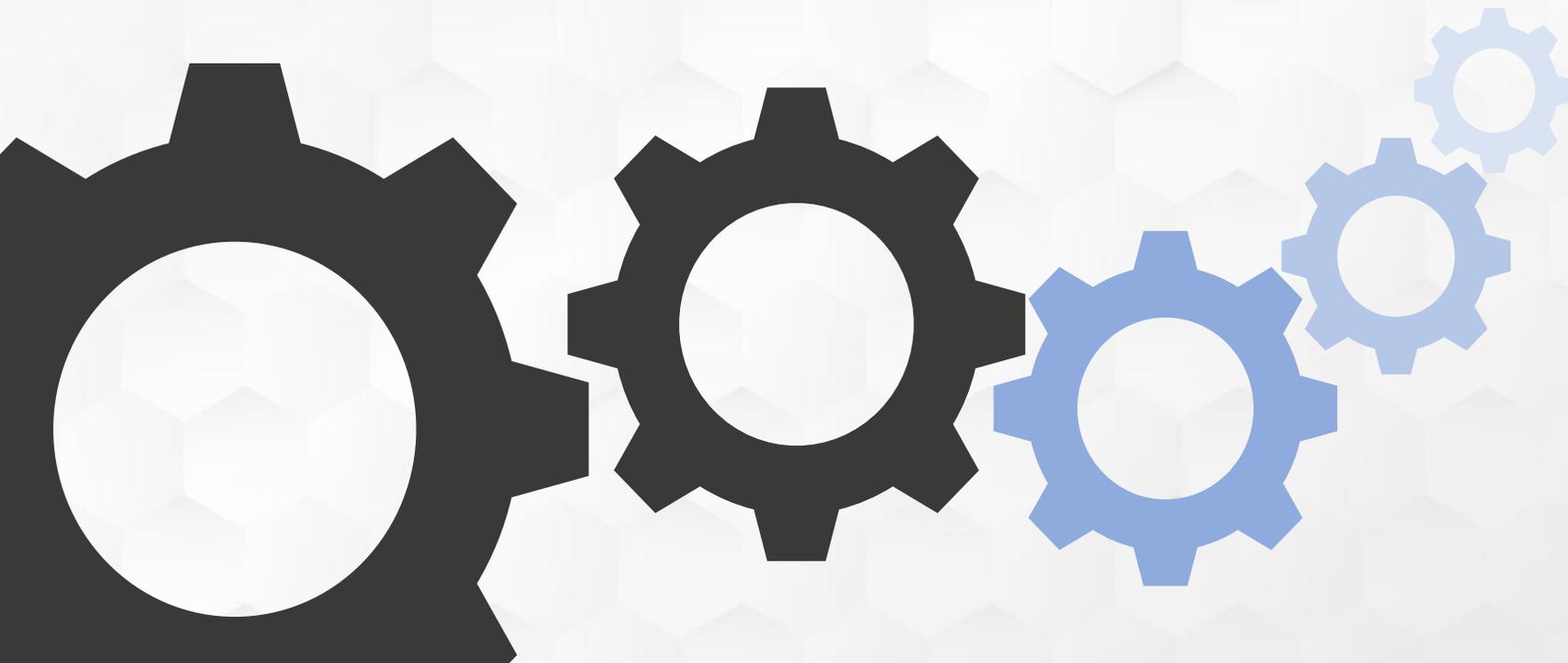
No intuito de estabelecer um sistema de medição capaz de aferir a evolução e o comprometimento ambiental do setor, em 2019 foram desenvolvidos Índices de Desempenho Ambiental – IDAs para os modos rodoviário, ferroviário e aeroportuário, utilizando as experiências e aprendizados obtidos com os Índices pré-existentis adotados pela ANTAQ e INFRAERO. Os IDAs servem de parâmetro para avaliar eficiência e estimulam boas práticas em gestão ambiental.

O IDA Rodoviário foi formalizado por meio da Portaria ANTT/SUINF nº 396, de 19/11/2019. Já o IDA Aeroportuário foi formalizado por meio da publicação do Edital nº 68, de 05/12/2019. O desenvolvimento do IDA Ferroviário foi concluído em janeiro de 2020. Por sua vez, o IDA Portuário já existia desde 2012.

A apuração dos IDA ocorrerá anualmente, sob responsabilidade das agências reguladoras (ANTT, ANAC e ANTAQ) e se dará de forma diferenciada para cada modo de transporte, de modo que sejam levadas em consideração as suas particularidades.

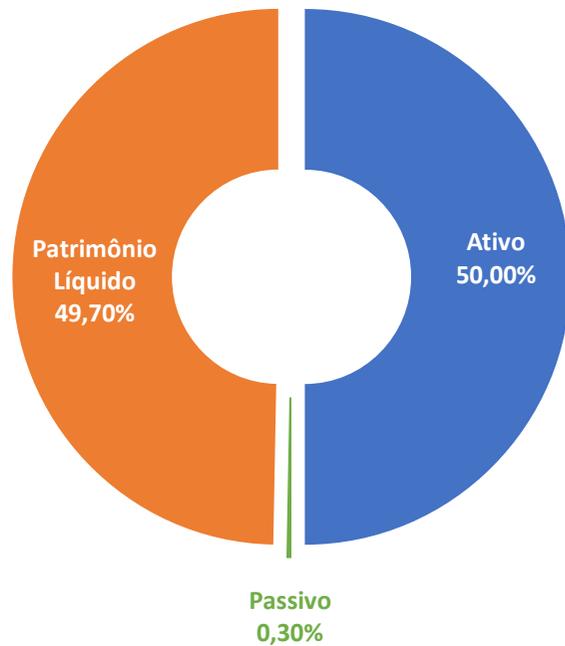


5. Informações orçamentárias, financeiras e contábeis



5.1. Gestão contábil

Resumo da Situação Financeira Contábil da UPC



Os ativos representam 50% do Balanço Patrimonial - BP do Ministério da Infraestrutura e são recursos financeiros e patrimoniais, controlados pelo Órgão como decorrência de eventos passados que resultem em benefícios econômicos futuros ou potenciais de serviços. Com relação aos passivos, a representação gira em torno de 0,30%, e compreendem as obrigações do Órgão oriundas de eventos passados que se espera que resultem em desembolso futuro ou potencial de serviço. Já o patrimônio líquido (PL), que no caso representa 49,70% do BP, é a diferença entre o total de ativos e passivos e demonstra o quadro patrimonial, a situação líquida, do Órgão.

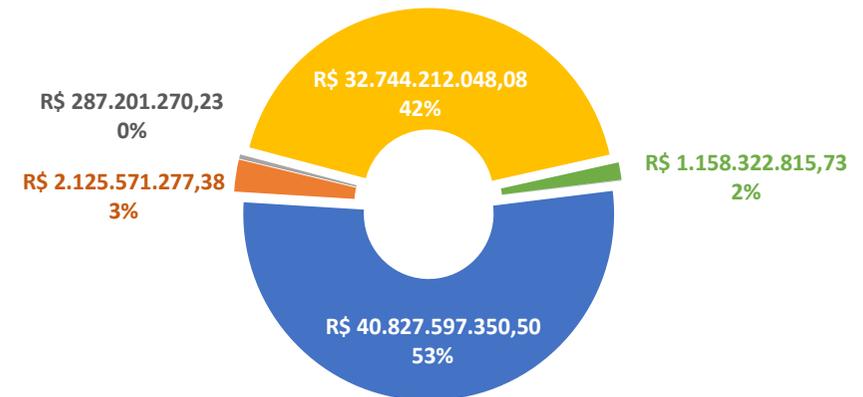


A conta Caixa e Equivalentes de Caixa é a que possui maior representatividade monetária, correspondendo a 52,91% do Ativo, composta pelos recursos em Bancos Conta Movimento, Aplicações na Conta Única e dos recursos no Limite de Saque. Em comparação ao exercício de 2018 verifica-se um acréscimo de 58,31%.

O Ativo Realizável a Longo Prazo representa 42,44% do Ativo e corresponde quase em sua totalidade aos Empréstimos e Financiamentos Concedidos do Departamento do Fundo da Marinha Mercante.

Outra conta com significativo montante é a de Créditos a Curto Prazo com 2,75% do total do Ativo. Mesmo que o registro de baixa de Financiamentos Concedidos, Amortizações recebidas dos agentes financeiros e/ou transferências para o curto prazo dos valores a receber de amortização no valor de R\$ 284.346.545,60, decréscimo de -11,80% em comparação ao último exercício de 2018.

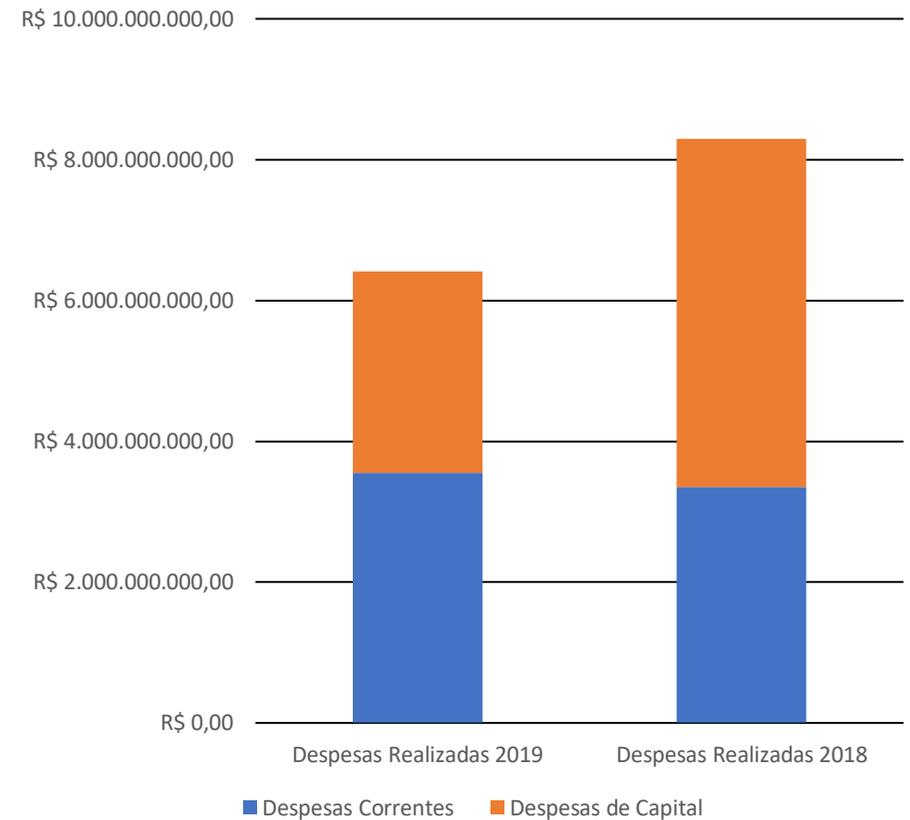
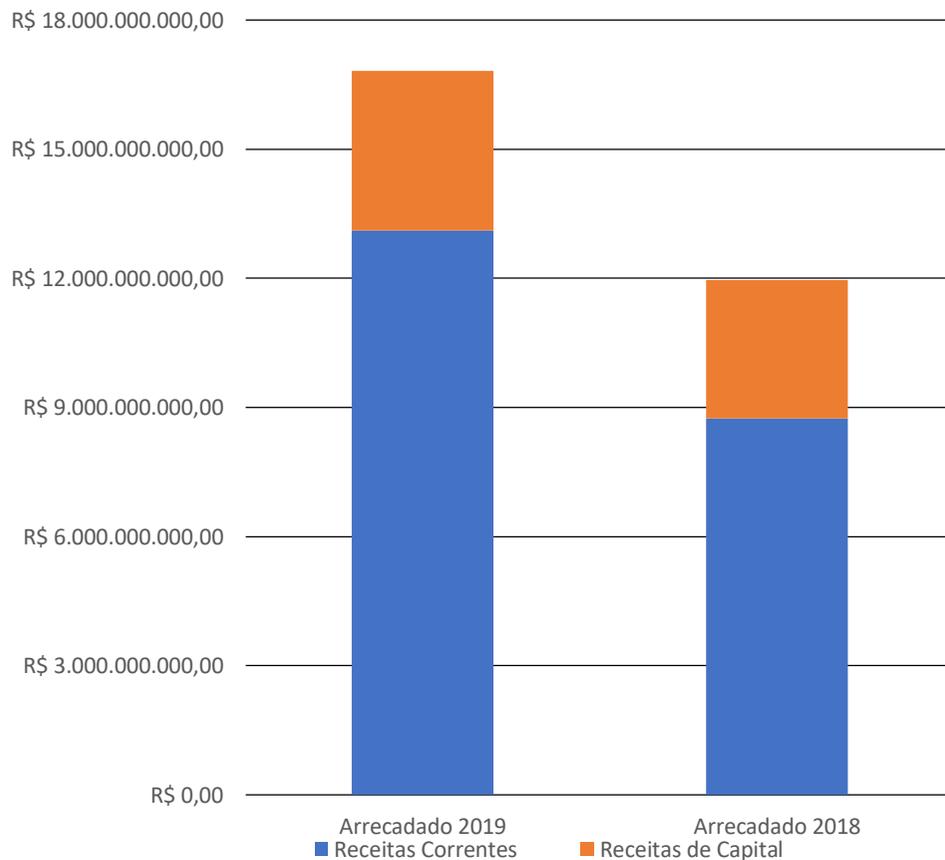
O imobilizado corresponde 1,50% do Ativo total composto pelos Bens Móveis e Imóveis, sendo os Bens Imóveis com maior representatividade.



O Minfra vêm proporcionando resultados positivos ao longo dos anos, já acumulado o resultado de exercícios anteriores no saldo de R\$ 66.154.881.598,94, e no ano de 2019 apresentou o resultado de R\$ 10.537.852.036,40, que representa 15,93% do resultado de exercícios anteriores.

Em 2019, as receitas arrecadadas foram de aproximadamente R\$ 16,8 bilhões de um total previsto de R\$ 11,2 bilhões, comparando com as receitas arrecadadas de 2018, R\$ 11,9 bilhões, ocorreu crescimento de 40,58%. Esse aumento está relacionado às delegações e concessões para exploração de infraestrutura aeroportuária registrado na FNAC, no qual se previa R\$ 1,1 bilhão de arrecadação e realizou-se R\$ 5 bilhões.

Outro motivo para aumento da receita entre os exercícios foi a incorporação do FUNSET, no qual alcançou-se R\$ 916 milhões em arrecadações.



Em 2019, as despesas realizadas foram de R\$ 6,4 bilhões, comparando as despesas realizadas de 2018 ocorreu decréscimo de -22,63%, sendo que nas Despesas Correntes não aconteceram variações relevantes, possuindo leve acréscimo entre os exercícios mesmo com a incorporação do FUNSET.

As despesas de Capital apresentam variação diminutiva de -42,01%. Um dos motivos foi a transferência da competência para realização de dragagem e infraestrutura portuária ao DNIT. Outra razão foi a baixa liberação de recursos por demanda ao DMM que repassa para o BNDES e Banco do Brasil recursos com finalidade de atendimento de despesas de empresas com renovação das suas frotas navais pelas quais, em 2018, ocorreram despesas de R\$ 3,3 bilhões e em 2019 dispêndios de R\$ 1,3 bilhão.

5.2. Principais fatos contábeis relativos à atuação e à situação financeira da UPC

Em concomitância ao plano de contenção de Restos a Pagar do Governo Federal, em atendimento ao princípio da nulidade orçamentária, previsto no art. 165, III, da Constituição Federal, C/C o art. 2º da Lei 4.320/1964, e ao princípio da gestão fiscal responsável, previsto no art. 1º da Lei Complementar 101/2000, Decreto nº 9.896/2019 e Decreto nº 9.428 de 28 de junho de 2018, em atenção aos artigos 3º e 5º, dos restos a pagar cancelados 65,97% foram por gestão contábil conforme gráfico.

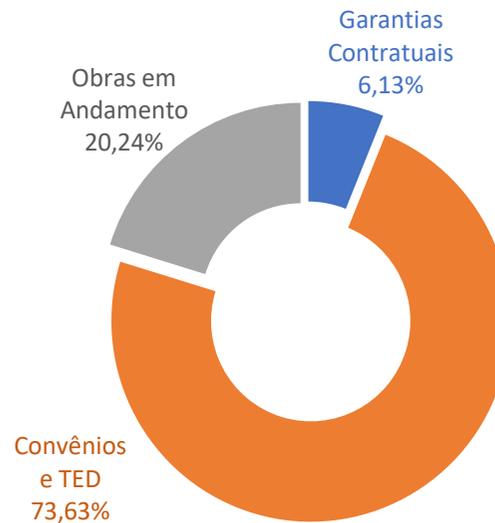


Transferência dos saldos contábeis da Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, em conformidade com a Portaria nº 1.200, de 08 de abril de 2019, que transferiu as unidades regionais da RFFSA, situadas nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, à administração do DNIT.

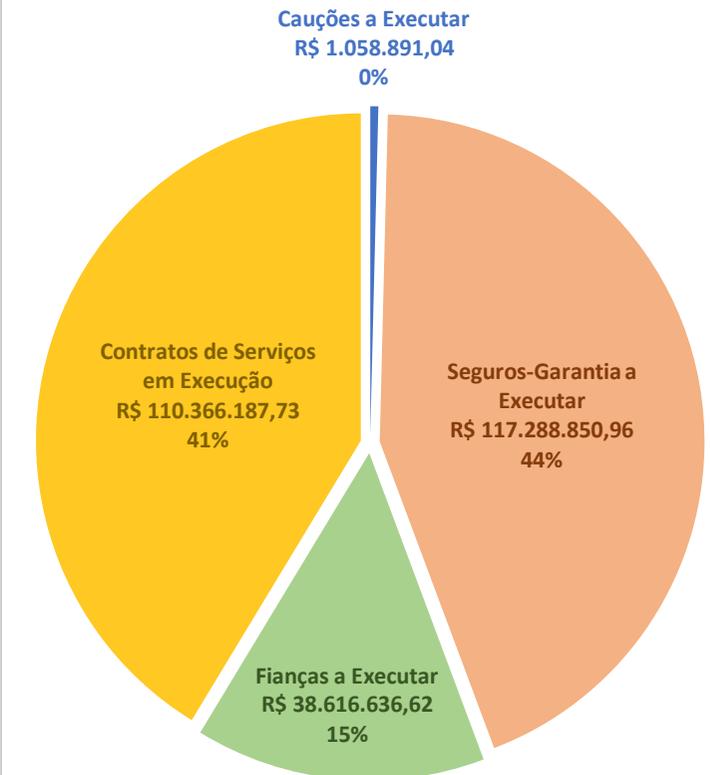
De acordo com o Decreto nº 9.676 de 02 de janeiro de 2019, alterado pelo Decreto nº 9.684/2019, no seu Capítulo II que rege a estrutura organizacional, deu-se a incorporação do Denatran pelo Ministério da Infraestrutura, que ocasionou a incorporação das contas do Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito na UPC.

Após análise do balanço do FUNSET verificou-se saldos alongados de passivos, no qual não eram devidos, e baixa de R\$ 2.018.978,72, que correspondeu a 3,43% dos passivos. Há ainda 96,57% dos passivos com saldo alongado por documentos duplicados dentro do sistema, a ser ajustado no início de 2020.

Transferência de saldos da SNTPA ao DNIT após a competência para realização de Dragagem e Infraestrutura Portuária, conforme Lei nº 13.844 de 18 de junho de 2019, Portaria nº 547 de 06 de setembro de 2019, extrato de sub-rogação nº 01/2019, 02/2019 e 03/2019 de 02 de junho de 2019.



Orientação e acompanhamento de baixa de Saldos Alongados e/ou Indevidos, tais quais: Cauções a executar, Seguro Garantia a executar, Fianças a executar e Contratos de Serviços. Tais baixas correspondem aproximadamente a R\$ 267.330 milhões. Com isso, os Demonstrativos Contábeis refletem com maior fidedignidade as informações prestadas.



Foi transferido ao DNIT saldo de Obras em Andamento, Garantias Contratuais e valores de Convênios e TED a liberar, a comprovar e em comprovação, de aproximadamente R\$ 1,82 bilhão.

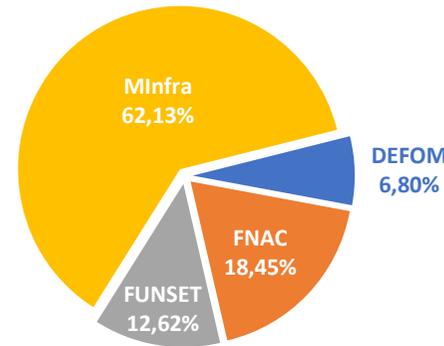
5.3. Normas legais e técnicas adotadas nas atividades orçamentárias, financeiras e contábeis da UPC

As informações sobre as demonstrações contábeis prestadas são realizadas pela Coordenação-Geral de Finanças e Contabilidade – CGFC, balanço consolidado do Ministério da Infraestrutura, em sua Administração Direta, Departamento do Fundo da Marinha Mercante – DMM (o Fundo da Marinha Mercante), Fundo Nacional da Aviação Civil – FNAC e Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET.

A conformidade contábil baseia-se nos procedimentos descritos no Manual SIAFI, nas macrofunções elaboradas pela Secretaria do Tesouro Nacional - STN, nas Normas Brasileiras de Contabilidade Pública aplicadas ao Setor Público – NBC TSP, nas edições do Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público - MCASP e nas legislações pertinentes ao assunto, sempre visando garantir a integridade, confiabilidade e veracidade das informações constantes no Sistema Integrado de Administração Financeira – SIAFI, utilizado pelo Governo Federal para execução dos atos e fatos de gestão orçamentária, financeira e patrimonial.

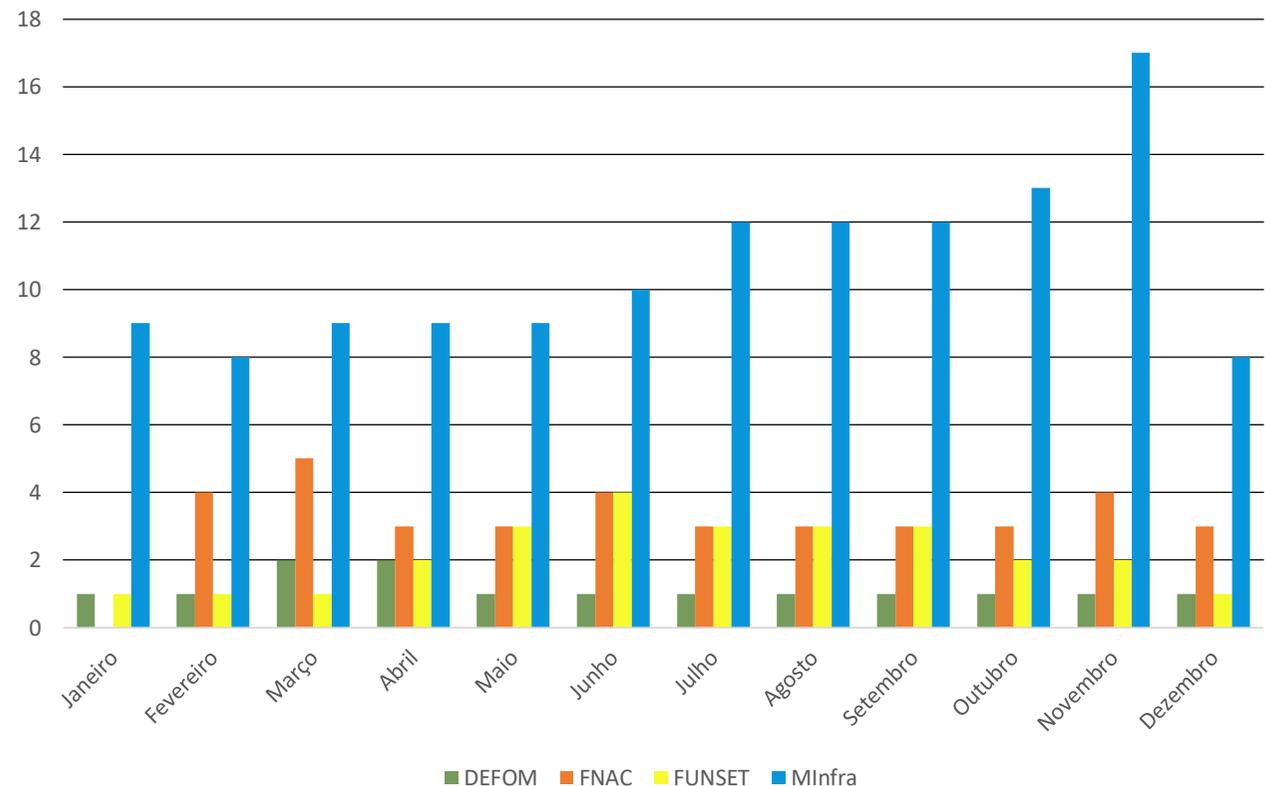
A CGFC utiliza recursos de ferramentas como o Power BI, elaboração de pesquisas no Tesouro Gerencial, planilhas de controles, bem como a elaboração de relatórios mensais encaminhados para as Unidades Gestoras discorrendo sobre restrições contábeis apontadas e lançamentos que necessitam ser analisados e se necessário regularizados, com o intuito de sanar as restrições.

Com o objetivo de disponibilizar a informação e garantir fidedignidade dos demonstrativos contábeis, o controle se faz por acompanhamento diário dos balanços e nas informações constantes no SIAFI, solicitando ajustes via telefonemas, e-mail, comunica SIAFI e ofícios, quando necessários.



No exercício de 2019 foram apontadas restrições contábeis conforme evidenciado nos gráficos. Esses registros são identificados, monitorados e realizado acompanhamento nas unidades até a devida regularização e/ou baixa.

O MInfra – Administração Direta possui o maior percentual das inconsistências contábeis com 62,13%, grande parte registrado na Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviárias e na Secretaria Nacional de Aviação Civil.

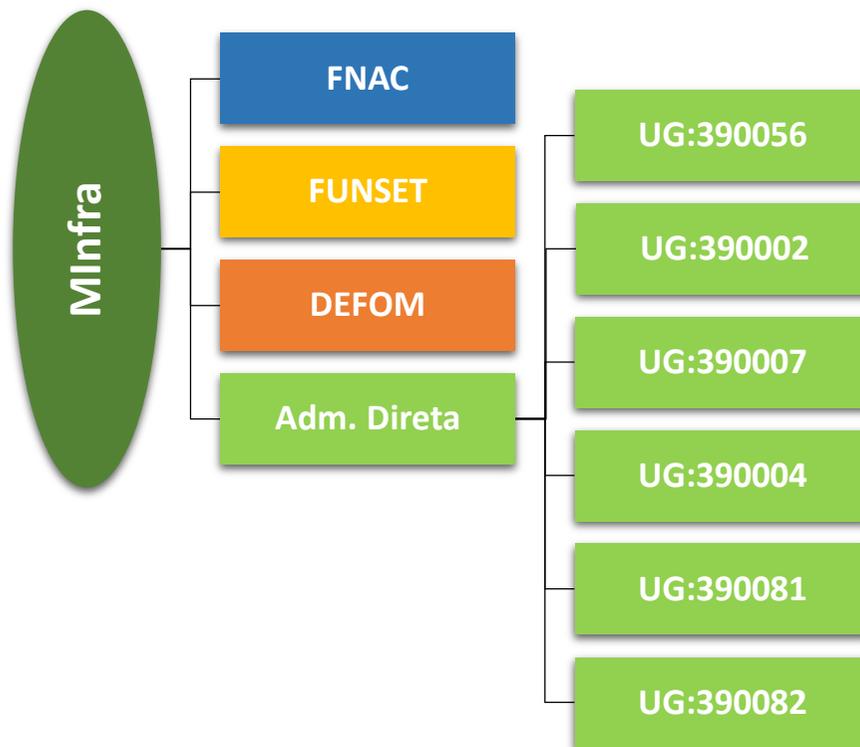


5.4. Informações dos contadores

O Contador responsável por cada UG tem como atribuição certificar que as Demonstrações Contábeis geradas pelo SIAFI estão em consonância com o disposto nas legislações pertinentes ao assunto, Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público (MCASP), Plano de Contas Aplicado ao Setor Público (PCASP) e com as macrofunções elaboradas pela STN.

Cada unidade gestora executora do MInfra e dos Fundos que lhes são vinculados dispõe de um responsável pelo registro de Conformidade Contábil no SIAFI. Este registro compete, somente, a profissional em contabilidade, devidamente registrado no Conselho Regional de Contabilidade – CRC, que esteja em dia com as obrigações profissionais e devidamente credenciado no SIAFI para este fim.

Abaixo observa-se a estrutura de unidades gestoras executoras - UGE no SIAFI:



Dentro da estrutura do MInfra existe a Setorial Contábil Superior, que não atua como unidade gestora executora, porém é de sua competência a orientação das demais unidades, evitar distorções das Demonstrações Contábeis, prevenir a ocorrência de inconsistências no SIAFI, bem como, atuar como interlocutora entre suas unidades e a Coordenação de Contabilidade da STN. No ano de 2019, os responsáveis pela Setorial Contábil Superior e unidades gestoras executoras estão listados por período de atuação:

CCONT/MINFRA

- Ivana Maria Botelho Taveira de Oliveira - 01/01/2019 a 19/08/2019
- Ricardo Aguiar dos Prazeres - 14/10/2019 a 31/12/2019

FNAC

- Allan Augusto Wachholtz - 01/01/2019 a 31/01/2019

FUNSET

- Evandro Luiz de Souza - 15/10/2019 a 31/12/2019

DEFOM

- Francisco Ferreira de Souza - 01/01/2019 a 30/04/2019
- Diego Jose da Silva Ramos - 27/05/2019 a 31/12/2019

UG: 390056

- Evandro Luiz de Souza - 01/01/2019 a 31/01/2019

UG: 390002

- Ivana Maria Botelho Taveira de Oliveira - 01/01/2019 a 20/05/2019
- Ana Josina Lopes da Silva - 20/05/2019 a 31/12/2019

UG: 390007

- Vera Cruz de Carvalho Melo - 01/01/2019 a 02/02/2019
- Paulo Roberto de Lima - 01/01/2019 a 12/09/2019

UG: 390004

- Evandro Luiz de Souza - 01/01/2019 a 31/12/2019

UG: 390081

- Amanda Fernandes Rabelo Prado - 01/01/2019 a 31/12/2019

UG: 390082

- Allan Augusto Wachholtz - 01/01/2019 a 31/12/2019

5.5. Demonstrações contábeis e notas e explicativas

Para acesso aos Demonstrativos Contábeis e Notas Explicativas do Exercício 2019 utilizar o link: <https://infraestrutura.gov.br/demonstracoes-contabeis.html>

As Demonstrações Contábeis são elaboradas em conformidade com a Lei nº 4.320/1964, o Decreto-Lei nº 200/1967, o Decreto nº 93.872/1986, a Lei nº 10.180/2001 e a Lei Complementar nº 101/2000 e também com as Normas Brasileiras de Contabilidade Técnicas do Setor Público (NBCT SP), do Conselho Federal de Contabilidade (CFC), do Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público (MCASP) e do Manual SIAFI – ambos da Secretaria do Tesouro Nacional.

Os documentos seguem o padrão de contabilidade aplicada ao setor público brasileiro e contêm:

- Balanço Patrimonial (BP);
- Demonstração das Variações Patrimoniais (DVP);
- Balanço Orçamentário (BO);
- Balanço Financeiro (BF);
- Demonstrações dos Fluxos de Caixa (DFC); e
- Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido (DMPL).

Ministério da Infraestrutura

A estrutura do Órgão entrou em vigor com a edição da Medida Provisória nº 870, de 1º de janeiro de 2019, convertida na Lei nº 13.844 de 18 de junho de 2019. Nesta seção, apresentamos os relatórios de Demonstrações Contábeis do Ministério da Infraestrutura – administração direta e Fundos que compõem sua estrutura.

Os relatórios foram elaborados a partir de informações do Sistema Integrado de Administração Financeiras do Governo Federal (SIAFI) e têm como escopo informações consolidadas das contas contábeis das unidades que integram o órgão 39000 – Ministério da Infraestrutura, administração direta e Fundos integrantes do Orçamento Fiscal e da Seguridade Social (OFSS).



6. Anexos e apêndices



Lista de siglas e abreviações

AECI	Assessoria Especial de Controle Interno	CIL	Centro de Integração Logística	DEINT	Departamento de Informações de Transportes
AGEF	Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A	CLE	Corredores Logísticos Estratégicos	DEPLAN	Departamento de Planejamento de Transportes
AGU	Advocacia-Geral da União	CNH	Carteira Nacional de Habilitação	DEPTA	Departamento de Programas de Transportes Aquaviários
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil	CNRH	Conselho Nacional de Recursos Hídricos	DEPTT	Departamento de Programas de Transportes Terrestres
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários	COAD	Coordenação de Administração do Pessoal Ativo	DFC	Demonstração dos Fluxos de Caixa
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres	COAP	Controle Organizativo a Ação Pública de Saúde	DFMM	Departamento do Fundo da Marinha Mercante
APFD	Administração Pública Federal Direta	CODEBA	Companhia das Docas do Estado da Bahia	DGTI	Desenvolvimento de Gestores de Tecnologia da Informação
APT	Avaliação das Políticas de Transportes	CODERN	Companhia Docas do Rio Grande do Norte	DIBEN	Divisão de Benefícios
ASCOM	Assessoria de Comunicação	CODESA	Companhia Docas do Espírito Santo	DICOP	Divisão de Concessão e Revisão de Pensão
ASSAM	Assessoria Socioambiental	CODESP	Companhia Docas do Estado de São Paulo	DINOR	Divisão de Estudos e Normas de Recursos Humana
ATIT	Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre	CODOMAR	Companhia Docas do Maranhão	DITC	Divisão de Treinamento e Capacitação
AUXFUN	Auxílio Funeral	COE	Contratos Operacionais Específicos	DIVAP	Divisão de Cadastro de Aposentados e Instituidores de Pensão
BF	Boletim Financeiro	COEX	Coordenadoria de Execução Orçamentária e Financeira	DMM	Departamento da Marinha Mercante
BGU	Balanço Geral da União	COGEP	Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas	DMPL	Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido
BNDES	Banco Nacional do Desenvolvimento	COGETI	Comitê Gestor de Tecnologia da Informação	DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
BO	Boletim Orçamentário	COINF	Coordenação de Infraestrutura de Informática	DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
BP	Boletim Patrimonial	COMAP	Coordenação de Material e Patrimônio	DOU	Diário Oficial da União
BPM	Business Process Management	CONAC	Conselho de Aviação Civil	DP	Direito de Passagem
BR-LEGAL	Programa de Segurança e Sinalização Rodoviária	CONAERO	Conselho Nacional de Autoridade Aeroportuárias	DVP	Demonstração das Variações Patrimoniais
BSC	Balanced Scorecard	CONAGH	Criação do Comitê Nacional de Gestão Hidroviária	e-CONTAS	Sistema de prestação de Contas
CADIPP	Cadastro de Interessados Ponto de Parada	CONAPORTOS	Conselho Nacional de Autoridades nos Portos	EF	Estrada de Ferro
CAPPL	Consultar Andamento de Processos Livre	CONIT	Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transportes	EGAB	Sistema Eletrônico de Gabinete
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos	CONJUR	Consultoria Jurídica	EGP-TI	Escritório de Gerenciamento de Projeto de TI
CDC	Companhia Docas do Ceará	CONSETRANS	Conselho Nacional de Secretários Estaduais de Transportes	EPL	Empresa de Planejamento e Logística
CDFMM	Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante	CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito	ETAV	Empresa de Transportes Ferroviários de Alta Velocidade
CDP	Companhia Docas do Pará	CORREG	Corregedoria	ETC	Estação de Transbordo de Cargas
CDRJ	Companhia Docas do Rio de Janeiro	COPLAN	Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento	EVTEA	Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental.
CDT	Canal Direto com os Transportes	COTEC	Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação	FEP	Fundo de Estruturação de Projetos
CDU	Classificação Decimal Universal	CPGF	Cartão de Pagamento do Governo Federal	FG	Funções Gratificadas
CE	Comissão de Ética	CPPI	Conselho do Programa de Parceria de Investimentos	FHWA	Federal Highway Administration
CELAC	Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos	CREMA	Programa de Contratação, Restauração e Manutenção por Resultados de Rodovias Federais	FICO	Ferrovias Integração Centro Oeste
CETIT	Comitê Executivo de Gestão de Tecnologia da Informação e Informática dos Transportes	CTICS	Comitê Técnico da Indústria, Comércio e Serviços	FIOL	Ferrovias de Integração Oeste-Leste
CGAA	Coordenação-Geral de Acompanhamento e Avaliação	CTLAG	Comitê Técnico de Logística da Agricultura e do Agronegócio	FMM	Fundo da Marinha Mercante
CGCAP	Coordenação-Geral de Programação e Captação para o Desenvolvimento de Transportes	CV	Casa Civil	FNS	Ferrovias Norte-Sul
CGDC	Câmara de Políticas de Gestão, Desempenho e Competitividade	CVC	Contagem Volumétrica Classificatória	FORMAR	Acompanhamento de Formação de Servidores
CGJA	Coordenação Geral Jurídica de Assuntos Administrativos	DAS	Direção e Assessoramento Superior	FRANAVE	Companhia de Navegação do São Francisco
CGMO	Coordenação-Geral de Modernização e Organização	DEADE	Departamento de Avaliação e Desenvolvimento Estratégico	GCN	Gestão de continuidade de Negócios
CGRL	Coordenação-Geral de Recursos Logísticos	DECEX	Departamento de Educação e Cultura do Exército	GEIPOT	Grupo de Estudos de Integração da Política de Transportes
CGTI	Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação	DECON	Departamento de Concessões	GM	Gabinete do Ministro
CGU	Ministério da Transparência, Fiscalização e Controladoria Geral da União	DEDL	Departamento de Desenvolvimento e Logística	GPWEB	Gestão de Projetos WEB
CIDE	Contribuições de Intervenção no Domínio Econômico			GT	Grupo de Trabalho
				GTPE	Grupo de Trabalho de Peso por Eixo

HDM-4	Highway Development and Management Model	PAG	Prima Associação dos Governos	RAD	Reuniões de Avaliação do Desempenho
HELP ONLINE	Guia prático de ajuda	PAM	Percentual de Ações Monitoradas	RAE	Reuniões de Acompanhamento da Estratégia
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais	PARI		RDC	Regime Diferenciado de Contratação
IBRAM	Instituto Brasileiro de Museus	PAR	Percentual do Projeto/Atividade i	REIDI	Regime Especial para o Desenvolvimento da Infraestrutura
ICE	Índice de Conformidade Executiva		Procedimentos para Apuração da Responsabilidade Administrativa	RFB	Receita Federal do Brasil
ICP	Índice de Pertinência Complementar Propositivo	PAS	Programa de Avaliação Socioeconômica de Projetos de Infraestrutura de Transportes		e elaboração de estudos técnicos das hidrovias.
IDE-T	Infraestrutura de Dados Espaciais em Transporte	PCASP	Plano de Contas Aplicado ao Setor Público	RFFSA	Rede Ferroviária Federal
IDG	Indicador de Desempenho Geral	PCN	Plano de Continuidade de Negócios	RNTRC	Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas
IIRSA	Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul	PDTI	Plano Diretor de Tecnologia da Informação	SAAD	Subsecretaria de Assuntos Administrativos – MT
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária	PEF	Pagamento Eletrônico de Frete	SAECI	Sistema da Assessoria de Controle Interno
INDE	Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais	PEI	Planejamento Estratégico Institucional	SAFF	Sistema de Acompanhamento e Fiscalização de Transporte Ferroviário
IP4	Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte	PER	Programas de Exploração de Rodovias	SAMS	Serviço de Atendimento Médico-Social
IPC	Índices de Preços ao Consumidor	PETIC	Plano Estratégico de Tecnologia da Informação e Comunicação do Setor Transportes	SAPPI	Sistema de alimentação Ações de Estados
IPE	Índice de Porte Econômico	PFA	Posto de Fiscalização e Atendimento	SCA	Sistema de Controle de Acesso
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional	PGEO	Plano Estratégico de Geoinformação do Setor Transportes	SCEPL	Sistema de Consulta Extrema Controle
IPR	Instituto de Pesquisas Rodoviárias	PGF	Procuradoria-Geral Federal	SCIMO	Sistema de controle de Instrumentos Médico e Odontológico
ITE	Índice de Temporalidade Executiva	PGINF	Programa Gestão da Informação	SE	Secretaria Executiva – MT
ITP	Índice de Temporalidade Propositivo	PGPE	Plano Geral de Cargos do Poder Executivo	SEAINF	Serviço de Articulação e Informação
LAI	Lei de Acesso a Informação	PHE	Plano Hidroviário Estratégico	SECR	Serviço de Cálculos e Remuneração – MT
LOA	Lei Orçamentária Anual	PIAF	Postos Integrados Automatizados de Fiscalização	SEGES	Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes – MT
MAPA	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento	PIL	Programa de Investimentos em Logística	SEI	Sistema Eletrônico de Informação
MAPi	Meta Anual Projetada	PMGP	Programa Modernizando a Gestão Pública	SEP	Secretaria Especial de Portos
MBC	Movimento Brasil Competitivo	PMI	Plano de Metas e Investimentos	SEPEN	Serviço de Cálculos e Pagamento de Pensões
MF	Ministério da Fazenda	PNCV	Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade	SEREF	Serviço de Registro Funcional
MFN	Estudos para Implantação do Museu Ferroviário Nacional	PNIH	Plano Nacional de Integração Hidroviária	SERPRO	Serviço Federal de Processamento de Dados
MINFRA	Ministério da Infraestrutura	PNLI	Plano Nacional de Logística Integrada	SEST	Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais
MPOG	Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão	PNLT	Plano Nacional de Logística e Transportes	SFAT	Secretaria de Fomento para Ações de Transportes – MT
MRE	Ministério de Relações Exteriores	PNP	Plano Nacional de Pesagem	SFF	Sistema Ferroviário Federal
MTPA	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil	PNT	Política Nacional de Transportes	SGD	Sistema de Gestão de Documentos
NEAT	Número Médio de Obras em Execução Acompanhadas por Técnico	PNTH	Política Nacional de Transporte Hidroviário	SGF	Sistema de Gestão de Frotas
NF-e	Nota Fiscal Eletrônica	PPA	Plano Plurianual de Investimentos	SGI	Sistema de Gestão Internet
NMAM	Número Médio de Ações Monitoradas no Ano	PPEi	Percentual de Participação do Projeto i	SGINP	Sistema de Gestão de Impressão de Processos
NMAT	Número Médio de Ações Monitoradas por Técnico	PPP	Parceria Público-Privada	SGON	Setor de Garagens Oficiais Norte
NMEA	Número Médio de Obras em Execução Acompanhadas	PPV	Programa de Pesagem de Veículos	SGP	Sistema de Gestão Processos
OCI	Órgão de Controle Interno	PROCREMA	Programa de Contratação, Restauração e Manutenção por Resultados de Rodovias Federais Pavimentadas	SIADRE	Sistema de Avaliação de Desempenho e Regimento Interno
OFI	Operadores Ferroviários Independentes	PRODEFENSAS	Programa de Defensas Metálicas nas Rodovias Federais	SIAEP	Sistema de Acompanhamento de Estudos e Pesquisas
OFSS	Orçamento Fiscal e da Seguridade Social	PROMEF	Programa de Modernização e Expansão da Frota de Transportes	SIAEX	Sistema de Extração
OGU	Orçamento Geral da União	PROPASS	Projeto da Rede Nacional de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros	SIAFI	Sistema Integrado de Administração Financeira
OMS	Organização Mundial da Saúde	PROSINAL	Programa de Sinalização da Malha Rodoviária Nacional	SIASG	Sistema Integrado de Administração de Serviços Gerais
ONU	Organização das Nações Unidas			SIC	Serviço de Informação ao Cidadão
OTM	Operadores de Transporte Multimodal de Cargas				
PA	Processo Administrativo				
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento				
PAEA	Percentual de Obras em Execução Acompanhadas				

SICAF	Sistema de cadastramento Unificado de Fornecedores	TAV	Trem de Alta Velocidade
SICAP	Sistema de Controle e Acompanhamento de Processos	TCU	Tribunal de Contas da União
SICAR	Sistema de Controle de Arquivo	TIC	Tecnologia da Informação e da Comunicação
SICONV	Sistema de Convênios do Governo Federal	TM	Tráfego Mútuo
SICPAG	Sistema de Controle de Pagamento	TRC	Transporte Rodoviário de Cargas
SICPAT	Sistema de controle de Pagamentos atrasados	TRF	Tribunal Regional Federal
SIGAT	Sistema de Gestão das Ações de Transporte	TUP	Terminais de Uso Privativo
SIGEF	Sistema de Gestão Funcional	UFF	Universidade Federal Fluminense
SIGESA	Sistema de Gestão de Licenciamento Ambiental	UFPA	Universidade Federal do Pará
SIGPAC	Sistema de Gestão de Programa de Aceleração do Crescimento	UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro
SIGPLAN	Sistema de Informações Gerenciais e de Planejamento	UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
SIGT	Sistema de Informações de Planejamento Regional de Transportes	UG	Unidade Gestora
SIMIC	Sistema de Microfilmagem	UNASUL	União das Nações Sul-Americanas
SIOP	Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento	UPC	Unidade Prestadora de Contas
SIORC	Sistema de Orçamento	VALEC	Engenharia, Construções e Ferrovias S. A.
SIORG	Organização e Inovação Institucional do Governo Federal	VMDA	Volume Médio Diário Anual
SIPEC	Sistemas de Pessoal Civil da Administração Federal	Wi-fi	Rede Sem Fio
SISAC	Sistema de Avaliação e Registro dos Atos de Admissão e Concessões	ZAL's	Zonas de Atividades Logísticas e elaboração de estudos técnicos das hidrovias.
SISG	Sistemas de Serviços Gerais		
SISP	Sistema de Administração dos Recursos de Tecnologia da Informação		
SISPF	Sistema de Programação Financeira		
SITRA	Sistema de Tramitação		
SLTI	Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação		
SNV	Sistema Nacional de Viação		
SOF	Secretaria Orçamento Federal		
SOPHIA	Sistema de Gerenciamento de Bibliotecas		
SPATIC	Sistema de Acompanhamento de Tecnologia da Informação e Comunicação		
SPCE	Sistema de Painel de Controle de Eficácia		
SPF	Sistema de Programação Financeira		
SPI	Secretaria de Planejamento e Investimento Estratégicos		
SPIUnet	Sistema de Gerenciamento do Patrimônio Imobiliário de Uso Especial da União		
SPL	Sistema de Passe Livre		
SPNLT	Sistema Nacional de Pesquisa de Tráfego		
SPNT	Secretaria de Política Nacional de Transportes		
SPO	Subsecretaria de Planejamento e Orçamento – MT		
SPU	Secretaria de Patrimônio da União		
SREAP	Sistema de Recadastramento de Aposentado e Pensionista		
STN/MF	Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Fazenda		
TAC	Termo de Ajuste de Conduta		



MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



PÁTRIA AMADA
BRASIL
GOVERNO FEDERAL