

**RELATÓRIO DE GESTÃO DA COMPANHIA DOCAS DO MARANHÃO - CODOMAR  
EXERCÍCIO DE 2008**

**1. IDENTIFICAÇÃO**

<b>Nome completo da unidade e sigla</b>	Companhia Docas do Maranhão - CODOMAR
<b>Natureza jurídica</b>	Sociedade de Economia Mista
<b>Vinculação ministerial</b>	Ministério dos Transportes
<b>Normativo de criação, definição de competência e estrutura organizacional e respectiva data de publicação no Diário Oficial da União.</b>	Instituída aos 28 (vinte e oito) dias do mês de dezembro de 1973, com aprovação pelo Decreto nº 73.725, de 04 de março de 1974, publicado no Diário Oficial da União, de 05.03.74, Seção I, Parte I, às folhas nº 2.385/89.
<b>CNPJ</b>	06.347.892/0001-88
<b>Nome e código no SIAFI</b>	Não inscrita
<b>Código da UJ titular do relatório</b>	Não possui
<b>Códigos da UJ abrangidas</b>	Não possui
<b>Endereço completo da sede</b>	Porto do Itaqui S/N - São Luís(MA) - CEP: 65085-370 Telefones 98 32310103 e 32324932
<b>Endereço da página institucional na internet</b>	Não possui. Utilizamos a página do Ministério dos Transportes
<b>Situação da unidade quanto ao funcionamento</b>	Em funcionamento
<b>Função de governo predominante</b>	Transporte
<b>Tipo de atividade</b>	Administração das vias navegáveis interiores, por delegação do Governo Federal, mediante a assinatura de Convênio de Apoio Técnico e financeiro para Gestão das Hidrovias e Portos Interiores Nacionais nº 007/2008/DAQ/DNIT.
<b>Unidades gestoras utilizadas no SIAFI</b>	Não possui
<b>Nome/Código</b>	

**1.1 RESPONSABILIDADES INSTITUCIONAIS**

A **CODOMAR** tem sede e foro na cidade de São Luís, capital do Estado do Maranhão, e prazo de duração indeterminado. Rege-se pela legislação relativa às Sociedades por Ações (Lei

6.404/76), pelo Estatuto Social, Normas Complementares da Administração Federal e pelo Regimento Interno, aprovados pela Assembléia Geral de Acionistas e pelo Conselho de Administração, respectivamente.

## 1.2 DO OBJETO SOCIAL / COMPETÊNCIA:

Constituem o objeto social da **CODOMAR**, realizar em harmonia com os planos e programas do **Ministério dos Transportes**, a administração e exploração comercial do Porto do Itaqui e demais instalações portuárias, localizadas no Estado do Maranhão e administrar as vias navegáveis interiores.

Em 30 de janeiro de 2008 foi assinado com o Departamento Nacional de Infra-Estrutura e Transportes - DNIT, o Convênio de Apoio Técnico e Financeiro para Gestão das Hidrovias e Portos Interiores nº 007/2008/DAQ/DNIT.

O objeto do aludido Convênio é a descentralização dos serviços portuários e hidroviários, delegando para a **CODOMAR** a administração das hidrovias **AHIMOC, AHINOR, AHIMOR, AHITAR, AHIPAR, AHRANA, AHSFRA E AHSUL**, de competência do DNIT.

A descentralização dos serviços especificados no **Convênio nº 007/2008DAQ/DNIT**, ocorre mediante a transferência, do **DNIT** para a **CODOMAR**, da execução das atividades de administração das hidrovias e dos portos fluviais, bem como da cessão de uso de bens integrantes do patrimônio do MT/DNIT.

A União Federal, através da Lei nº 11.647 de 24.05.2008, alocou recursos do Tesouro Nacional, na importância total de **R\$ 41.833.381,00 (quarenta e um milhões oitocentos e trinta e três mil, trezentos e oitenta e um reais)**, com a finalidade de fazer face às despesas com as atividades das administrações hidroviárias.

Durante todo o período de janeiro a dezembro de 2008, a **CODOMAR** repassou os valores abaixo especificados para atender ao disposto no **Convênio nº 007/2008 DAQ/DNIT**.

**REPASSES DA CODOMAR À AHINOR (POSIÇÃO ATÉ DEZEMBRO/2008)**

<b>AHINOR</b>	<b>APROVADO</b>	<b>ADIANTADO</b>	<b>SALDO</b>
	<b>(A)</b>	<b>(B)</b>	<b>(A-B)</b>
<b>ODC</b>	2.520.000,00	1.907.778,33	612.221,67
<b>INVESTIMENTOS</b>	789.430,00	328.929,00	460.501,00
<b>TOTAL</b>	3.309.430,00	2.236.707,33	1.072.722,67

**REPASSES DA CODOMAR À AHIMOC (POSIÇÃO ATÉ DEZEMBRO/2008)**

<b>AHIMOC</b>	<b>APROVADO</b>	<b>ADIANTADO</b>	<b>SALDO</b>
	<b>(A)</b>	<b>(B)</b>	<b>(A-B)</b>
<b>ODC</b>	4.896.000,00	3.715.226,40	1.180.773,60
<b>INVESTIMENTOS</b>	1.989.430,00	-	1.989.430,00
<b>TOTAL</b>	6.885.430,00	3.715.226,40	3.170.203,60

**REPASSES DA CODOMAR À AHIMOR (POSIÇÃO ATÉ DEZEMBRO/2008)**

<b>AHIMOR</b>	<b>APROVADO</b>	<b>ADIANTADO</b>	<b>SALDO</b>
	<b>(A)</b>	<b>(B)</b>	<b>(A-B)</b>
<b>ODC</b>	3.240.000,00	2.059.646,86	1.180.353,14
<b>INVESTIMENTOS</b>	1.989.430,00	10.000,00	1.979.430,00
<b>TOTAL</b>	5.229.430,00	2.069.646,86	3.159.783,14

**REPASSES DA CODOMAR À AHITAR (POSIÇÃO ATÉ DEZEMBRO/2008)**

<b>AHITAR</b>	<b>APROVADO</b>	<b>ADIANTADO</b>	<b>SALDO</b>
	<b>(A)</b>	<b>(B)</b>	<b>(A-B)</b>
<b>ODC</b>	2.880.000,00	2.037.438,96	842.561,04
<b>INVESTIMENTOS</b>	1.689.430,00	-	1.689.430,00
<b>TOTAL</b>	4.569.430,00	2.037.438,96	2.531.991,04

**REPASSES DA CODOMAR À AHSFRA (POSIÇÃO ATÉ DEZEMBRO/2008)**

<b>AHSFRA</b>	<b>APROVADO</b>	<b>ADIANTADO</b>	<b>SALDO</b>
	<b>(A)</b>	<b>(B)</b>	<b>(A-B)</b>
<b>ODC</b>	3.240.000,00	1.147.898,81	2.092.101,19
<b>INVESTIMENTOS</b>	1.389.430,00	98.000,00	1.291.430,00
<b>TOTAL</b>	4.629.430,00	1.245.898,81	3.383.531,19

**REPASSES DA CODOMAR À AHIPAR (POSIÇÃO ATÉ DEZEMBRO/2008)**

<b>AHIPAR</b>	<b>APROVADO</b>	<b>ADIANTADO</b>	<b>SALDO</b>
	<b>(A)</b>	<b>(B)</b>	<b>(A-B)</b>
<b>ODC</b>	3.888.000,00	2.577.465,16	1.310.534,84
<b>INVESTIMENTOS</b>	3.439.371,00	207.507,05	3.231.863,95
<b>TOTAL</b>	7.327.371,00	2.784.972,21	4.542.398,79

**REPASSES DA CODOMAR À AHRANA (POSIÇÃO ATÉ DEZEMBRO/2008)**

<b>AHRANA</b>	<b>APROVADO</b>	<b>ADIANTADO</b>	<b>SALDO</b>
	<b>(A)</b>	<b>(B)</b>	<b>(A-B)</b>
<b>ODC</b>	3.960.000,00	2.627.403,71	1.332.596,29
<b>INVESTIMENTOS</b>	1.389.430,00	578.929,00	810.501,00
<b>TOTAL</b>	5.349.430,00	3.206.332,71	2.143.097,29

**REPASSES DA CODOMAR À AHSUL (POSIÇÃO ATÉ DEZEMBRO/2008)**

<b>AHSUL</b>	<b>APROVADO</b>	<b>ADIANTADO</b>	<b>SALDO</b>
	<b>(A)</b>	<b>(B)</b>	<b>(A-B)</b>
<b>ODC</b>	3.744.000,00	1.571.354,02	2.172.645,98
<b>INVESTIMENTOS</b>	789.430,00	-	789.430,00
<b>TOTAL</b>	4.533.430,00	1.571.354,02	2.962.075,98

Até o encerramento deste trabalho, a **Companhia Docas do Maranhão - CODOMAR** apresentou ao **DNIT** as prestações de contas relativas às primeiras e segundas parcelas do **Convênio n° 007/2008/DAQ/DNIT**, no valor de **R\$ 9.499.549,16** (nove milhões, quatrocentos e noventa e nove mil, quinhentos e quarenta e nove reais e dezesseis centavos).

### **1.3 INFORMAÇÕES OPERACIONAIS:**

**Administração das Hidrovias AHIMOC, AHINOR, AHIMOR, AHIPAR, AHITAR, AHRANA, AHSFRA E AHSUL**, são, por força do Convênio DNIT/DAQ N° 007/2008, subordinadas tecnicamente à Diretoria de Infra-Estrutura Aquaviária do Departamento de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT do Ministério dos Transportes e vinculadas administrativamente à **Companhia Docas do Maranhão - CODOMAR**.

### **1.4 COMPETÊNCIA:**

#### **1.4.1 Administração das Hidrovias do Nordeste - AHINOR**

À **AHINOR** compete desenvolver atividades de execução e acompanhamento de estudos, obras, serviços, exploração dos rios e portos fluviais não organizados destinados exclusivamente à navegação Interior nas Bacias do Nordeste.

#### **1.4.2 Administração da Hidrovia do São Francisco - AHSFRA**

À **AHSFRA** compete desenvolver atividades de manutenção e melhoramento da Bacia do São Francisco.

A jurisdição da **AHSFRA** compreende os estados de Minas Gerais, Bahia e Pernambuco, Sergipe, Alagoas e o Distrito Federal integrando a **Bacia Hidrográfica do São Francisco**.

#### **1.4.3 Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental - AHIMOC.**

A **AHIMOC** tem na Hidrovia do Madeira seu principal campo de atuação, sendo este a maior via de escoamento para os mercados consumidores do exterior da produção de soja do Centro-Oeste, bem como da própria região amazônica.

A jurisdição da **AHIMOC** compreende os rios da Amazônia Ocidental, localizados nos Estados do Amazonas, Rondônia, Acre e Roraima.

#### **1.4.4 Administração da Hidrovia do Paraguai - AHIPAR**

A Hidrovia do Paraguai possui, no território brasileiro, uma extensão de 1.725 km (rios Paraguai e Taquari), constituindo-se uma principal via de transporte de cargas. Inicia-se em Cárceres - MS e vai até a sua foz do Rio Apa, na divisa entre o Estado do Mato Grosso do Sul - Brasil com a República do Paraguai - Paraguai.

À **AHIPAR** compete realizar o acompanhamento de estudos, obras, serviços e exploração de vias navegáveis interiores, bem como dos portos fluviais e lacustres, no âmbito da bacia hidrográfica do Paraguai, desenvolvendo atividades de

execução e acompanhamento de estudos, obras e serviços relativos às vias navegáveis interiores, para propiciar a navegação no rio Paraguai.

#### **1.4.5 Administração das Hidrovias do Sul - AHSUL**

É responsável pela manutenção da navegação interior nos cursos d'água do estado do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, concentrando sua atuação principalmente nos rios Jacuí, com 228 km de extensão navegável e o Taquari com 87 km, bem como na Lagoa Mirim, todos situados no Estado do Rio Grande do Sul.

Nos rios Jacuí e Taquari, a **AHSUL** mantém e opera, diretamente, quatro barragens de navegação - três no Jacuí e uma no Taquari.

A **AHSUL** executa levantamentos topo-hidrográficos necessários à execução de dragagens, visando a manutenção das profundidades de projeto ao longo dos canais navegáveis e executa o balizamento dos mesmos, ao longo dos trechos mantidos em corrente livre. A **AHSUL** também é responsável pelo Terminal de Carvão de Charqueada.

#### **1.4.6 Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental - AHIMOR**

A **AHIMOR** é o órgão responsável pelo acompanhamento de estudos, obras, serviços e exploração de vias navegáveis interiores, bem como dos portos fluviais e lacustres, no âmbito da Amazônia Oriental, desenvolvendo atividades de execução e acompanhamento de estudos, obras e serviços relativos às vias navegáveis interiores, para propiciar a navegação nos rios Tapajós, Tocantins, Xingu, Capim e outros.

#### **1.4.7 Administração das Hidrovias do Tocantins e Araguaia - AHITAR**

À **AHITAR** compete promover e desenvolver atividades de execução, acompanhamento e fiscalização de estudos, obras, serviços, exploração das vias navegáveis interiores, dos portos fluviais e lacustres na bacia hidrográfica dos rios Araguaia e Tocantins, que tem sob sua área de influência os Estados do Mato Grosso, Goiás, Tocantins, Pará e Maranhão.

#### **1.4.8 Administração da Hidrovia do Paraná - AHRANA**

À **AHRANA** compete promover e desenvolver atividades de execução, acompanhamento e fiscalização de estudos, obras, serviços, exploração das vias navegáveis interiores, dos portos fluviais e lacustres no rio Paraná e seus afluentes até a foz do rio Iguaçu e bacias costeiras desde o Estado do Espírito Santo até Santa Catarina. Abrange os Estados do Goiás, incluindo o Distrito Federal, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, São Paulo, Paraná, Espírito Santo, Rio de Janeiro e Santa Catarina, tendo com fronteiras internacionais o Paraguai e Argentina.

#### **1.5 ATRIBUIÇÕES DAS ADMINISTRAÇÕES HIDROVIÁRIAS**

Dentre as atribuições das Administrações Hidroviárias **AHIMOC, AHINOR, AHIMOR, AHITAR, AHIPAR, AHSUL, AHSFRA e AHRANA**, destacamos as de determinar as medidas de controle e acompanhamento de obras e serviços a serem fiscalizados, promover a retirada de objetos que possam prejudicar a livre navegação interior, estabelecer prioridades e promover a execução de serviços de limpeza, desobstrução e conservação das vias navegáveis interiores, obedecendo, no que



couber, a legislação ambiental pertinente, coordenar e fiscalizar a operação de eclusas, barragens e portos fluviais e lacustres que lhe venham a serem atribuídas por determinação superior; promover e fiscalizar os serviços de manutenção e recuperação de barragens, eclusas e portos fluviais e lacustres e dos equipamentos sob sua responsabilidade, e monitorar as atividades inerentes à Navegação Interior.

## 2 ESTRATÉGIAS DE ATUAÇÃO:

O encargo gerencial delegado à **CODOMAR** pela União Federal, mediante o **Convênio nº 007/2008/DAQ/DNIT**, estabeleceu que a **CODOMAR** gerencie atividades de administração, operação e manutenção das vias navegáveis interiores, nos rios das Bacias Hidroviárias do Nordeste, do Tocantins e Araguaia, do Paraná, do Paraguai, do Sul, do São Francisco, da Amazônia Ocidental e da Amazônia Oriental, priorizando, principalmente, a desobstrução dos leitos dos rios, retirada de seixos e troncos de árvores, retificação de margens, dragagens e manutenção dos sistemas de sinalização de navegação dos rios das duas bacias.

Essas hidrovias necessitam assegurar condições mínimas para o tráfego franco e seguro das embarcações de cargas e de passageiros, possibilitando desta forma, a implementação da navegação comercial com o escoamento das safras agrícolas e o abastecimento das populações ribeirinhas, com seus conseqüentes benefícios sociais.

Tivemos algumas melhorias administrativas na condução do Sub-Setor hidroviário interior, ao longo do exercício de 2008, destacando que a **CODOMAR**, desde 1996, por força de Convênios celebrados anteriormente, efetua repasses dos Recursos Financeiros necessários à cobertura das despesas com

Pessoal + Encargos Sociais, com o Custeio básico de existência e também com pequenos Investimentos realizados, observando sempre os valores previamente aprovados como "LIMITES", no Orçamento do Órgão.

Atualmente, a modalidade adotada foi o repasse em parcelas de recursos pela **UNIÃO**, através do **DNIT**, à **CODOMAR**.

Os recursos de Outros Dispendios Correntes realizados durante o exercício de 2008, contemplaram também as despesas com Pessoal e Encargos Sociais.

A **Companhia Docas do Maranhão - CODOMAR/Administrações Hidroviárias** praticou, ao longo de 2008, uma gestão eficiente, pois com os recursos financeiros alocados e com os mesmos recursos humanos, materiais e logísticos, conseguiu executar as metas pactuadas no Plano de Trabalho.

Entendemos ainda que as atividades desenvolvidas pela **CODOMAR/Administrações Hidroviárias**, também alcançaram alto grau de efetividade e qualidade, pois geraram impactos satisfatórios de curto, médio e longo prazo a todas as *populações ribeirinhas* com seus decorrentes benefícios sociais, pois com as Hidrovias desobstruídas proporcionando um tráfego franco e seguro ao longo do tempo, podem escoar suas safras, transportar outras cargas e passageiros, o que proporciona, naturalmente, grande satisfação aos usuários.

Durante o exercício de 2008, a **CODOMAR**, em trabalho conjunto com as Administrações Hidroviárias, manteve seu índice de produtividade justificado pelas constantes melhorias efetuadas em seus equipamentos e utilização de novos

métodos no desenvolvimento de suas atividades, proporcionando maior quantidade de bens produzidos.

Dentre as causas impeditivas do cumprimento de todas as metas, destacamos que o atraso na celebração do **Convênio nº 007/2008**, ocorrida somente em fevereiro de 2008, foi fator relevante para o não cumprimento das metas pactuadas. Em virtude do atraso na celebração do Convênio, o repasse dos recursos financeiros do **DNIT** para a **CODOMAR**, ocorreu somente em abril de 2008.

No que se refere à atuação das Administrações Hidroviárias, especificaremos a seguir suas atividades desempenhadas ao longo de 2008:

## **2.1. ADMINISTRAÇÃO DA HIDROVIA DO SÃO FRANCISCO - AHSFRA:**

A **AHSFRA** apresentou o seu Plano de Trabalho para o exercício de 2008, para o **DNIT** e a **Companhia Docas do Maranhão - CODOMAR**, especificando as seguintes atividades:

<b>PTD 01/2008</b>	Desassoreamento do canal de navegação no estirão navegável do rio São Francisco	Meta Física: 40.000 m <sup>3</sup> Meta Financeira R\$270.000,00	Meta Física cumprida: 0% Meta Financ. Cumprida: 0%
<b>PTD 02/2008</b>	Serviços de apoio aos trabalhos de fiscalização das obras de desassoreamento em pontos do rio São Francisco	Meta Física: 12 dias Meta Financeira R\$ 25.676,44	Meta Física cumprida: 0% Meta Financ. Cumprida: 0%
<b>PTD 03/2008</b>	Execução de trabalhos previstos nas condicionantes da licença de operação nº 271/2002 e suas renovações, que trata das obras de desassoreamento em pontos do rio São Francisco;	Meta Física: 1 Meta Financeira R\$ 32.298,88	Meta Física cumprida: 0% Meta Financ. Cumprida: 0%
<b>PTD 04/2008</b>	Balizamento fixo de margem e flutuante do estirão navegável	Meta Física: 12 meses	Meta Física cumprida: 0%

	do rio São Francisco	Meta Financeira R\$ 1.132.640,75	Meta Financ. Cumprida R\$ 20.380,72
<b>PTD</b> <b>05/2008</b>	Execução de Trabalhos de manutenção das embarcações da <b>AHSFRA</b>	Meta Física: 2  Meta Financeira R\$ 45.041,95	Meta Física cumprida: 0%  Meta Financ. Cumprida: 0%
<b>PTD</b> <b>06/2008</b>	Projeto de obras hidráulicas para aprofundamento de canal de navegação	Meta Física: 1  Meta Financeira: R\$ 690.000,00	Meta Física cumprida: 0%  Meta Financ. Cumprida: 0%
<b>PTD</b> <b>07/2008</b>	Aquisição de equipamentos apropriados e software específico, que permita ao Núcleo de Melhoramentos da <b>AHSFRA</b> a execução de serviços de batimetria e posicionamento geográfico preciso, além de registro digital dos serviços executados	Meta Física: 1  Meta Financeira: R\$ 330.000,00	Meta Física cumprida: 0%  Meta Financ. Cumprida: 0%
<b>PTD</b> <b>08/2008</b>	Aquisição de veículos utilitários	Meta Física: 1  Meta Financeira: R\$ 220.000,00	Meta Física cumprida: 0%  Meta Financ. Cumprida: 0%
<b>PTD</b> <b>09/2008</b>	Aquisição de equipamentos de informática	Meta Física: 1  Meta Financeira: R\$ 149.300,00	Meta Física cumprida: 5,41%  Meta Financ. Cumprida: 10.159,80
<b>PTD</b> <b>10/2008</b>	Pagamento de salários e encargos de pessoal efetivo, incluindo cargos de confiança	Meta Física: 12 meses/06 empregados  Meta Financeira: R\$ 454.800,00	Meta Física cumprida: 41,5%  Meta Financ. Cumprida: R\$ 150.000,00 ( 10 meses/03 empregados)
<b>PTD</b> <b>11/2008</b>	Remuneração dos serviços terceirizados de apoio técnico	Meta Física: 12 meses	Meta Física cumprida: 83%

	administrativo	Meta Financeira: R\$ 454.287,00	Meta Financ. Cumprida: R\$ 391.000,00
<b>PTD 12/2008</b>	Outros custeios administrativos	Meta Física: 12 meses Meta Financeira: R\$ 381.861,00	Meta Física cumprida: 83% Meta Financ. Cumprida: R\$ 350.000,00
<b>PTD 13/2008</b>	Contratação de seguro total das embarcações da <b>AHSFRA</b>	Meta Física: 1 Meta Financeira: R\$ 26.000,00	Meta Física cumprida: 0% Meta Financ. Cumprida: 0%
<b>PTD 14/2008</b>	Contratação de seguro patrimonial da <b>AHSFRA</b>	Meta Física: 1 Meta Financeira: R\$ 21.000,00	Meta Física cumprida: 100% Meta Financ. Cumprida: R\$ 4.950,18
<b>PTD 15/2008</b>	Serviços de manutenção do Porto e equipamentos	Meta Física: 1 Meta Financeira: R\$ 16.898,05	Meta Física cumprida: 0% Meta Financ. Cumprida: 0%
<b>PTD 16/2008</b>	Prestação de serviços de operação e manutenção da eclusa de Sobradinho, pela CHESF	Meta Física: 12 meses Meta Financeira: R\$ 252.000,00	Meta Física cumprida: 0% Meta Financ. Cumprida: 0%
<b>PTD 17/2008</b>	Prestação de serviços de vigilância do Porto de Pirapora	Meta Física: 12 meses Meta Financeira: R\$ 174.433,95	Meta Física cumprida: 83,89 Meta Financ. Cumprida: R\$ 102.940,91

Além do atraso no repasse dos recursos, ocorrido somente em abril de 2008, outro fator contribuinte para o não cumprimento das metas na **AHSFRA**, foi a inadequada estrutura organizacional e a indefinição quanto aos procedimentos de rotina administrativa adotados entre órgãos signatários do Convênio e outros envolvidos (**CODEVASF**, **CODEBA**, **DNIT/REGIONAL/MG**).

A Superintendência da **AHSFRA** buscou, como meio de sanar as dificuldades encontradas, agilizar os procedimentos internos da **Administração Hidroviária**. Entretanto, isso também não surtiu efeito, considerando que os processos em andamento estagnavam no momento da análise pela Comissão Paritária do DNIT, que tem por finalidade a análise dos processos licitatórios, conforme estabelecido no Convênio nº 007/2008.

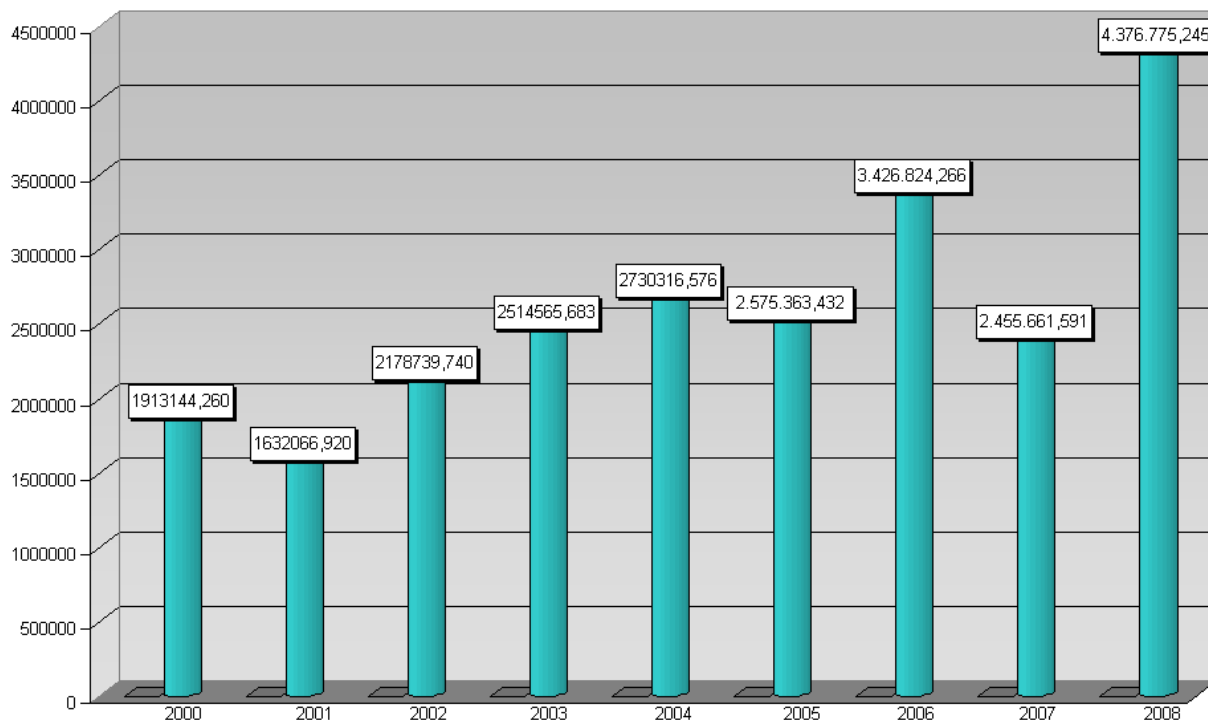
Os recursos de Custeio no exercício de 2008 contemplaram também as despesas com Pessoal e Encargos Sociais. Destacamos que na **AHSFRA** existe pessoal do quadro da **CODEBA**, cedido pela **Secretaria Especial de Portos**, conforme publicação no DOU de 10.07.2008. As despesas desse pessoal, que antes da celebração do **Convênio nº 007/2008**, corriam por conta da **AHSFRA**, agora estão por conta da **CODEBA**, motivo pelo qual existe um saldo no **PTD 10/2008** não aplicado.

## **2.2 ADMINISTRAÇÃO DA HIDROVIA DO PARAGUAI - AHIPAR:**

A Hidrovia do Paraguai possui, no território brasileiro, uma extensão de 1.725 km (rios Paraguai e Taquari), constituindo-se uma principal via de transporte de cargas. Inicia-se em Cárceres - MS e vai até a sua foz do Rio Apa, na divisa entre o Estado do Mato Grosso do Sul - Brasil com a República do Paraguai - Paraguai. Nesse trecho são movimentados diversos tipos de cargas tais como: soja, minérios de ferro e manganês, fertilizantes, derivados de petróleo, madeira, cimento, frutas, gado e cargas em geral.

Dentre as cargas citadas, destacamos que a hidrovia propicia a exportação do minério de ferro e manganês.

Apresentamos abaixo o gráfico comparativo contendo a movimentação de cargas, ano a ano, transportado pela Hidrovia Paraguai-Paraná. Como podemos observar é crescente o transporte de cargas na nossa hidrovia.



A **AHIPAR** apresentou o seu Plano de Trabalho para o exercício de 2008, para o **DNIT** e a **Companhia Docas do Maranhão - CODOMAR**, especificando as seguintes atividades:

<b>PTD 01/2008</b>	Estudos Ambientais	Meta Física: 100% Meta Financeira R\$600.000,00	Meta Física cumprida: 0% Meta Financ. Cumprida: 0%
<b>PTD 02/2008</b>	Sinalização da Ponte	Meta Física: 100% Meta Financeira R\$ 30.000,00	Meta Física cumprida: 83,43% Meta Financ. Cumprida: 16,57%
<b>PTD 03/2008</b>	Manutenção da sinalização do rio Paraguai	Meta Física: 100% Meta Financeira R\$ 610.000,00	Meta Física cumprida: 0% Meta Financ. Cumprida: 0%

<b>PTD 04/2008</b>	Dragagem de Manutenção do rio Paraguai	Meta Física: 100% Meta Financeira R\$ 600.000,00	Meta Física cumprida: 43,52% Meta Financ. Cumprida: 56,48%
<b>PTD 05/2008</b>	Estudos e projetos do Rio Taquari	Meta Física: 100% Meta Financeira R\$ 630.000,00	Meta Física cumprida: 4,64% Meta Financ. Cumprida: 95,36%
<b>PTD 06/2008</b>	Manutenção de equipamentos de dragagem	Meta Física: 100% Meta Financeira R\$ 148.000,00	Meta Física cumprida: 28,53% Meta Financ. Cumprida: 71,47%
<b>PTD 07/2008</b>	Aquisição de balsa	Meta Física: 100% Meta Financeira R\$ 30.000,00	Meta Física cumprida: 0% Meta Financ. Cumprida: 0%
<b>PTD 09/2008</b>	Aquisição de viatura	Meta Física: 100% Meta Financeira R\$ 180.000,00	Meta Física cumprida: 100% Meta Financ. Cumprida: 53,33%
<b>PTD 10/2008</b>	Aquisição de ecobatímetro	Meta Física: 100% Meta Financeira R\$ 70.000,00	Meta Física cumprida: 100% Meta Financ. Cumprida: 99,71%
<b>PTD 11/2008</b>	Projeto de execução do Passo do Jacaré	Meta Física: 100% Meta Financeira R\$ 120.000,00	Meta Física cumprida: 100% Meta Financ. Cumprida: 100%

Durante o exercício de 2008, a **AHIPAR** prestou serviços públicos que lhe competem, evitando maiores prejuízos aos usuários, dentre os quais destacamos:

**2.2.1 Sinalização da Ponte:** Serviços de manutenção da sinalização da Ponte Morrinhos, entre Campo Grande e Corumbá/MS.



**2.2.2 Dragagem de Manutenção do Rio Paraguai:** Com a finalidade de melhorar um curso d'água para fim de navegação, além de efetuar limpeza do leito do rio, com a retirada dos sedimentos que na época das chuvas foram carregadas para o mesmo.

**Volume de Dragagem e Localização de Cada Passo.**

PASSOS	PKS		ANO/VOLUME (M <sup>3</sup> )
	INÍCIO	FIM	2008
01- Soldado	2101,2	2102,0	14.300
02- Morro Pelado Inferior	2074,6	2075,3	20.240
03- Baiazinha	2091,2	2091,9	16.940
04- Passagem Velha	2149,9	2150,8	35.000
05- Baía do Malheiro	2202,5	2202,8	19.800
06- Corixão	2083,8	2084,4	13.000
07- Ilha Margarita / Corixão	2085,8	2086,7	33.040
08- Baiazinha Inferior	2089,4	2090,2	18.000
09- Soldado Superior	2102,0	2102,9	20.000
<b>TOTAL</b>			<b>190.320</b>

**2.2.3 Manutenção dos Equipamentos de Dragagem:** Os equipamentos da **AHIPAR** são antigos, com a vida útil já ultrapassada, necessitando de constantes reparos e manutenção. A AHIPAR, aos poucos, em função dos recursos recebidos, está providenciando a substituição dos mesmos.

**2.2.4 INVESTIMENTO:** Dentre os investimentos efetuados, destacamos a aquisição de material de escritório, de móveis de escritório, equipamentos de informática e de comunicação, aquisição de Ecobatímetro e de 01 (um) veículo.

Destacamos, ainda, a contratação de serviços de Levantamento, no Passo do Jacaré, compreendendo a ponte ferroviária Presidente Eurico Gaspar Dutra, para realizar levantamentos, análise e avaliação para identificar a situação do trecho, as condições do local com a finalidade de projetar o canal de navegação que irá subsidiar o serviço de dragagem a ser realizado no passo.

A **AHIPAR** também encontrou dificuldades em agilizar os procedimentos internos para contratação das atividades que devem ser realizadas por esta **Administração Hidroviária**, em virtude do atraso nos repasses efetuados (ocorridos em abril/2008).

As medidas adotadas para sanar as dificuldades encontradas foram preparar todo o processo administrativo conforme orientações do setor de licitação da **CODOMAR** e Comissão Paritária do **DNIT**, ambos responsáveis pela análise dos processos licitatórios e atendimento às recomendações emanadas pelo controle interno da Companhia.

**2.2.5 Indicadores de Desempenho:** Na **AHIPAR** foram utilizados indicadores de desempenho para avaliar a quantidade e a qualidade de km das vias mantidas.

#### **Taxa de Navegação**

$$\text{Tnav} = \frac{\text{Quantidade média dos dias navegados no exercício}}{\text{Total de dias navegados no exercício}} = \frac{365}{365} = 1$$

$$\text{Tnav} = 100\%$$

### Custo de Manutenção

$$C_{man} = \frac{\text{Custo de manutenção anual}}{\text{Extensão das hidrovias mantidas (km)}} = \frac{1.862.000,00}{1.725} = \text{R\$ } 1.079,42$$

### Proporção de Custeio Operacional

$$T_{cop} = \frac{\text{Custeio operacional}}{\text{Custeio total}} = \frac{1.862.000,00}{4.862.000,00} = 38,30\%$$

## 2.3 ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS DO NORDESTE - AHINOR:

A jurisdição da **AHINOR** nos estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba (Bacias do Nordeste), é composta pelos Rios:

RIOS	Curso Total (KM)	Extensão Navegável (KM)
<b>PARNAÍBA</b>	1.330	1.176
<b>BALSAS</b>	460	223
<b>ITAPECURÚ</b>	897	540
<b>MEARIM</b>	930	613
<b>GRAJAÚ</b>	783	520
<b>PINDARÉ</b>	686	456
<b>CARU</b>	180	100
<b>TURIAÇÚ</b>	380	330
<b>MARACAÇUMÉ</b>	170	130
<b>GURUPI</b>	550	412
<b>BAIXADA OCIDENTAL</b>	120	120
<b>PERICUMÃ</b>	130	80
<b>MUNIM</b>	250	145
<b>PERIÁ</b>	71	30
<b>PREGUIÇAS</b>	130	60
<b>TOTAIS</b>	<b>7.067,00</b>	<b>4.935,00</b>

**2.3.1 Indicadores de Desempenho:** A **AHINOR** atingiu os objetivos e metas constantes do Programa de Trabalho proposto para o exercício de **2008**, na forma do "**Plano de Trabalho de Descentralização -PTD/2008**" aprovado, que tiveram os recursos

financeiros necessários, disponibilizados na época oportuna.

A **AHINOR** praticou uma Gestão **eficiente**, pois conseguiu executar em **2008** a meta prevista, ou seja, **1.530,0 Km** de rios desobstruídos.

Estes fatos por si só, já demonstram a perseguição por Indicadores de **economicidade**, pois com redução nos custos na **AHINOR**, conseguiu-se superar o objetivo previamente projetado.

Durante o exercício de **2008**, a **AHINOR** manteve seu **índice de produtividade** justificado pelas constantes melhorias efetuadas em seus equipamentos e utilização de novos métodos no desenvolvimento de suas atividades, proporcionando maior quantidade de serviços prestados.

Da análise comparativa entre os dados do exercício de **2008** e os do exercício de **2007** temos, para a relação "produto / custo" um índice de produtividade igual a **0,060%**, portanto, mantendo-se praticamente o do exercício de **2007** que foi de **0,076%**, como se pode apreciar nos dados do Quadro a seguir.

ATIVIDADES FIM	UNIDADE	EXERCÍCIOS	
		2.007	2.008
<b>Rios Desobstruídos.</b>	<b>(Km)</b>	1.752,0	1.530,00
<b>Limpeza e Conservação de Margens.</b>	<b>(Km)</b>	3.504,0	3.060,0
<b>Remoção de Vegetação Aquática.</b>	<b>(M<sup>2</sup>)</b>	251.000,0	28.300,0
<b>Manutenção da Profundidade do canal, através Espigões / Guias Corrente.</b>	<b>(m linear)</b>	0,0	0,0

Manutenção da Profundidade em pontos críticos, através de escavação mecânica.	(M <sup>3</sup> )	60.000,0	0,00
Estatística Hidroviária.	(Km)	2.600,0	2.600,0
Recuperação e melhoramentos de Atracadouros Hidroviários.	(M <sup>2</sup> )	2.730,62	878,67
Implantação de Atracadoiro flutuante	(M2)	1.208,62	0,00
Implantação sinalização fixa de margem	Placas	0,0	0,0
RECURSOS FINANCEIROS			
PESSOAL + ENCARGOS	( Vb )	R\$1.139.484,17	R\$ 908.594,36
CUSTEIO	( Vb )	R\$1.439.914,09	R\$. 1.456.848,03
INVESTIMENTOS :	( Vb )		
Aquisição de Materiais / Equipamentos	( Vb )	R\$ 0,00	R\$ 47.888,00
Implantação de Espigões/Guias Corrente	( Vb)	R\$ 0,00	R\$ 165.551,91
Aquisição de utilitário		R\$ 95.000,00	R\$ 0,00
Equipamento de Informática		R\$ 9.996,00	R\$ 9.952,00
TOTAIS		R\$2.684.394,26	R\$ 2.588.834,30

A Equipe de Auditoria concluiu que a **AHINOR** encontra-se adequadamente estruturada para o exercício de suas atribuições regimentais, muito embora declarem que **“o atual número de empregados da Entidade se configura insuficiente ante as atividades por ela desenvolvidas”** conduzindo esporadicamente ao trabalho em regime de mutirão e em situações excepcionais, até em horário extraordinário.

Os quatro Indicadores de Desempenho perseguidos, tiveram por objetivo o desempenho **na quantidade** de quilômetros de vias mantidos, bem como o desempenho **na qualidade** da manutenção praticada, os quais são obtidos por **índices**, através das seguintes relações:

**TAXA DE NAVEGAÇÃO:**

$$\text{Tnav} = \frac{\text{Quantidade média dos dias navegados no exercício}}{\text{Total dos dias navegáveis do exercício}}$$

**TAXA DE MANUTENÇÃO:**

$$\text{Tman} = \frac{\text{Km total das hidrovias mantidas}}{\text{Km total das metas hidroviárias do plano de longo prazo do MT}}$$

**CUSTO DE MANUTENÇÃO / Km :**

$$\text{Cman} = \frac{\text{Custo de Manutenção anual}}{\text{Extensão das Hidrovias mantidas (Km)}}$$

**PROPORÇÃO CUSTEIO OPERACIONAL:**

$$\text{Tcop} = \frac{\text{Custeio Operacional da AH}}{\text{Custeio Total de AH}}$$

Os resultados obtidos por esta **AHINOR** no exercício de **2007** relativos aos nossos "**Indicadores de Desempenho**" estão assim apresentados:

$$\text{Tnav} = \frac{315 \text{ dias}}{365 \text{ dias}} = 86,30 \%$$

$$\text{Tman} = \frac{1.530,0 \text{ Km}}{3.745,0 \text{ Km}} = 40,85 \%$$

$$\begin{aligned} & \text{R\$} && = \text{R\$519,18} \\ \text{Cman} = & \frac{794.355,14}{1.530,0 \text{ Km}} \\ & \text{R\$ 1.456.848,02} = \text{56,27 \%} \\ \text{Tcop} = & \frac{\text{R\$ 2.588.834,29}}{\text{R\$ 2.588.834,29}} \end{aligned}$$

É importante observar que as **Taxas** obtidas pela **AHINOR** e informadas acima, estão excelentes, pois o índice atual para o **Tnav = 86,30 %** e persegue-se atingir 84,79% até 2009. Já para o **Tman**, o índice já atingido foi de **40,85%** muito além da meta estabelecida para atingimento que era de 18,02 %, estabelecida no PPA - 2008/2011 do MT.

Os quatro Indicadores de Desempenho que a **AHINOR** utiliza para a avaliação das melhorias obtidas nas vias navegáveis foram estabelecidos pelo Departamento de Hidrovias Interiores - DHI da Secretaria de Transportes Aquaviários - STA, do Ministério dos Transportes e sugeridos pelo TCU.

O método gerencial estabelecido pela **AHINOR** para o monitoramento das execuções que permitam avaliar os resultados operacionais do desempenho tem periodicidade mensal onde são levantados os dados relativos aos dias navegados no período bem como a quilometragem de via mantida em condições de navegabilidade. Tais informações são levantadas na mesma oportunidade da coleta dos dados da Estatística do Trafego Hidroviário em nossas bacias hidrográficas.

Os estudos / pesquisas para levantamento da demanda potencial dos usuários dos serviços prestados pela **AHINOR** foram continuados neste exercício de **2008**, pois os mesmos

encontram-se incluídos no Plano Plurianual 2008 - 2011 do Governo Federal, constando do PROGRAMA: "Melhoramentos e Manutenção nas Hidrovias Interiores da Bacia do Nordeste", na AÇÃO de Estudos e Projetos. Foram realizadas anualmente por amostragem, os levantamentos estatísticos de tráfego hidroviário nos principais rios da Bacia do Nordeste, com informações das toneladas de cargas movimentadas nas Bacias, os portos de origem e destino, tipos de cargas e embarcações envolvidas.

No exercício de **2008**, foram implementadas diversas melhorias nas várias áreas de atuação da **AHINOR**, como detalhamos a seguir.

**2.3.2 ÁREA ADMINISTRATIVA:** Serviço de manutenção preventiva e corretiva em onze (11) condicionadores de ar, recarga e Manutenção de Extintores CO<sub>2</sub>, recuperação da rede telefônica interna.

**2.3.3 ÁREA DE INFORMÁTICA:** Serviço especializado na re-estruturação da rede lógica do prédio sede da **AHINOR**, serviço de Assistência Técnica das máquinas copiadoras Samsung SCX 5115 e XC 1040.

#### **2.3.4 ÁREA OPERACIONAL:**

**2.3.4.1 Destocador "Gomes de Sousa": Foram executados serviços diversos dentre os quais destacamos:**

-Substituição de chapas nos pisos, na parede do banheiro e nas cantoneiras estruturais, recarga e manutenção de extintores CO<sub>2</sub>, serviços de manutenção corretiva no sistema de propulsão, troca de peças do motor MWM D 229-3 e do sistema de embreagem do guincho principal, reparo geral da bomba injetora do motor



diesel marca MWM TD 229-6, confecção de caixa d'água c/ capacidade de 2000 litros, etc.

**2.3.4.2 Destocador "Engenheiro Portugal": destacamos os seguintes serviços executados:**

-Desempeno do beiral no toldo, reparação geral do guincho hidráulico marca Enquip, serviços com usinagem de componentes, reparação geral do cabrestante hidráulico marca Enquip, reparação do motor diesel, marca Yanmar, modelo NSB 18, desmontagem, montagem e alinhamento dos eixos, recarga e manutenção de extintores CO<sub>2</sub>, serviços na reparação do casco, serviços na reparação no 1º convés, serviços na reparação no toldo e forro PVC, serviços especializados com manutenção corretiva no sistema de propulsão, etc.

**2.3.4.3 Motores de Popa:** Serviço mecânico especializado no motor de popa Mercury de 25 HP, Yamaha de 25 HP, Yamaha de 15 HP, Evinrude de 15 HP e Branco de 3,5 HP, com substituição de peças e componentes danificados.

**2.3.4.4 Toyota Hilux / Cabine Dupla:** Serviços de manutenção preventiva e corretiva;

**2.3.4.5 Chevrolet D20 / Cabine Dupla:** Serviços de manutenção corretiva e preventiva;

**2.3.4.6 Veículo FORD F 1000:** Serviços de manutenção corretiva e preventiva;

**2.3.4.7 Veículo VW, modelo PARATI 1.8:** Serviços de manutenção corretiva e preventiva;

**2.3.4.8 Veículo VW, modelo PARATI 1.6 FLEX:** Serviços de manutenção preventiva;

**2.3.4.9 Chevrolet S10 Colina 4X4 / Cabine Dupla:** Serviços de manutenção preventiva;

#### **2.3.4.10 Carreta Reboque para Transporte de Embarcações de**

**Apoio:** Serviços de manutenção preventiva e corretiva;

#### **2.3.4.11 Carreta Reboque para Transporte de Combustível:**

Serviços de manutenção preventiva e corretiva;

**2.3.4 TREINAMENTO E CAPACITAÇÃO DE PESSOAL:** O gestor da **AHINOR**, no que diz respeito ao desenvolvimento de seus **Recursos Humanos** proporcionou treinamentos de seus servidores, através do curso de aperfeiçoamento de "Pregão Presencial Eletrônico" com carga horária de 24 horas para três (03) empregados da **CODOMAR/AHINOR**, administrada pela **TREID- APOIO EMPRESARIAL LTDA**.

Foram inviabilizados o pleno cumprimento de todas as Metas inicialmente propostas, em virtude do corte nos recursos, como por exemplo: na Meta de "**Investimentos**": Elaboração do Projeto executivo para continuidade e conclusão das Obras civis e eletromecânicas do Sistema de Eclusas de Boa Esperança. Já no tocante aos demais serviços com pequenos **Investimentos** com recursos financeiros garantidos pelo Convênio firmado entre a **CODOMAR** e o **DNIT**, as atividades programadas foram realizadas plenamente.

#### **2.3.5 SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO E MELHORAMENTOS DE HIDROVIAS**

**2.3.5.1 Hidrovia do Pindaré:** Os serviços de Desobstrução do Leito, Limpeza e Conservação das Margens nas Hidrovias do Pindaré, Mearim, Grajaú e Itapecuru, foram iniciados no período de 25/04/2008 e foram concluídos em 28/08/2008. Foram executados seguintes trechos:

- 1) No Rio Pindaré, da Foz no Km 41 do Rio Mearim ao Povoado Barra do Caru;
- 2) Povoado Barra do Caru ao Posto Juriti; e
- 3) Povoado Seringal ao Povoado Pegado, numa extensão total de 508 Km. No Rio Mearim, no trecho compreendido entre a Foz do Rio

Pindaré no Km 41 à Cidade de Bacabal no Km 310, numa extensão total de 269 Km. No Rio Grajaú, no trecho compreendido entre a "Foz no Km 143 do Rio Mearim ao Porto Rigor ", numa extensão total de 22 Km e no rio Itapecuru, no trecho compreendido entre a "Foz à Foz do Rio Corrente", numa extensão total de 492 Km, nos municípios de Arari, Viana, Cajari, Vitória do Mearim, Igarapé do Meio, Monção, Pindare Mirim, Bom Jardim, Tufilandia, Bela Vista do Maranhão, Alto Alegre do Pindare, São João do Caru, Conceição do Lago Açú, São Mateus, Lago Verde, Bacabal, Rosário, Axixá, Presidente Juscelino, Santa Rita, Itapecuru Mirim, Miranda do Norte, Cantanhede, Pirapemas, Coroatá, Timbiras, Codó, Caxias, São João do Soter, Parnarama, Buriti Bravo, Matões, Fortuna, Governador Eugênio Barros e Governador Luis Rocha, no Estado do Maranhão.

Estes trechos que foram beneficiados com os citados melhoramentos são de grande importância para o escoamento das safras agrícolas, oriundas dos povoados localizados ao longo do trecho, Além do mais, boa parte desta região do Estado não conta com rodovias e estradas vicinais, sendo o transporte Hidroviário a única alternativa usada pelas populações ribeirinhas.

**2.3.5.2 Hidrovia do Parnaíba:** Os serviços de Desobstrução do Leito, Limpeza e Conservação das Margens dos Rios e Igarapés do Delta do Parnaíba, nos municípios de Araiões, Água Doce, Tutóia, Santana do Maranhão, São Bernardo, Ilha Grande, Parnaíba e Luiz Correia, nos Estados do Maranhão e Piauí, foram iniciados em 22/12/2008 ainda continuam em fase de conclusão, com prazo para execução dos serviços de 80 dias consecutivos, a serem executados nos trechos discriminados abaixo:

1) Rio Magú, no trecho compreendido entre a "Foz no Km 41 do Rio Santa Rosa à Cidade de Santana do Maranhão Km 70";

- 2) Rio Santa Rosa, no trecho compreendido entre a "Foz na Baía do Cajú Km 00 ao Km 48 do Rio Parnaíba, numa extensão de 63 Km";
- 3) Rio Igarapé, no trecho compreendido entre a "Foz Km 00 em Luiz Correia - PI ao Km 33 do Rio Parnaíba, numa extensão de 21 Km";
- 4) Rio dos Morros, no trecho compreendido entre o "Km 21 do Rio Parnaíba ao Km 08 do Rio Parnaíba, numa extensão de 12 Km";
- 5) Rio Guarará, no trecho compreendido entre o "Km 12 do Rio Santa Rosa à Foz na Baía da Mantiba, numa extensão de 7,0 Km";
- 6) Rio Barreirinha, no trecho compreendido entre a "Foz Km 00 do Rio Santa Rosa ao Canal do Guirindó, numa extensão de 22 Km";
- 7) Rio M<sup>a</sup> Engracia, no trecho compreendido entre o "Km 04 do Rio Santa Rosa à Foz na Baía de São Bernardo, numa extensão de 12 Km";
- 8) Rio dos Macacos, no trecho compreendido entre a "Foz do Rio M<sup>a</sup> Engracia à Foz na Ilha das Garças, numa extensão de 7,0 Km";
- 9) Igarapé dos Mosquitos, no trecho compreendido entre o "Km 24,9 do Rio Santa Rosa ao Km 30,7 (Pov. Conceição) no Rio Santa Rosa, numa extensão de 2,5 Km";
- 10) Igarapé do Gado Bravo, no trecho compreendido entre o "Km 29 do Rio Santa Rosa ao Canal do Guirindó, numa extensão de 5,5 Km";
- 11) Igarapé do Tinguí, no trecho compreendido entre o "Km 06 do Rio Parnaíba ao Canal do Guirindó, numa extensão de 11 Km"; e
- 12) Igarapé do Arrastador, no trecho compreendido entre a "Foz do Rio Santa Rosa ao Km 07 do Rio Barreirinha, numa extensão de 6,0 Km";

### **2.3.5.3 Recuperação de Atracadouros Hidroviários Flutuantes:**

Rios Água Doce, Santa Rosa; Cururupu, Cateauá, Guarapiranga, Cajari e Baía de Tutóia: Os serviços de Engenharia para Reparação nos Atracadouros hidroviários com área total de 878,67 m<sup>2</sup>, foram iniciados em 01/09/2008 e encontram-se ainda em fase de execução, com prazo de execução de 205 dias, nos portos a saber:

- 1) Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto na Sede do Município de Água Doce do Maranhão, no Estado do Maranhão, com 156,90 m<sup>2</sup>, localizado na margem esquerda do Rio Água Doce, no Km 01;
- 2) Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto de Carnaubeira, na zona rural do Município de Araisos, no Estado do Maranhão, com 125,53 m<sup>2</sup>, localizado na margem esquerda do Rio Santa Rosa, no Km 15;
- 3) Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto na Sede do Município de Tutóia, no Estado do Maranhão, com 156,90 m<sup>2</sup>, localizado na margem esquerda da Baía de Tutóia, no Km 01;
- 4) Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto da Sede do Município de Cururupu, no Estado do Maranhão, com 125,53 m<sup>2</sup>, localizado na margem esquerda do Rio Cururupu (Rio São Lourenço), no Km 16;
- 5) Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto de Cateauá, na zona rural do Município de Porto Rico do Maranhão, no Estado do Maranhão, com 94,14 m<sup>2</sup>, localizado na margem esquerda do Rio Cateauá, no Km 08;
- 6) Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto Grande da Sede do Município de Guimarães, no Estado do Maranhão, com 125,53 m<sup>2</sup>, localizado na margem esquerda do Rio Guarapiranga, no Km 01, na região da Baía de Cumã; e
- 7) Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto da Sede do Município de Penalva, no Estado do Maranhão, com 94,14 m<sup>2</sup>, localizado na margem esquerda do Rio Cajari, no Km 26;

### **2.3.6 INVESTIMENTOS:**

#### **2.3.6.1 Implantação de Espigões /Guias Corrente no Rio Mearim.**

Iniciados em 2008 e ainda em fase de conclusão, com prazo de execução de 80 dias consecutivos, os "Serviços de Engenharia, para Manutenção da Profundidade do Canal em Pontos Críticos da Rota Preferencial de Navegação, através da Implantação de 239 metros lineares de Espigões/Guias Corrente, no rio Mearim, no povoado Palmeiral, no município de Esperantinópolis, no estado do Maranhão

#### **2.3.6.2 Aquisição de Equipamentos e Materiais Permanentes: Foram adquiridos materiais permanentes, destinados às atividades de Apoio Administrativo e Operacional desta AHINOR, a saber:**

**2.3.6.2.1 Apoio Administrativo:** Aquisição de 01 (uma) Copiadora digital, de 02 (dois) Condicionadores de Ar, 02 (dois) Monitores de 17" LCD marca,OAC, 02 (duas) Impressoras marca HP modelo Deskjet 6940, 03 (três) Poltronas, 02 (dois) Armários de aço e 01 (um) Armário de aço baixo.

**2.3.6.2.2 Apoio Operacional:** aquisição de 01 (uma) Copiadora digital preto e branco, 01 (um) Condicionador de Ar, tipo Split, 36 000 BTUs/hrs, 02 (dois) Fogões industriais em inox, 02 (dois) Liquidificadores Profissionais, 02 (duas) Chapas Alça Ferro 70X30 CM,, 02 (dois) Microcomputadores com processador Intel Dual Core 2.2Ghz775, 03 (três) Monitores de 22" LCD Widescreen, 01 (uma) Impressora marca HP modelo Deskjet 6940, 02 (duas) Câmeras Digitais 7.2 Megapixel Marca Sony, 01 (um) Nobreak de 1200Va Bivolt, 04 (quatro) Armários de aço, 06 (seis) Arquivos de aço, 02 (duas) Mesa de escritório em aglomerado, 01 (um) Rack para computador em aglomerado, 03 (três) Poltronas e 03 (três) Armários de aço.

## **2.4 ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS DA AMAZÔNIA OCIDENTAL - AHIMOC:**

A Hidrovia do Madeira possui uma extensão de 1.192 km, constituindo-se a única via de transporte para a população que vive nas cidades às suas margens. Inicia-se em Porto Velho - RO e vai até a sua foz, na confluência com o rio Amazonas. Nesse trecho são movimentados diversos tipos de cargas tais como: soja, fertilizantes, derivados de petróleo, cimento, frutas, eletroeletrônicos, veículos, produtos frigorificados, seixo, bebidas e cargas em geral.

Destacamos ainda que na referida hidrovia do Madeira, o tráfego é intenso por ser a principal via de abastecimento do extremo norte do Brasil. Abastece ainda Rondônia e Acre com combustível refinado em Manaus - AM.

Para obtermos informações mais precisas por quem opera a região, efetuamos pesquisas periódicas junto às empresas de transporte que operam no rio Madeira. Essas consultas possibilitam detectar as dificuldades operacionais encontradas durante o trajeto percorrido ao longo do rio.

A tendência do escoamento da soja do centro-oeste e países fronteiriços é a utilização do rio Madeira como a ligação com a frota oceânica. Atualmente, o embarque por Paranaguá leva 20 dias contra 05 dias quando efetuado pelo Madeira.

A Hidrovia do Madeira é composta pelos Rios:

<b>RIOS</b>	<b>Curso Total</b>	<b>Extensão Navegável (KM)</b>
<b>SOLIMÕES</b>	1.620	1.620
<b>AMAZONAS</b>	1.488	1.488
<b>NEGRO</b>	1.160	1.160
<b>BRANCO</b>	440	440
<b>JURUÁ</b>	1.850 -	1.850
<b>JURUÁ</b>	1.270 -	1.270
<b>PURUS</b>	1.740 -	1.456

<b>PURUS</b>	810 - Trecho	810
<b>JAPURÁ</b>	721	721
<b>MADEIRA</b>	1.192	1.193

Durante o exercício de 2008, a **AHIMOC** prestou serviços públicos que lhe competem, evitando maiores prejuízos aos usuários, dentre os quais destacamos:

#### **2.4.1 Rio Madeira:**

- a) Programa de monitoramento ambiental, qualidade físico-química, biológica e liminológica das águas, tendo em vista a navegação e obras de manutenção da Hidrovia do Madeira;
- b) Vistoria técnica do Rio Madeira, com equipes técnicas da AHIMOC, DNIT, IBAMA, membros do Conselho Fiscal da CODOMAR, além de técnicos das empresas responsáveis pelo Monitoramento Ambiental e Desobstrução do Canal Navegável do Madeira com a retirada de paliteiros;
- c) Desobstrução do canal navegável do Rio Madeira com retirada de paliteiros;
- d) Serviços de Manutenção Preventiva das Estações Hidrométricas do Rio Madeira, no trecho Porto-Velho (RO) a Itacoatiara (AM);
- e) Fiscalização das placas de sinalização do rio Madeira e vistoria das obras do Porto de Humaitá, pela Diretoria Executiva da CODOMAR, Conselho Fiscal, Diretor Aquaviário do DNIT do DNIT e Superintendente da AHIMOC;
- f) Serviços de Mobilização do Parque de Dragagem composto pela Draga Tucunaré, rebocador Mapará, 200 metros de linha PEAD de 400 mm de diâmetro e 12 metros de comprimento e 400 metros de flutuante PEAD, bem como seus respectivos deslocamentos no trecho compreendido entre a cidade de Humaitá até a cidade de Manaus;
- g) Dragagem de manutenção do calado operacional no trecho Porto Velho (RO) a foz, no rio Amazonas.



#### **2.4.2 Paraná do Ramos:**

- a) Dragagem de aprofundamento do Canal do Pucu, que interliga o Paraná do Ramos ao Rio Andirá, município de Barreirinha - AM.

#### **2.4.3 Municípios Amazonenses:**

- a) Apoio técnico de pessoal na supervisão e fiscalização das obras dos Portos Fluviais dos Municípios de Barcelos, Benjamin Constant, Fonte Boa, Humaitá, Iranduba, Lago de Tefé, Manaquiri, Nova Olinda do Norte, Novo Aripuanã, Santa Isabel do Rio Negro, Santo Antonio do Içá, São Paulo de Olivença, Tonantins, Urucará e Urucurituba;
- b) Elaboração do processo de aditivo dos Portos Fluviais nos municípios de Barcelos, Benjamin Constant, Fonte Boa, Humaitá, Jutaí, Manaquiri, Nova Olinda do Norte, Novo Aripuanã, Santa Isabel do Rio Negro, São Paulo de Olivença, Tonantins, Urucará e Urucurituba.

#### **2.4.4 Indicadores de Desempenho:**

Os "Indicadores de Desempenho" perseguidos pela **AHIMOC** é o desempenho quantitativo (quantidade de quilômetros de vias) e o qualitativo (qualidade de manutenção praticado).

O desempenho qualitativo é um índice que indica a navegabilidade em dias/ano. Destacamos que a maioria de nossas vias navegáveis são naturalmente singradas durante os 365 dias, porém existe extrema dificuldade no período da estiagem. Nesse período ocorre um calado abaixo do necessário ao tipo de navegação comercial pesada que nelas operam.

Dessa forma, estabelecemos um índice da Dragagem de Manutenção para calado operacional do rio Madeira

(qualitativo), conforme segue:

### **Índice de Dragagem de Manutenção (IqDrag)**

$$\text{IqDrag} = \text{DR}/\text{DN} \times 100 \Rightarrow \text{IqDrag} = 70.825,74 \text{ m}^3/\text{ano}/650000\text{m}^3/\text{ano} \times$$

$$100 \Rightarrow \text{IqDrag} = 10,89\% \text{ (M)}, \text{ onde}$$

IqDrag = Índice qualitativo de Dragagem

DR = Dragagem Realizada (m<sup>3</sup>)

DN = Dragagem Necessária (m<sup>3</sup>)=>

### **Índice de Destocagem de Manutenção (IqDest)**

$$\text{IqDest} = \text{DestR}/\text{DestN} \times 100 \Rightarrow \text{IqDest} = 790\text{m}^3/\text{ano}/1580\text{m}^3/\text{ano} \times$$

$$100 \Rightarrow \text{IqDest} = 58,5\% \text{ (M)}, \text{ onde}$$

IqDest = Índice de Destocagem

DestR = Destocagem Realizada (m<sup>3</sup>)

DestN = Destocagem Necessária (m<sup>3</sup>)

### **Taxa de Navegação na Hidrovia do Madeira**

$$\text{TNHidMad} = \text{n}^\circ \text{ dias navegados}/\text{n}^\circ \text{ dias navegáveis} \Rightarrow \text{TNHidMad} =$$

$$365/365 \Rightarrow \text{TNHidMad} = 1$$

### **Custo de Manutenção da Hidrovia do Madeira por quilômetro (CMnt)**

$$\text{CMnt} = \text{Gastos com a hidrovia (R\$)}/\text{extensão da hidrovia (Km)} \Rightarrow$$

$$\text{CMnt} = 1.396.997,06/1.192\text{km} \Rightarrow \text{CMnt} = 1.171,98\text{R\$}/\text{Km}$$

### **Proporção de Custo Operacional da administração Hidroviária (PCOpAdm)**

$$\text{PCOpAdm} = \text{Custeio Operacional (R\$)}/\text{Custeio Total (R\$)} \Rightarrow \text{Cop} =$$

$$3.870,00/6.300,00 \Rightarrow \text{Cop} = 0,61$$

## 2.5 ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS DO SUL - AHSUL:

A **AHSUL** deu continuidade às ações desenvolvidas ao longo dos últimos anos. No início do ano até o mês de maio de 2008, ocorreram grandes dificuldades face à transição entre os convênios **CODESP e CODOMAR**, gerando atraso no pagamento de obrigações e dificuldade nas atividades operacionais.

Em decorrência da conclusão das principais obras nas hidrovias do Rio Grande do Sul, o Núcleo de Obras e Melhoramentos teve suas atividades direcionadas na realização de trabalhos necessários ao aproveitamento confiável da hidrovia. Os trabalhos de campo foram terceirizados, recebendo dos técnicos da **AHSUL** orientação, supervisão e controle permanente. Dentre as atividades desempenhadas destacamos:

**2.5.1 Serviços de Topohidrografia e Dragagem:** Anteriormente eram restritos ao rio Taquari, desenvolveram-se também ao longo do rio Jacui, tendo em vista a efetivação de dois embarques de arroz provenientes de Cachoeira do Sul com destino a Rio Grande.

A navegação comercial no trecho médio do Jacui - à montante do PK100, que estava interrompida desde a década de 90, foi retomada. Nesse ano, por iniciativa de cooperativa localizada em Cachoeira do Sul e colaboração da Navegação Aliança, SPH e CESA, já foram realizadas duas viagens que resultaram no transporte de mais de duas mil toneladas de arroz pela hidrovia, com probabilidade de crescimento para 2009 de 30 a 40 mil toneladas. Além do arroz, também estão previstos o transporte de 350.000 toneladas de farelo de soja para 2009.

Diante dessa nova demanda, além da real possibilidade do aproveitamento da hidrovia para o transporte de madeira visando abastecer a fábrica da Aracruz Celulose, ora em fase de projeto de ampliação, a **AHSUL** deslocou seu parque de dragagem para melhorar as condições de navegação nas imediações da Barragem de Dom Marco, onde se localizavam alguns pontos críticos.

As dragagens dos canais tanto no rio Taquari quanto no Jacui, foram realizadas diretamente pela **AHSUL** com equipamentos próprios e pessoal terceirizado, desenvolvendo-se ao longo de todo o ano, sempre que as condições do nível do rio proporcionassem condições de trabalho.

Foram dragados aproximadamente 30.000 m<sup>3</sup> de seixo rolado do rio Taquari em diversos canais situados entre os PKs 98 e 121.

No rio Jacui foi dragado aproximadamente 6.000m<sup>3</sup> de material composto de areia e argila junto aos portões de jusante e montante da eclusa da barragem de Dom Marco que restringiam a navegação.

Durante o mês de outubro e novembro, os níveis do rio Taquari permaneceram elevados em decorrência de uma cheia que alcançou a cota 19,50 m na barragem de Bom Retiro do Sul e que causou assoreamento em diversos canais.

Após o levantamento batimétrico e reposicionamento dos sinais flutuantes, a **AHSUL** iniciou a dragagem do canal Capitão Miguel ( PK 111,67-112,47) que se

configura como o mais crítico tendo um assoreamento superior a 1,50 m junto ao talude esquerdo.

**2.5.2 Batimetria:** Foram desenvolvidos trabalhos de batimetria nos rios Jacuí, Taquari e na Lagoa Mirim onde foram levantados o canal do Sangradouro, numa extensão de 19 km, os acessos ao porto de Santa Vitória do Palmar, a foz dos rios Cebollatti e Tacuari (UY), Jaguarão e no canal de São Gonçalo (áreas adjacentes à foz do rio Piratini).

Durante o ano foram repostos vários sinais flutuantes no rio Taquari e feita uma sinalização provisória no rio Jacuí para atendimento ao escoamento de arroz de Cachoeira do Sul para Rio Grande. Somente a cheia recentemente ocorrida no rio Taquari ocasionou a reposição de vários sinais e a recolocação de 25 novas bóias.

Ao longo do primeiro semestre de 2008, verificou-se forte estiagem, acarretando grandes dificuldades para a navegação comercial, na medida em que, atualmente, o calado oficial de 2,50 m (dois metros e meio) é considerado anti-econômico pelos armadores que se utilizam da bacia hidrográfica.

Para garantir a realização dessas atividades que lhe estão afetadas, a **AHSUL** manteve contratos de prestação de serviços com empresas terceirizadas, garantindo, com tal providência, a continuidade dos serviços de topo-hidrografia e balizamento ao longo da hidrovia Jacuí-Taquari.

A equipe de topo-hidrografia fabricou diversas poitas e leques que serão utilizados para demarcar a linha de navegação entre Bom Retiro do Sul e Taquari.

A equipe de topohidrografia também foi solicitada a realizar a limpeza da escada de peixes de Bom Retiro do Sul enquanto que em novembro, realizaram reparos nas alças da Barragem de Amarópolis com emprego da chata acampamento.

### **2.5.3 Levantamentos Batimétricos: Rio Taquari**

Completando o balizamento, foi realizada a batimetria de todos os canais, identificando-se os trechos assoreados e definindo-se as prioridades de dragagem, sendo possível conferir aos canais reabertos as características originais do projeto.

Após a execução de cada trecho dragado, foi refeito o levantamento batimétrico para confirmação de que a remoção do assoreamento havia sido satisfatória. Esses serviços se repetem após cada cheia caracterizando-se como serviços continuados.

### **2.5.4 Levantamentos Batimétricos: Rio Jacuí**

Considerando a demanda pelo transporte hidroviário de arroz, já referido anteriormente, bem como o interesse demonstrado pela ARACRUZ CELULOSE de ampliar as instalações existentes na cidade de Guaíba, a **AHSUL** efetuou levantamentos batimétricos nos trechos críticos da Hidrovia do Jacui, identificando os locais onde se fazia necessária a realização de dragagens, principalmente junto à Barragem do Anel de Dom Marco, bem como a localização de pontos onde existem obstáculos no leito do rio, que dificultam a prática da navegação.

### **2.5.5 Levantamentos Batimétricos: Lagoa Mirim**

Em atendimento ao pedido do Ministério dos Transportes procedemos a realização da batimetria da Lagoa Mirim no canal do Sangradouro, canais de acesso ao Porto de Santa Vitória do Palmar, acesso à foz dos rios Jaguarão, Cebollatti (UY) e Tacuari (UY) e canal São Gonçalo na foz do rio Piratini para conhecimento das reais condições da Hidrovia do Mercosul.

### **2.5.6 Reposicionamento de Limnígrafos:**

O sistema de monitoramento de níveis nas bacias dos rios Jacuí e Taquari bem como na Lagoa dos Patos encontra-se inoperante desde o mês de março do corrente ano, tendo em vista a mudança no sistema de transmissão de dados da operadora de telefonia celular.

Atualmente estamos providenciando a substituição de alguns componentes (modems, sensores de nível e modificação no software de comunicação de dados) prevendo-se a volta de seu funcionamento para os primeiros meses do próximo exercício.

### **2.5.7 Atividades desenvolvidas pelo Núcleo de Operação:**

O Núcleo de Operações é responsável pelo controle de tráfego das embarcações ao longo das hidrovias do Jacuí e Taquari, assim como pelas tarefas relativas à manutenção eletro-mecânicas e hidráulica das quatro barragens e eclusas sob gestão da **AHSUL**, bem como do Terminal de Carvão de Charqueadas.

### **2.5.8 Serviços de Manutenção em bens imóveis: Barragem de Amarópolis:**

Essa obra, situada no ponto quilométrico 74 do rio Jacui, foi iniciada em 1971 e inaugurada em 1974 tendo o evento representado a conclusão do processo de implantação da chamada primeira etapa da canalização do rio Jacuí, com a qual se pretendia proporcionar a montante desse ponto condição navegável para calado de 2,50 metros ao longo de segmento que se estende até cerca de 65 quilômetros acima de Cachoeira do Sul. Para jusante, a concepção dos melhoramentos preconizava a dragagem de canais, ao longo do trecho mantido em corrente livre.

Semelhante à do Fandango, a barragem de Amarópolis é constituída de alças tipo AUBERT (84 com 6,20 m de comprimento por 2,00 m de largura), não apresentando, todavia, vertedor fixo, nem aproveitamento da estrutura metálica - onde estão instalados os equipamentos que manobram as comportas - para a construção de ponte rodoviária.

A eclusa, construída junto à margem esquerda, tem 120 m de comprimento útil por 17 de largura. Uma escada para peixes está localizada junto à margem oposta.

Atualmente possui o maior movimento no âmbito da **AHSUL**, com volume de tráfego superior a 8.000 embarcações anuais.

No ano de 2008 as atividades mais significativas realizadas foram as seguintes:

a) serviços de recuperação de duas alças do passo 2; execução de reparos diversos nos carros de manobra; substituição da



rede elétrica nos quadros de comando dos dois guindastes; troca dos para-raios poliméricos destinados à proteção da rede elétrica da barragem; instalação de parte da rede elétrica de alimentação do canteiro; substituição dos semáforos de montante e jusante da eclusa; poda de árvores ao longo da linha de alta tensão sobre o dique na margem direita; encaminhamento do processo de licenciamento ambiental da barragem junto ao órgão ambiental local (FEPAM).

Os serviços de manutenção dos bens imóveis existentes na Barragem de Amarópolis consistiram em obras no pórtico de entrada, onde foram executados serviços de drenagem e colocação de um portão com acionamento através de controle remoto, bem como da recuperação geral de um dos imóveis residenciais.

Foi realizada, também, a impermeabilização geral na laje da torre do gerador e recuperados os pisos de concreto da oficina, garagem e calçadas junto ao escritório.

#### **2.5.9 Serviços de Manutenção em bens imóveis: Barragem do Anel de Dom Marco:**

Essa obra foi iniciada em 1966 e inaugurada em 1972. Apresenta como peculiaridade o fato da eclusa não estar localizada de forma adjacente à barragem, como acontece nas outras, mas, sim, num canal de derivação, aberto de modo a secionar o meandro de 8 quilômetros que o rio forma no local. É uma barragem semi-móvel, apresentando quatro comportas reguladoras de descarga, cada qual com 22 metros de largura por dois de altura, as quais abrem, automaticamente, sempre que a cota de máximo represamento é atingida. O barramento

apresenta, ainda, vertedores fixos em ambos os lados, havendo, também, uma escada de peixes em cada uma das margens.

A eclusa, implantada no ponto quilométrico 167, teve seus parâmetros de projeto definidos em época mais recente do que a primeira a ser construída (Fandango) e, desse modo, atende às características de embarcação-tipo maior. Assim, sua câmara tem comprimento útil de 120 m por 17 m de largura, permitindo que embarcações calando 2,50 m transponham o desnível de 7,00 m introduzido pelo barramento.

Este barramento sofreu sério acidente em meados da década de 70, ocasião em que houve significativa erosão regressiva à jusante da barragem, provocando uma obra de recuperação cujos custos atingiram quase o valor da construção de uma nova barragem, fato este que nos leva a ter cuidados redobrados no que diz respeito à sua conservação.

Os principais serviços realizados ao longo do ano de 2008 foram os seguintes:

a) recuperação total do portão de montante da eclusa, incluindo raspagem e pintura geral bem como substituição das borrachas de vedação; troca dos tubos e conexões do comando hidráulico da eclusa; manutenção da unidade hidráulica da eclusa com a substituição de bombas e regulagem de válvulas; limpeza geral das duas escadas de peixe; ampliação do sistema de câmaras de segurança e substituição de equipamentos danificados por descargas elétricas; encaminhamento do processo de licenciamento ambiental da barragem junto ao órgão ambiental local (FEPAM); substituição do transformador da Vila Residencial; substituição de cabos elétricos de alimentação da eclusa, escritório e oficina; troca da iluminação geral da

área da barragem; instalação da internet na barragem e Vila Residencial.

Dentre as diversas obras realizadas nos bens imóveis da Barragem do Anel de Dom Marco podemos citar a recuperação em diversos imóveis localizados na Vila Residencial; pintura geral e impermeabilização do pórtico de entrada na Vila, com instalação de um portão metálico equipado com motorização e controle remoto; recuperação da cobertura destinada ao abrigo para as máquinas.

#### **2.5.10 Serviços de Manutenção em bens imóveis: Barragem do Fandango:**

Iniciada em 1952, na altura do ponto quilométrico 230, concebida como o terceiro degrau do projeto de canalização do rio Jacuí, com vistas a melhorá-lo para a navegação, a barragem eclusada do Fandango foi concluída em 1958, quando ainda não podia ser alcançada pelas embarcações que trafegavam no trecho inferior daquele curso d'água. É uma barragem móvel, constituída de dois passos reguladores de descarga, formados por 61 alças tipo AUBERT (23 unidades posicionadas no passo 1, adjacente à eclusa, apresentando 3,75m de altura x 1,5m de largura e outras 38 no passo 2, com dimensões de 4,75 m x 1,50 m), acionadas por dois carros de manobra instalados na estrutura metálica que também suporta a ponte rodoviária. Apresenta, ainda, um vertedor fixo de concreto com extensão de 53 metros, junto à margem direita, onde foi implantada uma escada para peixes.

O desnível normal introduzido pelo barramento, na estiagem, é de 4 metros, mantendo-se o nível de montante na cota 18, conforme o projeto.

A câmara da eclusa apresenta comprimento útil de 85 metros, com largura de 15 metros. Até o presente sua utilização se restringe a propiciar eventual transposição do barramento por pequenas dragas que atuam na extração de areia do leito fluvial ou embarcações de pesca e de turismo de pequeno porte.

Dada a sua peculiaridade de ser a barragem mais antiga desta administração hidroviária, os portões da eclusa de Fandango possuem sistema eletro-mecânico de operação exigindo que, por ocasião das enchentes, mantenham-se pressurizados os compartimentos que alojam os motores e seus mecanismos de acionamento, tarefa esta que exige o funcionamento quase que ininterrupto dos compressores de ar e a conseqüente permanência de um empregado de plantão para solucionar eventuais problemas que poderão se verificar nos equipamentos.

No ano de 2005, foram recolocadas todas as alças metálicas faltantes do Passo 2, tendo em vista que todas as 23 alças componentes do Passo 1 já haviam sido reposicionadas em 2002.

Outros serviços realizados em Fandango foram os seguintes:

a) manutenção geral na parte elétrica dos dois carros de manobras e reforma geral na instalação elétrica da Torre de Comando da Eclusa; conclusão de ensecadeira metálica destinada a Barragem de Amarópolis; conserto e montagem de guincho a ser utilizado na Chata Cachoeira; manutenção geral, tanto mecânica quanto elétrica, de todos os equipamentos da eclusa; encaminhamento do processo de licenciamento ambiental da

barragem junto ao órgão ambiental estadual (FEPAM); serviços de poda junto à rede de alta tensão; instalação de relógios para controle de nível; aquisição e instalação de quatro câmaras de vigilância, que através da internet proporcionam acesso remoto a qualquer usuário; colaboram na prevenção da pesca predatória no local.

Durante o ano de 2008 foram realizadas na Barragem de Fandango pequenas obras de manutenção geral nas instalações do escritório, barragem e eclusa, inclusive a recuperação do talude entre os patamares da cota +16 m e +17 m, situados na margem esquerda da barragem, imediatamente a jusante da eclusa, danificados pela ocorrência de cheias no rio Jacuí.

#### **2.5.11 Serviços de Manutenção em bens imóveis: Barragem de Bom Retiro do Sul:**

A barragem de Bom Retiro do Sul - única existente no rio Taquari, teve sua construção definida em 1956, pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul, através do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais, sendo iniciada em 1958. Após permanecerem paralisadas diversos anos, em decorrência da falta de recursos, suas obras foram retomadas em 1970, mediante celebração de convênio entre o Governo do Rio Grande do Sul e o Ministério dos Transportes. Nessa ocasião, estavam executados, apenas, seus nove pilares, o que representava aproximadamente 25 % das obras civis, nada havendo sido contratado em relação aos equipamentos.

Inaugurada em 1976, a barragem é constituída, além de seu segmento móvel, composto de seis comportas tipo vagão (duplas) com 14,50 m de altura, por um vertedor fixo,

junto à margem direita, em cuja extremidade se encontra a escada de peixes.

A eclusa, localizada junto à margem esquerda, apresenta câmara com comprimento útil de 120 metros por 17 m de largura, permitindo que embarcações com 2.800 toneladas de carga façam a transposição do desnível de aproximadamente 12,00 m introduzido pelo barramento, em situação de estiagem.

Dada a localização adotada para esse que, originalmente, deveria se constituir no primeiro de três barramentos planejados especialmente para beneficiar o transporte fluvial ao longo do rio Taquari, houve necessidade de implantação de canais de navegação a jusante, a maior parte dos quais abertos através de derrocamento a fogo, face às características geológicas do leito fluvial, ao longo do trecho compreendido a cidade de Taquari (PK 87) e a eclusa de Bom Retiro do Sul (PK 121). O trecho mantido em corrente livre, desde a confluência Taquari/Jacuí (PK 56), apresenta 65 quilômetros, sendo que nos primeiros 31 quilômetros as necessidades da navegação se restringem ao balizamento dos canais da hidrovia; já a montante da barragem, a navegação se processa sem necessidade de outros melhoramentos, até o Porto Fluvial de Estrela, situado no PK 142.

Além dos serviços normais de manutenção na barragem e eclusa de Bom Retiro do Sul, podemos citar as seguintes atividades realizadas durante o ano de 2008:

a) reforma da rede elétrica de um guindaste DERRICK, utilizado para o manuseio das vigas metálicas (Stop-Log); instalação de uma cancela na entrada da área da barragem, sendo a mesma acionada através de controle remoto; revisão geral na rede de

iluminação da barragem; limpeza geral da escada de peixes; atendendo exigência da FEPAM (órgão ambiental), foi realizado o monitoramento da escada de peixe bem como o controle da qualidade da água; manutenção geral dos transformadores de alta tensão inclusive com a troca de óleo; revisão e reinstalação de câmaras de segurança.

Na Barragem de Bom Retiro do Sul foram realizadas algumas obras no corrente exercício, dentre as quais citamos a construção do prolongamento de uma cobertura de proteção máquinas e veículos da barragem.

À exemplo do ano anterior, as condições de nível apresentadas pelo rio Taquari durante este ano, não possibilitaram a execução da recuperação do concreto componente das seis soleiras das comportas da barragem.

#### **2.5.12 Terminal de Carvão de Charqueadas e outras instalações**

O Terminal de Carvão de Charqueadas, localizado no PK 46 do Rio Jacuí em sua margem direita, foi construído no início da década de 80 com a finalidade de escoar a produção carbonífera da região, atendendo ao Plano de Mobilização Energética proposto naquela ocasião.

O Terminal, com capacidade de embarque de 500 t/h, foi construído com o caráter de provisório para movimentar cerca de 1,5 milhões de toneladas/ano estando previsto, na ocasião, a construção de um novo terminal definitivo, com capacidade de movimentação de 6,0 milhões de toneladas/ano, projeto este abandonado face à desativação do referido Programa.

Durante vários anos o Terminal esteve praticamente inoperante, sendo que ao final de 1993, através de acordo operacional com empresa mineradora, passou-se a embarcar cerca de 25.000 toneladas/mês de carvão destinado ao abastecimento do Polo Petroquímico do Rio Grande do Sul; em meados do ano de 1999 a empresa mineradora optou por realizar esse carregamento, em condições físicas menos favoráveis, pelo seu próprio terminal, localizado logo à montante.

Neste ano foi substituída a rede de iluminação do pátio de estocagem e recuperado o telhado da oficina mecânica que fora danificado por vendavais.

Nas cinco casas existentes no município de Imbé foram realizados diversos serviços de manutenção, incluindo pintura geral, substituição de madeiras e revisão das redes elétricas e hidráulicas.

A Superintendência da **AHSUL** buscou agilizar os procedimentos internos, como meio de sanar as dificuldades encontradas ao longo de 2008.

## **2.6 ADMINISTRAÇÃO DA HIDROVIA DA AMAZÔNIA ORIENTAL - AHIMOR:**

A jurisdição da **AHIMOR** compreende os Estados do Pará, Amapá, Mato Grosso (Bacia Amazônica Oriental), integrando o "Corredor de Transportes do Centro-Norte".

Os rios navegáveis sob jurisdição da **AHIMOR** são o Amazonas, Trombetas, Teles Pires, Xingu, Jarí, Tocantins, Capim e Guamá, totalizando 3.285 km de extensão navegável.



Em 2008 foram implementadas as ações objeto do programa proposto e não realizado no ano de 2007 e foram empenhados os maiores esforços para atingimento das metas previstas em 2008, no âmbito das obras e serviços necessários às hidrovias e ampliação do Sistema Portuário Nacional.

No âmbito da nossa área de jurisdição, foram efetuados serviços que gerassem impactos satisfatórios de curto, médio e longo prazo a todas as populações ribeirinhas com seus decorrentes benefícios sociais, pois com os "portinhos" implantados, com as hidrovias interiores balizadas e sinalizadas proporcionaria um tráfego franco e seguro, para escoamento da produção pesqueira, safras agrícolas, além de possibilitar o transporte de outras cargas gerais e de passageiros, cumprindo dessa forma nossa missão sócio-econômica.

As principais dificuldade encontradas no gerenciamento e execução das atribuições que lhe são conferidas pelo DNIT/MT, resumem-se, em sua maior parte, às questões ambientais, constituindo em grande impedimento à concretização das metas físicas previstas.

Outros fatores de entrave são os cortes e atrasos na liberação dos recursos em relação ao regime de enchente e vazante dos rios. Esse descompasso orçamentário, somado a outros problemas de ordem administrativa foram determinantes para inoperacionalidade desta **AHIMOR** no exercício de 2008.

## 2.7 ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS DO TOCANTINS E ARAGUAIA - AHITAR:

Durante o exercício de 2008, a AHITAR realizou as seguintes atividades:

- a) dragagem de manutenção e fiscalização, balizamento flutuante e manutenção da Hidrovia do Araguaia;
- b) sinalização fixa da margem da Hidrovia do Tocantins;
- c) limpeza das hidrovias com manutenção de profundidades;
- d) ações de monitoramento ambiental e monitoramento operacional;
- e) manutenção das embarcações e equipamentos portuários.

As atividades descritas são atingiram seus objetivos plenos em virtude dos atrasos nos repasses financeiros, ocorridos somente a partir de abril de 2008.

## 2.8 ADMINISTRAÇÃO DA HIDROVIA DO PARANÁ - AHRANA

Dentro do Plano de Melhoria para a Hidrovia do Paraná, a **AHRANA** priorizou o rebaixamento e alargamento do canal de navegação de Guairá, no Estado do Paraná.

Dessa forma, por meio do Departamento Nacional de Infra-estrutura de transportes - DNIT, foram contratados através de Convênio celebrado com a Universidade Federal do Paraná, o "Projeto Executivo e Relatório de Controle Ambiental para o rebaixamento e alargamento do canal de Guairá".

O canal de navegação de Guairá, no rio Paraná tem suas dimensões incompatíveis com o movimento das embarcações que trafegam na hidrovia do rio Tietê e no tramo norte do rio Paraná, pois apresenta 2,50m de profundidade e 80,00 m de

largura. Esta condição impede que embarcações com origem do porto de Hermandálias no Paraguai possam navegar com calados comercialmente viáveis até os terminais de Pederneiras e Ahembi/Anhumas, no rio Tietê, no Estado de São Paulo, com destino ao porto de Santos para exportação.

O aprofundamento do canal por derrocamento tem por objetivo eliminar definitivamente as limitações impostas à passagem das embarcações sob a ponte Ayrton Senna, que interliga a cidade de Guairá (PR) a cidade de Mundo Novo (MS). Com o aumento da profundidade e seu alargamento e espera-se o acréscimo da capacidade de transporte da ordem de 2.700.000 ton/ano com redução de custos esperada da ordem de 35%.

Nesta etapa do empreendimento, concluída com a entrega do projeto executivo e relatório de controle ambiental, a meta estabelecida foi atingida, permitindo que no próximo ano possa ser dado andamento ao processo da etapa seguinte, obtendo-se as licenças ambientais para a licitação das obras. Para esta etapa foram utilizados recursos da ordem de R\$1,0 milhão.

A **AHRANA** também realizou o balizamento de 1.020km de hidrovia, adquiriu máquinas, viaturas e ferramentas.

As dificuldades encontradas ao longo de 2008, basicamente estão relacionadas ao atraso na operacionalização do Convênio 07/2008DAQ/DNIT, ocorrido somente em abril/2008, a partir da liberação da primeira parcela de recurso. Outro fator significativo foi a demora na liberação do CNPJ da **AHRANA** junto ao Ministério da Fazenda.

Em 2008 foram insuficientes os recursos disponíveis para a realização dos programas adequados á

manutenção do balizamento e conseqüente desenvolvimento da hidrovia.

### **3 CONVÊNIO DE APOIO TÉCNICO E FINANCEIRO CELEBRADO ENTRE O DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT E A COMPANHIA DOCAS DO MARANHÃO - CODOMAR:**

O Convênio tem por finalidade a execução de obras para construção de Terminal Hidroviário em diversos municípios no Estado do Amazonas.

As obras e serviços contratados para implantação dos portos no Estado do Amazonas tiveram início em 2006 e prosseguiram nos exercícios de 2007 e 2008.

Os projetos dos portos do Estado do Amazonas contemplam a construção de um terminal de passageiros, um terminal de carga geral, muros e cercas para isolamento da área do porto, rampas, estacionamento, área de manobra, guarita, ponte de acesso e cais flutuante.

#### **QUADRO DEMONSTRATIVO DOS CONVÊNIOS NO AMAZONAS**

<b>MUNICIPIO</b>	<b>CONVÊNIO</b>	<b>VALOR (R\$)</b>	<b>INICIO</b>	<b>TERMINO</b>
<b>SANTA ISABEL DO RIO NEGRO</b>	267/2005	5.592.029,93	31/12/2005	31.03.2009
<b>BARCELOS</b>	268/2005	5.249.945,74	31/12/2005	31.03.2009
<b>BENJAMIN CONSTANT</b>	269/2005	5.035.040,51	31/12/2005	31.03.2009
<b>FONTE BOA</b>	270/2005	9.667.218,76	31/12/2005	31.03.2009
<b>HUMAITÁ</b>	271/2005	12.189.224,50	31/12/2005	30.04.2009
<b>JUTAÍ</b>	272/2005	3.574.892,77	31/12/2005	29.08.2008
<b>MANAQUIRI</b>	273/2005	4.309.129,35	31/12/2005	31.03.2009
<b>NOVA OLINDA DO NORTE</b>	274/2005	5.809.180,03	31/12/2005	31.03.2009
<b>TONANTINS</b>	275/2005	9.319.445,35	31/12/2005	31.03.2009
<b>IRANDUBA - CACAU PIRÊRA</b>	276/2005	10.255.366,21	31/12/2005	30.09.2008

<b>SANTO ANTONIO DO IÇÁ</b>	277/2005	4.541.972,10	31/12/2005	28.08.2008
<b>SÃO PAULO DE OLIVENÇA</b>	278/2005	5.947.891,20	31/12/2005	31.03.2009
<b>URUCARÁ</b>	279/2005	4.525.879,18	31/12/2005	31.03.2009
<b>URUCURITUBA</b>	280/2005	6.262.581,68	31/12/2005	31.03.2009
<b>NOVO ARIPUANÃ</b>	281/2005	5.246.254,47	31/12/2005	31.03.2009
<b>TEFÉ</b>	287/2005	1.508.988,60	31/12/2005	31.03.2009
<b>SOMA</b>		99.035.040,37		

**QUADRO DEMONSTRATIVO DOS REPASSES DO DNIT E PAGAMENTOS EFETUADOS  
PELA CODOMAR PARA O AMAZONAS ATÉ DEZEMBRO/2008**

<b>MUNICIPIO</b>	<b>REPASSE DNIT (R\$)</b>	<b>RENDIMENT O APLICAÇÕES (R\$)</b>	<b>TOTAL (R\$)</b>	<b>PAGAMENTO REALIZADO</b>
<b>SANTA ISABEL DO RIO NEGRO CONVÊNIO 267/2005</b>	4.766.461,91	30.123,89	4.796.585,80	2.819.555,54
<b>BARCELOS CONVÊNIO 268/2005</b>	2.220.236,68	175.555,61	2.395.792,29	948.756,83
<b>BENJAMIN CONSTANT CONVÊNIO 269/2005</b>	1.909.954,76	118.158,44	2.028.113,20	1.113.845,31
<b>FONTE BOA CONVÊNIO 270/2005</b>	6.097.697,36	203.134,23	6.300.831,59	4.475.235,56
<b>HUMAITÁ CONVÊNIO 271/2005</b>	6.500.583,83	195.923,35	6.696.507,18	5.415.445,76
<b>JUTAÍ CONVÊNIO 272/2005</b>	2.715.150,27	267563,405	2.982.713,67	635.016,45
<b>MANAQUIRI CONVÊNIO 273/2005</b>	2.793.844,27	133.045,92	2.926.890,19	1.470.724,69
<b>NOVA OLINDA DO NORTE CONVÊNIO 274/2005</b>	3.057.787,06	107.546,80	3.165.333,86	1.733.424,75
<b>TONANTINS CONVÊNIO 275/2005</b>	4.429.031,88	178.465,49	4.307.497,37	4.023.945,90
<b>IRANDUBA – CACAU PIRÊRA CONVÊNIO 276/2005</b>	4.439.755,54	511.299,43	4.951.054,97	4.951.054,97
<b>SANTO ANTONIO DO IÇÁ CONVÊNIO 277/2005</b>	1.013.350,55	107.365,52	1.120.716,07	454.302,49
<b>SÃO PAULO DE OLIVENÇA CONVÊNIO 278/2005</b>	3.083.787,11	130.322,73	3.214.109,84	2.504.322,21
<b>URUCARÁ CONVÊNIO 279/2005</b>	1.931.550,62	90.265,10	2.021.815,72	668.421,44
<b>URUCURITUBA</b>	3.756.549,71	59.671,50	3.816.221,21	3.230.539,13

---

<b>CONVÊNIO 280/2005</b>				
<b>NOVO ARIPUANÃ</b>	1.195.281,93	31.734,64	1.227.016,57	1.203.235,25
<b>CONVÊNIO 281/2005</b>				
<b>TEFÉ</b>	1.229.526,57	98.007,38	1.327.533,95	1.327.533,95
<b>CONVÊNIO 287/2005</b>				

---

#### **4 DIMENSIONAMENTO DAS NECESSIDADES DE PESSOAL**

O limite máximo do Quadro de Pessoal da Companhia Docas do Maranhão - **CODOMAR**, fixado por intermédio da Portaria nº 02, de 20.01.2006, do Departamento de Coordenação e Controle das Empresas Estatais - DEST, publicado no D.O.U de 23.01.2006, é de 22 empregados, todos ocupantes de cargos de confiança.

Em 20 de junho de 2008, foi publicado no Diário Oficial da União, a Portaria nº 164 do Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão, deferindo o retorno ao serviço dos empregados da **CODOMAR Alberto José Gaspar Picanço** - Processo nº 04599.50619/2004-95, **José Rodrigues de Castro** - Processo 04599.506202/2004-71 e **João Oliveira Lisboa** - Processo 04599.506201/2004-26, que requereram revisão de anistia.

Os citados empregados retornaram à **CODOMAR** através das Portarias do Diretor Presidente da Companhia de nº 062/2008, 061/2008 e 063/2008, respectivamente.

Dentre as funções desempenhadas pelo quadro de pessoal disponível, destacamos o de controlar, acompanhar, assessorar e fiscalizar as atividades desempenhadas tanto pela **CODOMAR**, bem como pelas Administrações Hidroviárias **AHIMOR**, **AHIMOC**, **AHINOR**, **AHITAR**, **AHIPAR**, **AHSFRA**, **AHSUL** E **AHRANA**.

Conforme demonstrado, em 2008, a área de atuação da Companhia foi ampliada em virtude da assinatura do **Convênio**

**de Apoio Técnico e Financeiro para Gestão das Hidrovias e Portos Interiores Nacionais nº 007/2008/DAQ/DNIT**, onde a **CODOMAR** gerencia todas as Administrações Hidroviárias do Brasil acima referenciadas, bem como dos portos fluviais que as integram.

Com a celebração do referido Convênio, e para que não ocorresse a descontinuidade dos serviços de interesse público que essas Administrações Hidroviárias desenvolvem, foram efetuadas, pela **CODOMAR**, as admissões de 26 (vinte e seis) empregados ocupantes de cargos comissionados, sendo 06 (seis) Superintendentes, 06 (seis) Chefes de Núcleo de Apoio Administrativo, 06 (seis) Chefes de Núcleo de Operações, 06 (seis) Chefes de Núcleo de Obras e Melhoramentos, 01 (uma) Secretária e 01 (um) Adjunto Administrativo.

Esclarecemos que essas admissões ocorreram em virtude da necessidade imperiosa de cumprir as atribuições especificadas no Convênio nº 007/2008, visto que o quantitativo de pessoal da **CODOMAR** que é de 22 empregados, é insuficiente para atender à demanda das Administrações Hidroviárias.

Visando regularizar a situação dos citados empregados, a **CODOMAR**, através do Processo nº 015/2008, de 11.01.2008, solicitou ao Secretário Executivo do Ministério dos Transportes, Sr. Paulo Sérgio de Oliveira Passos, Proposta de Reestruturação Organizacional da CODOMAR, conforme C/DP nº 256/2008, com a finalidade de melhor adequar a Companhia às suas atuais atribuições. Até o presente momento, a situação não foi equacionada por parte do Ministério dos Transportes.

Finalmente esclarecemos que esses cargos estavam com as Companhias Docas do Pará, de São Paulo e da Bahia, durante a vigência de Convênios de Descentralização anteriormente celebrados. Com a criação da Secretaria Especial de Portos - SEP, as Companhias Docas foram transferidas para a

SEP, ficando com o Ministério dos Transportes as Administrações Hidroviárias, motivo pelo qual existe a necessidade que o Ministério dos Transportes transfira esses cargos que estavam nas Companhias Docas do Pará, da Bahia e de São Paulo para a CODOMAR.

Destacamos que as citadas nomeações são de caráter transitório, isto é, persistirão somente durante a vigência do **Convênio 007/2008DAQ/DNIT** e tem com única e exclusiva finalidade a contratação para o desempenho das atividades nas Administrações Hidroviárias.

Dessa forma, em virtude dessa ampliação de atribuições para a **CODOMAR**, que atualmente é responsável pelo acompanhamento e gerenciamento das Hidrovias Brasileiras (oito Administrações Hidroviárias por todo o Brasil), destacamos que ocorreu uma sobrecarga de trabalho desempenhado por nosso Quadro de Pessoal.

## **5 GESTÃO DE PROGRAMAS E AÇÕES**

A proposta de programação orçamentária que consta no Programa de Dispêndios Globais - PDG e do Orçamento de Investimentos - OI da **Companhia Docas do Maranhão**, para o exercício de 2008, foi encaminhada ao Ministério dos Transportes no mês de julho de 2007, sendo que a referida proposta orçamentária considerou exclusivamente dados da **CODOMAR**, excluindo-se dados da Administração das Hidrovias do Nordeste - **AHINOR**, da Amazônia Ocidental - **AHIMOC**, da Amazônia Oriental - **AHIMOR**, do Sul - **AHSUL**, do Paraná - **AHRANA**, do Tocantins e Araguaia - **AHITAR**, do São Francisco - **AHSFRA** e do Paraguai - **AHIPAR**.

A legislação específica relativa à programação orçamentária aprovada para o exercício de 2008, foi a seguinte:



• Decreto nº 6.251, de 06.11.2007, publicado no Diário Oficial da União, edição de 07.11.2007, que aprovou o Programa de Dispêndios Globais - PDG das empresas estatais federais para 2008, e deu outras providências;

• Lei nº 11.647, de 24.03.2008, publicada no Diário Oficial da União, edição de 24.03.2008, que aprovou o Orçamento Geral da União para o exercício de 2008, incluindo o Orçamento de Investimentos da **CODOMAR**; e

• Decreto nº 6.635, de 18.11.2008, publicado no Diário Oficial da União, edição de 19.11.2008, que alterou o Programa de Dispêndios Globais - PDG das empresas estatais federais, aprovado pelo Decreto nº 6.251, de 06.11.2007, e deu outras providências;

O Orçamento de Investimentos da **Companhia Docas do Maranhão** para o exercício de 2008, foi composto de 01 Programa integrado por 02 (duas) Atividades, as quais serão a seguir discriminadas, com suas respectivas metas:

**5.1 Programa Investimento das Empresas Estatais em Infra-estrutura de Apoio (0807): - Atividade nº 26.784.0807.4102.0021** Manutenção e Adequação de Bens Móveis, Veículos, Máquinas e Equipamentos, com o valor de R\$ 150.000,00, com a meta de aquisição de veículos para uso administrativo e materiais de escritório (utensílios classificados como material permanente) tais como: mesas, cadeiras, armários de aço, arquivos em geral, máquinas de calcular, aparelho de fac-smile, refrigeradores, aparelhos de ar condicionado, extintores de incêndio e outros; e Atividade nº 26.784.0807.4103.0021 Manutenção e Adequação de Ativos de Informática, Informação e Teleprocessamento, com o

valor de R\$ 150.000,00, com a meta de adquirir e manter equipamentos de informática.

## 5.2 PLANO DE TRABALHO

O Plano de Trabalho da **CODOMAR** para o exercício de 2008 foi elaborado em junho/2007, sendo constituído pela Proposta do Programa de Dispêndios Globais - PDG e pelo Orçamento de Investimento; levando-se em consideração o estabelecido na Lei de Diretrizes Orçamentária - PLDO, que dispõe sobre as diretrizes para a elaboração da lei orçamentária de 2008, as instruções contidas no Manual Técnico de Orçamento, da Secretaria de Orçamento Federal - SOF e as instruções gerais, parâmetros, tabelas, formulários e orientações recebidas através do Ofício nº 233/2007/MP/SE/DEST, de 07/05/2007, do Departamento de Coordenação e Controle das Empresas Estatais.

As premissas básicas utilizadas para a elaboração das previsões dos valores constantes das categorias econômicas de receita e despesas, para o exercício de 2008, basearam-se na análise de séries históricas de dados dos principais itens das programações das unidades orçamentárias, realizadas durante o período de janeiro a junho de 2007, destacando que, durante o exercício de 2008, a **CODOMAR/Sede** seria mantida somente com suas receitas financeiras próprias.

Os dispêndios de capital da Companhia foram programados considerando que, primeiramente, as receitas de geração própria cobririam, integralmente, as necessidades relativas aos dispêndios correntes administrativos.

### 5.3 DA EXECUÇÃO DO PROGRAMA DE DISPÊNDIOS GLOBAIS - PDG

Discrimina-se a seguir, a execução da Programação Orçamentária da **Companhia Docas do Maranhão - CODOMAR**, composta do Programa de Dispêndios Globais - PDG/Demonstrativo de Usos e Fontes e do Orçamento de Investimentos, juntamente com comentários sobre os resultados alcançados.

### 5.4 DOS DISPÊNDIOS GLOBAIS REALIZADOS EM 2008

Em R\$ 1,00

DEMONSTRATIVO DE FONTES E USOS			
DISCRIMINAÇÃO	PROGRAMADO ( A )	EXECUTADO ( B )	(%) (B/A)
<b>Receitas</b>	4.000.000	3.008.737	75,22
Receita não operacional	4.000.000	3.008.737	75,22
Receitas financeiras	4.000.000	3.008.737	75,22
<b>TOTAL DAS FONTES</b>	<b>4.000.000</b>	<b>3.008.737</b>	<b>75,22</b>
<b>Dispêndios de Capital</b>	<b>300.000</b>	<b>10.285</b>	<b>3,43</b>
Investimentos	300.000	10.285	3,43
<b>Dispêndios Correntes</b>	<b>4.538.078</b>	<b>3.715.811</b>	<b>75,22</b>
Pessoal e Encargos Sociais	1.989.510	1.801.382	90,54
Materiais e Produtos	288.640	167.025	57,95
Serviços de Terceiros	1.400.000	1.049.406	74,96
Utilidades e Serviços	220.000	173.735	78,97
Tributos e Encargos Parafiscais	112.328	10.065	8,96
Demais Dispêndios Correntes	528.000	514.198	97,39
<b>TOTAL DOS USOS</b>	<b>4.838.078</b>	<b>3.726.096</b>	<b>77,02</b>
<b>Superávit / Déficit</b>	<b>-838.078</b>	<b>-717.359</b>	<b>-</b>

Devido à transferência das atividades de administração e exploração do Porto do Itaqui, para a Empresa Maranhense de Administração Portuária - EMAP, desde 01 de fevereiro de 2001, por força do Convênio de Delegação nº 16/2000, de 30/11/2000, celebrado entre a União e o Estado do

Maranhão, com o prazo de 25 anos, a **CODOMAR** perdeu suas receitas operacionais, gerando somente receitas financeiras, as quais estão sendo suficientes para manter suas despesas de manutenção de natureza somente administrativa.

Durante o exercício foi elaborada proposta de revisão dos valores aprovados, a qual foi aprovada pelo Decreto nº 6.635/2008, que fixou novos limites para os Dispêndios Correntes para o exercício de 2008, alterando assim os valores constantes no Decreto nº 6.251/2007.

A execução dos Dispêndios Globais foi realizada levando-se em consideração a fiel e estrita observância à legislação orçamentária específica que regulamentou tais dispêndios, destacando-se que não houve nenhuma realização a maior nos Dispêndios Correntes aprovados para o ano de 2008.

Destaca-se que a existência de déficit financeiro é justificada pelos motivos a saber:

**a)** o rendimento de aplicações financeiras não foi satisfatório para cobrir as despesas, uma vez que a taxa mensal foi bem menor do que o as taxas de rendimentos previstas quando da elaboração do Programa de Dispêndios Globais - PDG/2008; e

**b)** a **CODOMAR** aderiu ao pagamento da dívida de Reserva de Tempo de Serviço Anterior - RTSA para com o Instituto de Seguridade Social - PORTUS, passou também a pagar débito ao INSS, em virtude de Lançamento de Débito Confessado (LDC), por Mandado de Procedimento Fiscal, referente às contribuições sociais devida pela empresa, incidentes sobre a remuneração dos segurados empregados, no período de 01/1997 a 12/2006, ocasionado pelo não

cadastramento da empresa no Programa de Alimentação do Trabalhador - PAT.

c) a **CODOMAR** continuou, durante o exercício de 2008, a efetuar o pagamento do débito da Administração do Porto de Manaus no Estado do Amazonas, tendo em vista o não cumprimento do Acórdão nº 567/2004 - 2ª Câmara, conforme Proc. TC nº 015.703/2000-7, que determinou ao Ministério dos Transportes que equacione todos os débitos oriundos da antiga Administração do Porto de Manaus, registrados perante os respectivos credores em nome da **Companhia Docas do Maranhão - CODOMAR**, de modo a permitir a baixa de todos os gravames que pesem sobre a **CODOMAR**, especialmente a exclusão de sua inscrição no CADIN.

## 5.5 Programa 0807 - Investimento das Empresas Estatais em Infra-Estrutura de Apoio

Tabela 1: Dados gerais do programa

<b>Tipo de programa</b>	Atividade
<b>Objetivo geral</b>	Bens móveis mantidos
<b>Gerente do programa</b>	Diretoria-Executiva
<b>Gerente executivo</b>	Diretoria-Executiva
<b>Indicadores ou parâmetros utilizados</b>	Necessidades de utensílios de escritório da companhia
<b>Público-alvo (beneficiários)</b>	CODOMAR

O Orçamento de Investimentos foi aprovado pela Lei nº 11.647, de 24 de março de 2008, publicada no Diário Oficial da União, edição do dia 24/03/08, sendo que não houve proposta de reformulação e nem remanejamento dos valores do Orçamento de Investimento/2008.

### 5.5.1 Principais Ações do Programa

O Orçamento de Investimentos da **Companhia Docas do Maranhão - CODOMAR** para o exercício de 2008, foi composto de 01 Programa integrado por 02 (duas) Atividades, as quais estão a seguir discriminadas, com suas respectivas metas:

#### 5.5.1.1 Gestão de ações

##### 5.5.1.1.1 Ação 26784 0807 4102 0021 - Manutenção e Adequação de Bens Móveis, Veículos, Máquinas e Equipamentos

#### Dados gerais

Tabela 2: Dados gerais da ação

<b>Tipo</b>	Atividade
<b>Finalidade</b>	Bem móvel mantido
<b>Descrição</b>	Manutenção e adequação de bens móveis, veículos, máquinas e equipamentos
<b>Unidade responsável pelas decisões estratégicas</b>	Ministério dos Transportes
<b>Unidades executoras</b>	Companhia Docas do Maranhão
<b>Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução</b>	Administrativa
<b>Coordenador nacional da ação</b>	Ministério dos Transportes
<b>Responsável pela execução da ação no nível local (quando for o caso)</b>	Diretoria-Executiva

5.5.1.1.2 Ação 26784 0807 4103 0021 - Manutenção e Adequação de Ativos de Informática, Informação e Teleprocessamento.

## Dados gerais

**Tabela 3: Dados gerais da ação**

<b>Tipo</b>	Atividade
<b>Finalidade</b>	Ativo de informática mantido
<b>Descrição</b>	Manutenção e adequação de ativos de informática, informação e teleprocessamento
<b>Unidade responsável pelas decisões estratégicas</b>	Ministério dos Transportes
<b>Unidades executoras</b>	Companhia Docas do Maranhão
<b>Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução</b>	Administrativa
<b>Coordenador nacional da ação</b>	Ministério dos Transportes
<b>Responsável pela execução da ação no nível local (quando for o caso)</b>	Diretoria-Executiva

### 5.5.1.1.3 - Resultados

A **Companhia Docas do Maranhão**, durante o exercício de 2008, somente acusou investimentos administrativos, e não a níveis de projetos, uma vez que as atividades de administração e exploração comercial do Porto do Itaqui foram transferidas para a Empresa Maranhense de Administração Portuária - EMAP, por força do Convênio de Delegação n° 016/2000, de 30/11/2000.

Assim sendo, a **CODOMAR** realizou durante o exercício de 2008, a aquisição de utensílios de escritório, exclusivamente para uso administrativo tais como: mesas, cadeiras, armários de aço, arquivos em geral, aparelhos de ar condicionado e outros; bem como equipamentos de informática (hardware e software).

#### 5.5.1.1.4 Da Execução Orçamentária

Valores em R\$1,00

ORÇAMENTO DE INVESTIMENTOS			
<b>0807 Investimento das Empresas Estatais em Infra-estrutura de Apoio</b>			
Atividades	Aprovado ( A )	Realizado ( B )	% B/A
26.784.0807.4102.0021 Manutenção e Adequação de Bens Móveis, Veículos, Máquinas e Equipamentos - no Estado do Maranhão	150.000	3.186	2,1
26.784.0807.4103.0021 Manutenção e Adequação de Ativos de Informática, Informação e Teleprocessamento - no Estado do Maranhão	150.000	7.099	4,7
Total	300.000	10.285	3,4

Durante o exercício de 2008 não houve necessidade de grandes realizações no seu Orçamento de Investimentos.

#### 6. PREVIDÊNCIA COMPLEMENTAR PATROCINADA - PORTUS

Em virtude do Convênio de Delegação nº 016/2000, a partir de 15.01.2001 foram efetuadas todas as rescisões de contrato de trabalho dos empregados lotados do quadro efetivo da **CODOMAR** (sede) que não foram transferidos para a EMAP. Como consequência, a **CODOMAR** deixou de ter empregado com vínculo empregatício em seu quadro de pessoal, o que no entender da Companhia, foram encerradas as contribuições para o **PORTUS - Instituto de Seguridade Social**, no que se refere a Paridade Contributiva dos Participantes Ativos.

Dessa forma, restou à **CODOMAR** a Paridade Contributiva para com os Participantes Assistidos e a RTSA.



A dívida total relativa à **RTSA** da **CODOMAR** e **AHIMOC**, possui os valores abaixo especificados:

<b>CODOMAR</b>	<b>R\$ 3.077.232,84</b>
<b>AHIMOC</b>	<b>R\$ 184.350,99</b>

Em 09.12.2005, A **CODOMAR** assinou o Instrumento Aditivo ao Contrato de Integralização de Reserva com o PORTUS - Instituto de Seguridade Social. No referido instrumento, o valor da reserva a amortizar relativo à **CODOMAR**, determinado em função do rateio do montante das contribuições de participantes ativos e assistidos vinculados à Companhia em junho de 2000 é no valor de R\$ 1.880.575,92, apurado em dezembro/2001.

O valor acima, atualizado até novembro/2005, perfaz o montante de **R\$ 3.256.132,11**, ficando especificado o pagamento em 240 parcelas mensais e sucessivas de **R\$ 23.031,37**.

Ressalte-se que a Administração das Hidrovias do Nordeste também efetuou o parcelamento do débito.

As contribuições que continuam sendo feitas ao PORTUS em nome da Patrocinadora **CODOMAR** são as da **AHINOR** e **AHIMOC**, referentes às contribuições da Paridade Contributiva dos seus empregados, que possuem a qualidade de participantes do PORTUS.

Atualmente a **CODOMAR** já efetuou o pagamento de R\$ 898.286,54, referente a dívida assumida.

A Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental - **AHIMOC**, ainda não aderiu ao parcelamento da dívida para com o PORTUS referentes a RTSA.

No âmbito da **CODOMAR** não ocorreu nenhum dos aspectos de cessão de bens móveis, imóveis ou empregados para a Administração do PORTUS.

Em 25 de março de 2008, a Diretoria da **CODOMAR**, através da C/DP nº 049/2008, dirigida ao Diretor de Seguridade do PORTUS, Sr. José Camilo de Faria, manifestou surpresa diante da interferência do Instituto na relação firmada entre a União e o Estado do Maranhão (Convênio nº 016/2000), visto que o PORTUS abdicou unilateralmente da receita advinda da Empresa Maranhense de Administração Portuária - EMAP, atual administradora do Porto do Itaqui. Ao mesmo tempo, o referido Instituto, tenta convencer a **CODOMAR** a assumir a dívida que era paga pontualmente pela EMAP, mesmo conhecedora da atual situação da Companhia, que através do Convênio 016/2000, transferiu todos os seus ativos e receitas para a EMAP, que também assumiu o papel de patrocinadora no lugar da CODOMAR.

Em 25 de abril de 2008, através da Carta Circular PRESID nº 3194/2008, visando estabelecer o seu equilíbrio econômico- financeiro do Plano de Benefícios PORTUS - PBP1, o PORTUS informa que a dívida atualizada da **CODOMAR** relativo à RTSA é de R\$ 17.332.611,59, alterando as parcelas atualmente pagas de **R\$ 23.031,37 para R\$ 136.757,08**, impossíveis de serem arcadas pela **CODOMAR**.

A **CODOMAR** solicitou interferência do Ministério dos Transportes, através da C/DP nº 083/2008, de 08 de maio de 2008. Em 24 de outubro de 2008, a **CODOMAR** assinou o Convênio de Adesão ao PBP1.

Em 27 de novembro de 2008, através da C/DP nº 255/2008, a Diretoria da **CODOMAR** solicitou gestões do Conselho de Administração da Companhia, no sentido de agendar reunião com

o Ministério dos Transportes e PORTUS, visando regularizar a situação da contribuição dos assistidos e pensionistas, cujos pagamentos eram efetuados pela EMAP.

## **7 INSTITUIÇÕES BENEFICIADAS POR RENÚNCIA FISCAL**

No âmbito da **CODOMAR** não ocorreu nenhum tipo de benefício dessa natureza.

## **8 OPERAÇÕES DE FUNDOS:**

No âmbito da **CODOMAR** não ocorreu nenhum tipo de operação dessa natureza.

## **9 INFORMAÇÕES SOBRE O RECONHECIMENTO DE PASSIVOS POR INSUFICIÊNCIA DE CRÉDITOS OU RECURSOS:**

No âmbito da **CODOMAR** não ocorreu nenhum tipo de operação dessa natureza.

## **10 INFORMAÇÕES SOBRE RESTOS A PAGAR DE EXERCÍCIOS ANTERIORES:**

No âmbito da **CODOMAR** não ocorreu nenhum tipo de operação dessa natureza.

## **11 DEMONSTRATIVO DO FLUXO FINANCEIRO DE PROJETOS E PROGRAMAS FINANCIADOS COM RECURSOS EXTERNOS, ACORRIDOS NO ANO E ACUMULADOS ATÉ O PERÍODO EM EXAME:**

No âmbito da **CODOMAR** não ocorreu nenhum tipo de operação dessa natureza.

## 12 INFORMAÇÕES SOBRE RENÚNCIA TRIBUTÁRIA:

No âmbito da **CODOMAR** não ocorreu nenhum tipo de operação dessa natureza.

## 13 RESULTADOS DA AVALIAÇÃO DO IMPACTO SOCIO-ECONÔMICO DAS OPERAÇÕES DE FUNDOS:

No âmbito da **CODOMAR** não ocorreu nenhum tipo de operação dessa natureza.

## 14 DEMONSTRATIVO SINTÉTICO DOS VALORES GASTOS COM CARTÕES DE CRÉDITO:

No âmbito da **CODOMAR** não ocorreu nenhum tipo de operação dessa natureza.

## 15 INFORMAÇÕES SOBRE PROVIDÊNCIAS ADOTADAS PARA DAR CUMPRIMENTO ÀS DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DO TCU EXPEDIDAS NO EXERCÍCIO OU AS JUSTIFICATIVAS PARA O CASO DE NÃO CUMPRIMENTO:

Durante o exercício de 2008, a **Companhia Docas do Maranhão** cumpriu todas as recomendações do órgão acima referenciado.

Entretanto enfatizamos, novamente, que ainda não foi cumprido o constante no **Proc. TC nº 015.703/2000-7 - ACÓRDÃO Nº 567/2004 - 2ª CÂMARA** que determina ao Ministério dos Transportes que equacione todos os débitos oriundos da antiga Administração do Porto de Manaus, registrados perante os respectivos credores em nome da **Companhia Docas do Maranhão - CODOMAR**, de modo a permitir a baixa de todos os gravames que

pesem sobre a **CODOMAR**, especialmente a exclusão de sua inscrição no CADIN.

Foi determinado, ainda, que o Ministério dos Transportes promova as necessárias gestões junto ao Governo do Estado do Amazonas para que este observe os termos da cláusula quarta do Convênio nº 07/97, celebrado em 26.11.1997 com a União, e regularize o pagamento das obrigações assumidas em decorrência da delegação da administração e exploração do Porto de Manaus e dos demais portos integrantes de sua estrutura;

Após solicitação da **CODOMAR**, através da C/DP nº 204/2007, no sentido de obter o ressarcimento por parte do Ministério dos Transportes dos valores já pagos, em cumprimento do disposto no referido Acórdão 567/2004-2ª Câmara, o citado Ministério emitiu Nota nº 230/2008-CGAS/AGU/CONJUR/MT, de 17 de outubro de 2008, especificando que:

A CONJUR/MT reconhece que:

*... " a CODOMAR está sendo prejudicada em razão de o delegatário, Estado do Amazonas, não honrar o compromisso estabelecido no Convênio de Delegação nº 07/97, cuja Cláusula Quarta lhe transferiu todos os direitos e obrigações, ressalvados os contratos de obras, serviços e aparelhamento de que tratam a Cláusula Nona, na data de transferência do Porto de Manaus e demais portos integrantes de sua estrutura.*

*O descumprimento do pactuado pelo Estado do Amazonas levou a mencionada estatal a ser inscrita pelo Instituto Nacional do Seguro Social no Cadin - Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal, considerando que, nos termos do parágrafo único da Cláusula*

*Primeira ficaram sem efeitos as responsabilidades e atribuições da CODOMAR, com relação ao Porto de Manaus, estabelecidas no Convênio de Descentralização nº 005/90 STN/DNTA e nos seus termos aditivos, a partir da assinatura daquele instrumento.*

...

*Quanto à Informação nº 16/2008 - CGOR/SPO, de 2008, submetida à apreciação desta CONJUR, a pedido da Secretaria Executiva e do Assessor Especial de Controle Interno, ela examina, mais uma vez, no âmbito desta Pasta, a situação da CODOMAR, diante do descumprimento da Cláusula Quarta do Convênio de delegação nº 07/97, pelo delegatário, Estado do Amazonas, junto com a sua empresa Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas - SNPH que administra os portos.*

*A SPO /MT concluiu não haver responsabilidade da União por eventuais prejuízos da CODOMAR, cujos fundamentos sintetizam-se:*

*I. Os débitos originaram da inadimplência da APM junto ao INSS e PORTUS, pelo não recolhimento de tributos, do período de 1990 a 1994. Nesse período a responsabilidade já era da CODOMR, uma vez que a descentralização à Empresa se efetivou em 19/11/1990;*

*II. pela Cláusula Quarta do Convênio assinado em 26.11.1997, "foram transferidos ao Estado do Amazonas todos os direitos e obrigações";*

*III. o Delegatário, também, assumiu, de acordo com a Cláusula Quinta "Os Contratos Individuais de Trabalho dos empregados lotados na APM e demais Portos, bem como a responsabilidade pela contribuição ao PORTUS";*

*IV. A União não foi denunciada à lide, para que pudesse fazer sua defesa, na ação proposta pelo INSS contra a CODOMAR;*

*V. o reconhecimento por parte da então Secretaria de Transportes Aquaviários/STA/MT não implica a transferência de responsabilidade,*

*mas tão somente o seu entendimento , quando admite que estariam excluídas as transferências das obrigações de que tratam a Cláusula Quarta. Demais disso, o próprio TCU se posiciona de forma contrária a esse entendimento quando afirma" até porque admitir tal posição seria determinar a inviabilidade de disposições contidas no instrumento de convênio e negar a presunção de legitimidade de que revestem os atos administrativos"; e*

*VI. não há decisão judicial transferindo a responsabilidade dos débitos para a União.*

*O entendimento da SPO/MT é irrepreensível. Além do destaque da decisão do TCU dado pelo autor no item V, do bojo do Acórdão não se extrai em qualquer momento que a União deva assumir os débitos da CODOMAR. Equacionar todos os débitos, empregado pela Corte de Contas, é no sentido do MT dispor de dados do problema, com o fim de encaminhar uma solução, não significando a obrigação de recompor o patrimônio da CODOMAR."*

Dessa forma, diante dos argumentos apresentados pela CONJUR/MT, informamos que até a presente data permanece a mesma situação anteriormente descrita no Relatório de Gestão relativo ao Exercício de 2007, isto é, a **CODOMAR** continua pagando a referida dívida que já perfaz o montante pago de **R\$ 2.286.243,27**, sendo **R\$ 1.919.589,00** relativo ao parcelamento do INSS, **R\$ 362.724,27** relativo ao PAES e **R\$ 3.929,75** de Salário Educação.

16 INFORMAÇÃO QUANTO AO EFETIVO ENCAMINHAMENTO AO ÓRGÃO DE CONTROLE INTERNO DOS DADOS E INFORMAÇÕES RELATIVOS AOS ATOS DE ADMISSÃO E DESLIGAMENTO, BEM COMO ATOS DE CONCESSÃO DE APOSENTADORIA, REFORMA E PENSÃO, EXIGÍVEIS NO EXERCÍCIO A QUE SE REFERE O RELATÓRIO DE GESTÃO NOS TERMO DO ART. 7º DA IN/TCU N° 55/2007.

No âmbito da **CODOMAR** não ocorreu nenhum ato dessa natureza.

17 DEMONSTRATIVO RELACIONANDO AS DISPENSAS DE INSTAURAÇÃO DE TOMADAS DE CONTAS ESPECIAIS E AS TOMADAS DE CONTAS ESPECIAIS CUJO ENVIO AO TCU FOI DISPENSADO COM BASE NO ART. 5º DA IN/TCU N° 56/2007.

No âmbito da **CODOMAR** não ocorreu nenhum tipo de Tomada de Contas Especial.

18 INFORMAÇÕES SOBRE PROVIDÊNCIAS ADOTADAS PARA DAR CUMPRIMENTO ÀS RECOMENDAÇÕES DO ÓRGÃO OU UNIDADE DE CONTROLE INTERNO EXPEDIDAS NO EXERCÍCIO OU AS JUSTIFICATIVAS PARA O CASO DE NÃO CUMPRIMENTO, CONFORME DISPOSTO ABAIXO:

18.1 RELATÓRIO N°: 208648

ITEM DO RELATÓRIO DE AUDITORIA: RESULTADOS DA MISSÃO INSTITUCIONAL

1.1.2.1 CONSTATAÇÃO: (013): Inconsistência dos indicadores.

RECOMENDAÇÃO:

Que o gestor, ao definir os indicadores que serão utilizados para avaliar o desempenho da gestão, demonstre na prestação de Contas a memória de cálculo, a fonte de dados utilizados e utilize dados confiáveis que qualquer pessoa possa chegar ao mesmo resultado.



**PROVIDÊNCIAS IMPLEMENTADAS :**

Considerando a assinatura do **Convênio de Apoio Técnico e Financeiro para Gestão das Hidrovias e Portos Interiores Nacionais nº 007/2008/DAQ/DNIT**, que transferiu a administração das hidrovias AHIMOC, AHINOR, AHIMOR, AHITAR, AHIPAR, AHRANA, AHSFRA E AHSUL, para **CODOMAR**, passamos a considerar que os indicadores de desempenhos alcançados pelas Administrações Hidroviárias, demonstrados neste Relatório, podem ser considerados como os da **CODOMAR**, uma vez que não existe personalidade jurídica que separe as Administrações Hidroviárias da Companhia.

Dessa forma, esclarecemos que se foram alcançados índices satisfatórios nas Administrações Hidroviárias, estes decorrem de ações e controles desenvolvidos pela **CODOMAR**, a quem elas são subordinadas gerencialmente.

**ITEM DO RELATÓRIO DE AUDITORIA: CONVÊNIOS/SUBVENÇÕES**

**2.1.1.1 CONSTATAÇÃO: (020): Inexistência de controle/fiscalização e manutenção das estruturas construídas.**

**RECOMENDAÇÃO:**

Que os Dirigentes da **CODOMAR** e **AHINOR** façam gestões junto ao DNIT, com vistas a obter recursos para garantir a manutenção das estruturas dos portos construídos.

**PROVIDÊNCIAS IMPLEMENTADAS :**

Durante o exercício de 2008, a AHINOR iniciou os serviços de manutenção das estruturas dos portos construídos. Para isso, solicitou recursos financeiros ao DNIT e em decorrência da Tomada de Preços nº 02/2008, celebrando o Contrato nº 2008/005/00 em 22 de Agosto/2008 com a empresa Cruz Correia Construções Ltda, no valor global de R\$ 262.075,19 para a execução desses serviços especificados no Plano de Trabalho para 2008 da AHINOR.

### **2.1.2.1 CONSTATAÇÃO: (001) Descumprimento da Lei de Licitações.**

#### **RECOMENDAÇÃO:**

Que o Gestor, ao realizar obras de mesma natureza, estenda o convite a, no mínimo, mais um interessado, a cada nova licitação, conforme preceitua o o art. 22, § 6º, da Lei nº 8.666/1993.

#### **PROVIDÊNCIAS IMPLEMENTADAS:**

Estender o Convite, ao formalizar processo licitatório para realizar obras de mesma natureza, a, no mínimo, mais um interessado, a cada nova licitação, conforme preceitua o o art. 22, § 6º, da Lei nº 8.666/1993.

### **2.1.2.2 CONSTATAÇÃO: (002) Inexistência de segregação de funções para a execução dos convênios.**

#### **RECOMENDAÇÃO:**

Que os Gestores da Entidade passem a observar o princípio da segregação de funções contido no subitem IV, item 3, seção VIII, capítulo VII da Instrução Normativa/SFC nº 01, de 06/04/2001, a qual definiu diretrizes, princípios, conceitos e aprovou normas técnicas para a atuação do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal, no denominado Manual do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal ("IV. segregação de funções - a estrutura das unidades/entidades deve prever a separação entre as funções de autorização/aprovação de operações, execução, controle e contabilização, de tal forma que nenhuma pessoa detenha competências e atribuições em desacordo com este princípio").

#### **PROVIDÊNCIAS IMPLEMENTADAS:**

Conforme explicado, a AHINOR possui um Quadro reduzidíssimo de empregados para as diversas atividades-fim que desempenha, constando apenas com um único engenheiro em seu Quadro de pessoal efetivo para o desempenho nas atividades de campo. Portanto, o engenheiro Antonio Lobato Valente, desempenha a

função de Chefe do Núcleo de Obras e Melhoramentos, de Superintendente substituto da AHINOR, sendo então , o único habilitado tecnicamente, para efetuar a fiscalização e o acompanhamento de todas as obras contratadas.

Entretanto, após a recomendação, a AHINOR passou a observar e cumprir, quando possível, o princípio da segregação de funções contido no subitem IV, item 3, seção VIII, capítulo VII da Instrução Normativa/SFC nº 01, de 06/04/2001 ("IV. segregação de funções - A estrutura das unidades/entidades deve prever a separação entre as funções de autorização/aprovação de operações, execução, controle e contabilização, de tal forma que nenhuma pessoa detenha competências e atribuições em desacordo com este princípio").

### **2.1.2.3 CONSTATAÇÃO: (003): Utilização de material em desconformidade com as Especificações Técnicas.**

#### **RECOMENDAÇÃO:**

Que o Gestor exija o cumprimento das devidas Especificações Técnicas de cada Convênio, inclusive com a utilização dos materiais relacionados. Sendo que na falta destes ou em casos que se comprovem a inadequação dos mesmos que se proceda à alteração formal das Especificações e que se acostem as devidas justificativas no processo.

#### **PROVIDÊNCIAS IMPLEMENTADAS:**

1. Foram cumpridas as Especificações Técnicas do Convênio;
2. Na manutenção foram utilizados somente os materiais relacionados;
3. Sempre proceder a alteração formal nas Especificações, acostando as devidas justificativas no processo, no caso de comprovação de materiais inadequados ou de difícil aquisição.

**2.1.2.4 CONSTATAÇÃO: (004): Baixa durabilidade das obras dos terminais fluviais.**

**RECOMENDAÇÃO:**

Que, por ocasião das próximas contratações da espécie, o Gestor, ao elaborar o documento "Especificações Técnicas", exija a utilização de materiais de melhor qualidade, e, por ocasião da fiscalizações e recebimento das obras, certifique que os materiais empregados estão de acordo com os termos contratuais.

**PROVIDÊNCIAS IMPLEMENTADAS:**

A AHINOR efetuou a contratação de firma de engenharia especializada para serviços de manutenção preventiva e corretiva nas estruturas de todos os atracadouros flutuantes implantados nas vias interiores do Nordeste.

**2.1.2.6 CONSTATAÇÃO: (006): Deficiências na definição das especificações Técnicas e Execução da obra em desacordo com as especificações e com risco estrutural.**

**RECOMENDAÇÃO:**

Que o Gestor melhore o conteúdo de suas Especificações Técnicas, principalmente no que concerne aos materiais utilizados.

**RECOMENDAÇÃO:**

Que o Gestor realize fiscalizações no decorrer das execuções das obras dos convênios, para assegurar que estas estejam de acordo com o estabelecido nas Especificações Técnicas do convênio.

**PROVIDÊNCIAS IMPLEMENTADAS:**

A AHINOR efetuou a contratação de firma de engenharia especializada para serviços periódicos de manutenção preventiva e corretiva nas estruturas de todos os atracadouros implantados nas vias interiores do Nordeste.

**2.1.2.7 CONSTATAÇÃO: (007): Pagamento por serviços não executados e fragilidades no acompanhamento da execução do convênio nº 236/2005 (SIAFI nº 562942) - Araióses.**

**RECOMENDAÇÃO:**

Que o Gestor realize fiscalizações no decorrer das execuções das obras dos convênios para assegurar que estas estejam de acordo com o estabelecido nas Especificações Técnicas dos mesmos. E, em caso de desconformidade, que pague somente pelo efetivamente executado.

2. Que o Gestor apure a responsabilidade pelo pagamento de serviços não executados.

**PROVIDÊNCIAS IMPLEMENTADAS:**

Foram efetuadas fiscalizações no decorrer das execuções das obras de manutenção dos convênios para assegurar que estas estejam de acordo com o estabelecido nas Especificações Técnicas dos mesmos. A empresa contratada para execução dos terminais efetuou as correções nas obras, conforme apurado através do Processo Administrativo nº 195/2008 - Sindicância.

**2.1.2.8 CONSTATAÇÃO: (008): Pagamento por serviços não executados e fragilidades no acompanhamento da execução do convênio nº 237/2005 (SIAFI nº 562421) - Água Doce.**

**RECOMENDAÇÃO:**

Que o Gestor realize fiscalizações no decorrer das execuções das obras dos convênios para assegurar que estas estejam de acordo com o estabelecido nas Especificações Técnicas dos mesmos. E, em caso de desconformidade, que pague somente pelo efetivamente executado.

**RECOMENDAÇÃO:**

Que o Gestor apure a responsabilidade pelo pagamento de serviços não executados.

**PROVIDÊNCIAS IMPLEMENTADAS:**

Foram efetuadas fiscalizações no decorrer das execuções da manutenção das obras dos convênios.

**2.1.2.9 CONSTATAÇÃO: (009): Pagamento por serviços não executados do Convênio nº 234/2005 (SIAFI nº 562927) - Penalva.**

**RECOMENDAÇÃO:**

Que o Gestor realize fiscalizações no decorrer das execuções das obras dos convênios para assegurar que estas estejam de acordo com o estabelecido nas Especificações Técnicas dos mesmos. E, em caso de desconformidade, que pague somente pelo efetivamente executado.

2. Que o Gestor apure a responsabilidade pelo pagamento de serviços não executados.

**PROVIDÊNCIAS IMPLEMENTADAS:**

Foram efetuadas fiscalizações no decorrer das execuções da manutenção das obras dos convênios para assegurar que estas estejam de acordo com o estabelecido nas Especificações Técnicas dos mesmos. A empresa contratada para execução dos terminais efetuou as correções nas obras, conforme apurado através da Processo Administrativo nº 195/2008 - Sindicância.

**2.1.2.10 CONSTATAÇÃO: (010) : Subutilização do Atracadouro Hidroviário Flutuante no Município de Palmeirândia (povoado de São José dos Leite).**

**RECOMENDAÇÃO:**

Antes da implantação de atracadouros hidroviários, realize-se uma pesquisa da demanda de utilização do local com este fim, para que os atracadouros não fiquem subutilizados.

**PROVIDÊNCIAS IMPLEMENTADAS:**

Efetuar pesquisa previa da demanda de utilização do local para instalação de futuros atracadouros, para que os mesmos não fiquem subutilizados.

**2.1.2.11 CONSTATAÇÃO: (011): Alteração do Plano de Trabalho dos Convênios n°s 219/2005 -Guimarães e 228/2005 - Cururupu em decorrência da não realização de procedimentos preliminares básicos.**

**RECOMENDAÇÃO:**

Que o Gestor realize todos os estudos prévios necessários para a elaboração completa e adequada do Plano de Trabalho, de modo a permitir a correta orçamentação das obras.

**PROVIDÊNCIAS IMPLEMENTADAS:**

Realizar estudos prévios necessários para a elaboração completa e adequada do Plano de Trabalho, de modo a permitir a correta orçamentação de futuras obras similares.

**2.1.2.12 CONSTATAÇÃO: (012) : Pagamento de serviços não executados dos Convênios n°s 219/2005 - Guimarães e 228/2005 - Penalva.**

**RECOMENDAÇÃO:**

Que o Gestor realize fiscalizações no decorrer das execuções das obras dos convênios para assegurar que estas estejam de acordo com o estabelecido nas Especificações Técnicas dos mesmos. E, em caso de desconformidade, que pague somente pelo efetivamente executado.

**RECOMENDAÇÃO:**

Que o Gestor apure a responsabilidade pelo pagamento de serviços não executados.

**PROVIDÊNCIAS IMPLEMENTADAS :**

Foram efetuadas fiscalizações no decorrer das execuções das obras de manutenção dos convênios para assegurar que estas estejam de acordo com o estabelecido nas Especificações Técnicas dos mesmos. A empresa contratada para execução dos terminais efetuou as correções nas obras, conforme apurado através do Processo Administrativo nº 195/2008 - Sindicância.

**19. ATUAÇÃO DO CONSELHO FISCAL**

Após análise das Atas de Reunião do Conselho Fiscal da **CODOMAR** ao longo do exercício de 2008, destacamos os seguintes pontos:

	ATA
- Foi solicitado ao Sr. Edmê esclarecimentos sobre <b>a inclusão no Acompanhamento no PDG - Programa de Dispêndios Globais, dos valores originários do Convênio com o DNIT - Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes. Como resposta ficou esclarecido que aqueles valores são lançados, mensalmente, na rubrica "Recebimento de Recursos de Terceiros" no DFLUX - Demonstrativo do Fluxo de Caixa, constituinte do Sistema de Informações das Estatais - SIEST, apesar de não estarem incluídos legalmente no PDG da Companhia.</b>	395 <sup>a</sup> , item 5.3
- A propósito do contrato de prestação de serviços da empresa BELCHIOR com a CODOMAR, o CONFIS recomenda	396, itens 2, 3.1, letra "a",



<p>que a CODOMAR execute as garantias apresentadas por aquela prestadora de serviços;</p> <p>- O CONFIS mantém a recomendação de que a CODOMAR não efetue qualquer novo adiantamento às hidrovias, por falta de amparo legal;</p> <p>- Quanto à aquisição de softwares pela AHIMOR, sem a existência de equipamentos para sua instalação, o CONFIS sugere à CODOMAR que cobre explicações, por escrito, da Administração da Hidrovia, com todo detalhamento, devendo ser esclarecido, quem solicitou a aquisição, quem autorizou, etc, para posterior responsabilização, se for o caso;</p> <p>- Solicita à diretoria da CODOMAR que <b>reforce imediatamente as áreas de AUDITORIA INTERNA e ASSESSORIA JURÍDICA da empresa, com pessoal qualificado</b>, visando permitir aos respectivos setores desempenhar suas atribuições de maneira satisfatória e com segurança;</p> <p>- Ainda, com base nas questões noticiadas, citadas nos itens 3.12 e 3.13, este Conselho solicita <b>imediate contratação de auditoria externa, visando auditar todas as hidrovias, ação impossível de ser executada apenas pela auditora interna da CODOMAR;</b></p> <p>- O CONFIS solicita informações quanto às providências da Empresa, visando cumprir as</p>	3.12, 4.1, 4.2, 4.4
--	------------------------------

determinações contidas na Deliberação n° 006, transcrita na Ata da 19ª Reunião Extraordinária do CONSAD	
<p>- Em relação à Ata n.º 1.589 da DIREX, o Conselho solicita ser informado sobre a resposta apresentada pelo Diretor de Infra-Estrutura Aquaviária - DAQ/DNIT aos questionamentos formulados na C/DP N.º 091/2008, de 21.05.2008, que versa sobre pagamento de funções gratificadas aos empregados cedidos pela CODESP, CDP, CODEBA e CODOMAR;</p> <p>-Tomou também conhecimento o Conselho da C/DT N.º 047/2008, dessa CODOMAR, de 20.50.2008, bem como do relatório FIPO N.º 002/2008 - GFP, da ANTAQ, 02.04.2008, que noticia irregularidades e abandono no <b>Porto de Charqueadas</b>, razão pela qual <b>solicita informações</b> sobre as providências adotadas pela CODOMAR e AHSUL para correção do relatado;</p> <p>- Em relação à Ata n.º 1.590, o Conselho tomou conhecimento da solicitação formulada na C/DP n.º 095/2008, 29.05.2008, na qual a CODOMAR solicita alteração do Plano de Trabalho para inclusão de item com o escopo de cobrir as despesas administrativas incorridas pela CODOMAR na execução dos Convênios dos Portos do Amazonas, <b>solicitando na oportunidade ser informado</b> o Conselho sobre a resposta da DAQ/ANTAQ;</p>	397, itens 1.3.1, 4.1

<p>- Também <b>solicita</b> o Conselho <b>informações</b> sobre o pedido de revisão do Despacho Decisório n.º 763931982, formulado através da C/DA n.º 184/2008, de 11.06.2008, notadamente sobre a natureza e origem do débito compensado pela PERDCOMP n.º 13822.45886.040703.1.3 .02-2040.</p>	
<p>- Em relação ao quadro de contratos, o Conselho <b>solicita</b> que, doravante, a coluna "VALOR R\$" seja desmembrada em "VALOR INICIAL" e "TOTAL ACUMULADO", constando nesta última coluna o somatório dos valores já pagos [desde o início da execução do contrato] e o previsto para o exercício;</p> <p>- O Conselho também recomenda seja expedida determinação à AHSUL para que se abstenha de realizar contratação direta emergencial sem manifestação do órgão de assessoramento jurídico (art. 38, parágrafo único, Lei n.º 8.666/93) e sem constatar o atendimento aos requisitos (art. 24, IV, da Lei n.º 8.666/93), pois isso, além de afrontar a legislação, pode gerar a responsabilização dos gestores;</p> <p>- relação à pendência tratada no item 1.3.1, o Conselho tomou conhecimento do OFÍCIO N.º 200/08 DAQ/DNIT de 01/08/08, no qual o Diretor Aquaviário sugere que o assunto seja submetido ao CONSAD da CODOMAR, tendo em vista a posição do DNIT de "[...]"</p>	<p>398, itens 2.1, 3.7.3, 5.3, 5.4, 5.7</p>

<p><i>pagar aproximadamente o valor de DAS 4 para Superintendentes e DAS 3 para os Chefes de Núcleo”;</i></p> <p>- Em relação às irregularidades e abandono do Porto de Charqueadas, noticiadas no relatório FIPO N.º 002/2008 - GFP, da ANTAQ, o Conselho tomou conhecimento da CARTA GAB - AHSUL N.º 071/08, de 07/08/08, no qual o Superintendente, dentre outros esclarecimentos, registra que o <b>Terminal de Carvão de Charqueadas</b> não se trata de porto organizado, não se aplicando grande parte das colocações feitas pela ANTAQ. Ante ao exposto, o Conselho recomenda seja dado conhecimento ao CONSAD, tendo em vista as propostas constantes daquele expediente;</p> <p>- Com relação à pendência tratada no item 1.3.2, foi informado que foi incluído um item [checar] no Plano Trabalho para custear as despesas da CODOMAR referente à execução do Convênio 07/2008-DAQ/DNIT;</p> <p>- Com relação à pendência tratada no item 1.3.5, a solicitação do Conselho de maiores esclarecimentos sobre o teor do Ofício n.º 063/2008/AECI/MT, de 19.06.2008, do Ministério dos Transportes, não foi atendida, razão pela qual o COFINS a reitera.</p>	
<p>- O Colegiado tomou conhecimento da Ata da 389ª da Reunião Ordinária do Conselho de Administração da CODOMAR, <b>solicitando ser informado quanto ao</b></p>	<p>399, itens 1.1, 3.1.1, 3.6, 3.7, 5.2</p>

**resultado das providências recomendadas no item 4 da referida Ata;**

- O Conselho não encontrou nenhum dispositivo no CONVÊNIO N.º 007/2008-DAQ-DNIT que legitime a utilização de recursos pela CODOMAR para pagamento de pessoal da Companhia que estejam prestando serviços às administrações hidroviárias. **O Conselho entende que o instrumento legal para legitimar a situação do pessoal da CODOMAR que presta serviço nas administrações hidroviárias é a cessão, razão pela qual recomenda que a CODOMAR legalize a situação dos seus servidores, seja através da formalização de cessão ao DNIT, seja por determinação do retorno dos mesmos ao trabalho na Companhia.** No caso de formalização da cessão, o Conselho sugere que seja fixada data para que os valores pagos pela CODOMAR aos cedidos sejam ressarcidos, sob pena de incidência de multa, correção monetária e retorno dos mesmos aos quadros da Companhia, já que os atuais adiantamentos, além de não terem respaldo legal, não vêm sendo ressarcidos tempestivamente, prejudicando a saúde financeira da CODOMAR;

- O Conselho, com base na análise procedida, constatou que está havendo dificuldades para a contabilização em razão do encaminhamento em atraso

dos controles contábeis efetuados pelas superintendências das hidrovias. **O Conselho sugere que o setor contábil da CODOMAR adote providências urgentes de forma a permitir a contabilização regular dos atos e fatos que lhes são pertinentes e, ao mesmo tempo, permita a obediência aos prazos legais quando o encerramento do exercício;**

- **C/DA N.º 259/2008, de 08.08.2008,** referente aos documentos, a saber, Inventario de Bens cedidos para a EMAP, Fotos de Guindastes e Esteiras Transportadoras desmontados, Ata 394<sup>a</sup> do Conselho Fiscal e Cópia do Relatório da Comissão Especial Portaria MT nº 48/2005. O Conselho tomou conhecimento do teor da referida carta, **solicitando ser informado da resposta;**

- O Conselho recomenda que, nos próximos certames para a contratação de serviços de assistência à saúde, a CODOMAR adote a modalidade licitatória pregão, bem como que adote a prestação do serviço por plano de saúde, com prestação mensal fixa, com ou sem a co-participação do beneficiário, vez que a forma de custeio prevista no contrato atual celebrado com a UNIMED não permite que a CODOMAR tenha a noção exata de quanto irá despender de recursos. Com relação ao contrato com a ECT, o Conselho entende que só podem

<p>ser contratados por inexigibilidade de licitação os serviços sujeitos ao monopólio postal, quais sejam, carta, telegrama e correspondência agrupada. Todos os demais descritos no contrato 003/2008 devem ser objeto de certame licitatório, a não ser, por óbvio, que haja comprovada inviabilidade de competição (art. 25, <i>caput</i>, da Lei n.º 8.666/93) ou se enquadre a contratação na hipótese do art. 24, VIII, da Lei n.º 8.666/93, que exige comprovação de preço compatível com o de mercado.</p>	
<p>- O Conselho requer que a contabilidade esclareça na próxima reunião ordinária a razão de se chegar ao lucro "resultado do exercício" R\$ 2.573.033,73 até o mês de agosto de 2008;</p> <p>- C/DP N.º 209, de 02.10.08, que encaminha Relatório de Atividade de Auditoria Interna - PAINT n.º 007/2008, referente a auditoria realizada na Administração da Hidrovia do Paraná - AHRANA, para conhecimento. O Conselho tomou conhecimento do relatório, endossando as recomendações da auditoria, <b>solicitando, no entanto, esclarecimentos quanto aos 4 cargos comissionados da CODOMAR (item 9, "A"), já que o relatório não esclareceu o fundamento legal, nem a motivação administrativa para a manutenção dos servidores na administração hidroviária.</b></p>	400, itens 3.2 e 3.7

<p>- O CONFIS registra <b>preocupação com o fato de a CODOMAR e as administrações hidroviárias não estarem adotando o pregão, preferencialmente na forma eletrônica, na contratação de bens e serviços comuns,</b> conforme determina o parágrafo único do art. 1.º e art. 4.º, ambos do Decreto n.º 5.450, de 31 de maio de 2005. O CONFIS solicita que tal constatação seja levada ao conhecimento do CONSAD, para que aquele Conselho adote as providências que entender necessárias. <b>Igualmente preocupante é a constatação pelo CONFIS de que contratos de energia, água e telefone não serem precedidos de certame licitatório, fato que também deve ser levado ao CONSAD;</b></p> <p>- O CONFIS reitera o item 3.1 da Ata da 400ª Reunião Ordinária, onde restou consignado a necessidade de adoção de providências para <b>regularizar a situação dos ressarcimentos,</b> a tempo da próxima reunião do CONFIS;</p> <p>- O Conselho requer que a contabilidade esclareça na próxima reunião ordinária a razão de se chegar ao lucro "resultado do exercício" R\$ 2.661.135,04 até o mês de setembro de 2008.</p>	401, itens 1.4, 2.1, 2.2
<p>- Em relação aos itens 2.1 e 2.3 da Ata da 391ª Reunião Ordinária do CONSAD, e item 5.2 da Ata da 392ª Reunião Ordinária do CONSAD, sobre a situação</p>	402, itens 1.1, 1.2, 3.3, 4.2 e



<p>deficitária da CODOMAR ocasionada pelos adiantamentos para pagamento de servidores que prestam serviços às administrações hidroviárias não ressarcidos pelo DNIT, o CONFIS reitera o entendimento exposto no item 3.1.1 da Ata da 399ª Reunião do Conselho;</p> <p>- Quanto ao item 6.2 da Ata da 391ª Reunião Ordinária do CONSAD, considerando a Carta Circular PORTUS Direxe - 8165/08, de 05 de dezembro de 2008, dirigida ao Sr. Presidente da CODOMAR, com cópia ao CONSAD e CONFIS, este Conselho Fiscal <b>sugere que a CODOMAR reúna todas as informações sobre as supostas dívidas apontadas pelo PORTUS, elabore relatório conclusivo sobre o ocorrido, com valores pagos, os que entende não devidos, acompanhado dos fundamentos jurídicos que embasam sua posição, e encaminhe o assunto para uma solução junto à Câmara de Conciliação da Advocacia-Geral da União com todos os demais envolvidos, mantendo este Conselho informado a respeito;</b></p> <p>- <b>Quadro atualizado de Acompanhamento das Implantações e dos Contratos, relativo aos Portos da Bacia da Amazônia Ocidental, contendo Demonstrativo Financeiro dos Repasses feitos pelo DNIT e dos valores já executados.</b> Em relação a este item, o Conselho Fiscal <b>solicita que conste no futuro quadro</b></p>	4.3
--	-----

**informações claras sobre as hidrovias que já prestaram contas, quais parcelas foram aprovadas, bem como se houve ou não ressalvas;**

- Em relação ao questionado no item 2.4.1 da Ata da 400<sup>a</sup> Reunião Ordinária do CONFIS, onde se perquire o porquê da existência de vários contratos sem numeração, contrariando o disposto no *caput* do art. 60 da Lei n.º 8.666/93, a AHRANA respondeu que os contratos sem numeração se referem "a prestação de serviços de natureza remota, de pequeno valor e locação de imóveis", monitoramento de segurança, acesso à internet, telefonia, serviço de correio eletrônico e aluguel de imóveis. **Em relação a este item, o CONFIS registra que a numeração dos contratos é obrigatória qualquer que seja a natureza ou valor do ajuste, devendo a impropriedade relatada ser encaminhada ao CONSAD para conhecimento e adoção das providências que aquele Conselho entender adequadas;**

- Em relação ao questionado no item 2.4.2 da Ata da 400<sup>a</sup> Reunião Ordinária, na qual o CONFIS solicita informação sobre se as dispensas de licitação para locação de imóveis estão de acordo com as condicionantes previstas no art. 24, X, da Lei n.º 8.666/93, a AHRANA se limitou a listar o endereço dos imóveis e a atividade executada em cada qual. **Ante a**

<p><b>resposta insatisfatória, o CONFIS sugere que a impropriedade relatada seja encaminhada ao CONSAD para conhecimento e adoção das providências que aquele Conselho entender adequadas.</b></p>	
<p>- Quanto à Ata da 1.597<sup>a</sup> da DIREX, o CONFIS tem por irregular, em princípio, a ocupação de cargos na CODOMAR por empregados cedidos ao DNIT pelas Companhias Docas (CODESP, CDP e CODEBA), já que, por definição, um empregado cedido, conforme indica o próprio nome do instituto, deve laborar nas dependências do cessionário. Ao contrário do afirmado pelo Diretor de Infra-Estrutura Aquaviária do DNIT no último parágrafo do Ofício 211/2008/DAQ/DNIT, de 13 de agosto de 2008, o CONFIS entende que os servidores cedidos à autarquia só podem ocupar cargos de direção ou função gratificada pertencentes à estrutura do cessionário. Ante ao exposto, o CONFIS <b>recomenda que sua posição seja levada ao conhecimento do CONSAD;</b></p> <p>- Quanto à Ata da 1.599<sup>a</sup> da DIREX, o CONFIS <b>solicita informação</b> sobre se na contratação direta implementada pela AHIPAR com base no art. 24, V, da Lei n.º 8.666/93, observou a condicionante constante na parte final do dispositivo, qual seja, se foram mantidas “[...] <i>todas as condições preestabelecidas</i>” no certame deserto.</p>	<p>403, itens 1.1.1, 1.1.3,</p>

<p>- Quanto à Ata da 394<sup>a</sup> Reunião Ordinária do CONSAD, o CONFIS solicita ser informado sobre o resultado da nova Reunião com os representantes da SHPH, EMAP e PORTUS, mencionada no item 4.2, conforme registrado na Ata de Reunião do CONSAD do dia 29 de janeiro de 2009;</p> <p>- Em relação à <b>Ata da 1.601<sup>a</sup></b> Reunião Ordinária da DIREX, o CONFIS <b>solicita ter conhecimento, tão logo pronto, do relatório</b> decorrente do levantamento e avaliação dos bens inservíveis ou obsoletos e que serão objeto de baixa e alienação, elaborado conjuntamente pela CODOMAR, EMAP e ANTAQ;</p> <p>- <b>O CONFIS solicita ser informado</b> sobre o posicionamento da PFE/DNIT a respeito do pagamento de diárias para os empregados das Companhias Docas cedidos ao DNIT para prestarem serviços nas Administrações Hidroviárias em cumprimento ao Convênio de Apoio Técnico e Financeiro n.º 007/2008 - DAQ/DNIT. <b>Também solicita o CONFIS</b> informações sobre os motivos que ensejaram o pedido de contratação direta emergencial pela AHSUL/CODOMAR veiculada na C/DP N° 160/2008;</p> <p>- o CONFIS <b>solicita esclarecimentos</b> sobre se os valores transferidos às Administrações Hidroviárias para pagamento dos cargos comissionados e salários</p>	404, itens 1.1.2, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.4, 2.1, 2.3, 3.7, 3.9
---	--

decorrem do convênio ou são ressarcidos pelo DNIT;

- Em relação à **Ata da 1.604<sup>a</sup>** Reunião Ordinária da DIREX, o **CONFIS** informa não ter encontrado no Convênio n.º 007/2008 - DAQ/DNIT cláusula que cometa à CODOMAR a atribuição de nomear superintendentes ou mesmo assinar as respectivas CTPS. Ante ao exposto, este **CONFIS solicita esclarecimentos sobre o procedimento adotado pela CODOMAR, notadamente sobre se o Sr. ALBERTINO DE OLIVEIRA E SILVA está cedido, ou não, ao DNIT, e se o cargo para o qual foi nomeado pertence à estrutura da CODOMAR.** Para encerrar o item, o **CONFIS solicita esclarecimentos sobre se a Conta Corrente n.º 56.686-1, Agência n.º 0020, da qual se originaram as transferências realizadas pela CODOMAR às Administrações Hidroviárias é a do Convênio n.º 007/2008 - DAQ/DNIT;**

- O **CONFIS solicita que, doravante, todos os quadros encaminhados contemham data e assinatura do responsável pela sua confecção, bem como o "de acordo" da autoridade responsável pelo setor administrativo da Companhia ou Administração Hidroviária;**

- O **CONFIS solicita justificativas para a contratação direta emergencial (Contrato n.º 2008/003/00), bem como para as contratações diretas por dispensa em**

função do valor para fornecimento de combustíveis e lubrificantes (Contratos n.º 2008/004/00, 2008/005/00 e 2008/006/00), itens passíveis, em tese, de licitação em conjunto. **O CONFIS requer também cópia do parecer jurídico exarado nos processos das referidas contratações;**

- **C/DP N.º 065/2009, de 11.02.2009.** O CONFIS tomou conhecimento do teor correspondência, **solicitando ser informado tão logo ocorra o ressarcimento** pela EMAP do valor referente ao serviço RENPAC via EMBRATEL no período de 2001 a 2008, utilizado indevidamente pela mesma, à custa da CODOMAR. Caso o ressarcimento não ocorra, o CONFIS solicita ser igualmente informado, bem como das providências adotadas em caso de negativa;

- **C/DP N.º 072/2009, de 16.02.2009, que encaminha RELATÓRIO DE ATIVIDADE DE AUDITORIA INTERNA - PAINT n.º 008/2008 e 013/2008, de 21.11.2008 e 29.01.2009, referente à auditoria realizada na Administração das Hidrovias do Tocantins e Araguaia - AHITAR.** Devido ao avançar da hora, o CONFIS deliberou transferir a análise dos relatórios para a próxima reunião ordinária do Conselho;

- **C/DP N.º 074/2009 de 17.02.2009 que encaminha RELATÓRIO DE ATIVIDADE DE AUDITORIA INTERNA - PAINT**

<p>n.º 014/2008, de 06.02.2009, referente à auditoria realizada na Administração da Hidrovia do Paraguai - AHIPAR. Devido ao avançar da hora, o CONFIS deliberou transferir a análise dos relatórios para a próxima reunião ordinária do Conselho.</p>	
--	--

São Luis, Ma, 07 de fevereiro de 2008.

**WASHINGTON DE OLIVEIRA VIÉGAS**  
Diretor-Presidente da CODOMAR

**JORGE LUIZ CAETANO LOPES**  
Diretor Administrativo-Financeiro da CODOMAR

**BENTO MOREIRA LIMA NETO**  
Diretor de Engenharia e Operações da CODOMAR