

# Relatório de Gestão 2007



**Ministério dos Transportes**  
**Secretaria de Política Nacional de Transportes**



## SUMÁRIO

|             |  |    |
|-------------|--|----|
| 1.          | Identificação.....   | 1  |
| 2.          | Responsabilidades Institucionais.....  | 3  |
| 2.1.        | PAPEL DA UNIDADE NA EXECUÇÃO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS.....   | 3  |
| 3.          | Estratégia de atuação.....   | 5  |
| 4.          | Gestão de programas e ações.....   | 8  |
| 4.1.        | PROGRAMAS.....   | 8  |
| 4.1.1.      | Programa 0225 - Gestão da Política de Transportes.....   | 8  |
| 4.1.1.1.    | Dados Gerais.....  | 8  |
| 4.1.1.2.    | Principais Ações do Programa.....  | 8  |
| 4.1.1.3.    | Gestão das Ações.....  | 9  |
| 4.1.1.3.1   | Ação: Formulação da Política de Transportes.....   | 9  |
| 4.1.1.3.1.1 | – Dados Gerais.....  | 9  |
| 4.1.1.3.1.2 | – Resultados.....  | 9  |
| 4.1.1.3.2   | Ação: Implantação de Sistemas de Informações para o<br>Planejamento de Transportes.....  | 24 |
| 4.1.1.3.2.1 | – Dados Gerais.....  | 24 |
| 4.1.1.3.2.2 | – Resultados.....  | 24 |
| 4.1.1.3.3   | - Ação: Estudo para o Aprimoramento de Outorga de Rodovias.  | 33 |
| 4.1.1.3.3.1 | – Dados Gerais.....  | 33 |
| 4.1.1.3.3.2 | – Resultados.....  | 33 |
| 4.1.1.3.4   | – Ação: Elaboração e Aperfeiçoamento de Indicadores....  | 34 |
| 4.1.1.3.4.1 | – Dados Gerais.....  | 34 |
| 4.1.1.3.4.2 | – Resultados.....  | 34 |
| 4.1.1.3.4   | – Estudos para Revitalização do Patrimônio Histórico Ferroviário   | 35 |
| 4.1.1.3.4.1 | – Dados Gerais.....  | 35 |
| 4.1.1.3.4.2 | – Resultados.....  | 35 |
| 5.          | Desempenho operacional.....  | 36 |
| 6.          | Previdência Complementar por renúncia fiscal.....  | 40 |
| 7.          | Instituições beneficiadas por renúncia fiscal .....  | 40 |
| 8.          | Operações de fundos.....   | 40 |
| 9.          | Conteúdo específico por UJ ou grupo de unidades afins (conforme anexos II e X da<br>DN- TCU-2007.....  | 40 |
| Anexo A     | – Demonstrativo de tomadas de contas especiais (conforme item 12 do<br>conteúdo geral por natureza jurídica do Anexo II da DN- TCU- 85/2007).....                | 40 |
| Anexo B     | – Demonstrativo de perdas, extrativos ou outras irregularidades (conforme item<br>13 do conteúdo geral por natureza jurídica do Anexo II da DN-TCU-85/2007)..... | 40 |
| Anexo C     | – Despesas com cartão de crédito corporativo (conforme item I-1.8 do Anexo X<br>da DN-TCU-85/2007.....   | 40 |
| Anexo D     | – Recomendações de órgãos de controle ( conforme item 9 do conteúdo geral<br>Por natureza jurídica do Anexo da DN-TCU-85/2007).....                              | 41 |
| Anexo E     | – Demonstrativo de transferência realizadas no Exercício (conforme item I – 1.3<br>do Anexo X da DN-TCU-85/2007).....  | 42 |
| Anexo F     | – Atos de admissão, desligamento, concessão de aposentadoria e pensão<br>praticados no exercício ( item 11 do Anexo II da DN-TCU-85/2007).....                   | 43 |

# RELATÓRIO DE GESTÃO

## 1. INFORMAÇÕES GERAIS DE IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE JURISDICIONADA

**1.1. Nome:** Secretaria de Política Nacional de Transportes – SPNT/SE/MT

**1.2. CNPJ (MF):** 37.115.342/0001-67

**1.3. Natureza Jurídica:** Administração Direta

**1.4. Vinculação:** Ministério dos Transportes

**1.5. Endereço:**

Esplanada dos Ministérios, Bloco “R”, Edifício Anexo “A”, Ala Oeste, 4º Andar

Brasília/DF – CEP: 70044-900

Telefone (61) 3311-7589 – Fax (61) 3311-7600

**1.6 Página na internet:** [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br).

**1.7. Código no SIAFI:** 390040

**1.8. Norma de Criação:** Decreto nº. 4.721, de 05 de junho de 2003

De acordo com o Artigo 8º do Decreto nº. 4.721, de 05 de junho de 2003, à Secretaria de Política Nacional de Transportes - SPNT compete:

I - subsidiar a formulação e elaboração da Política Nacional de Transportes, de acordo com as diretrizes propostas pelo Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transportes - CONIT, bem como monitorar e avaliar a sua execução;

II - promover a articulação das políticas de transportes do governo federal com as diversas esferas de governo e setor privado, com vistas à compatibilizar políticas, aperfeiçoar os mecanismos de descentralização e otimizar a alocação de recursos;

III - estabelecer diretrizes para o afretamento de embarcações estrangeiras por empresas brasileiras de navegação e para liberação do transporte de cargas prescritas;

IV - analisar os planos de outorga, submetendo-os à aprovação superior;

V - supervisionar, orientar e acompanhar, junto aos órgãos vinculados ao Ministério, as ações e projetos necessários ao cumprimento da Política Nacional de Transportes;

VI - promover estudos e pesquisas que considerem as peculiaridades regionais do País e os eixos nacionais de desenvolvimento, estabelecendo critérios e propondo prioridades de investimentos em infra-estrutura de transportes;

VII - promover e coordenar a elaboração e consolidação dos planos e programas das atividades de sua área de competência e submetê-los à decisão superior;

VIII - desenvolver o planejamento estratégico do setor de transportes, abrangendo os subsetores hidroviário, portuário, ferroviário e rodoviário; e

IX - assessorar administrativamente e tecnicamente o CONIT.

### 1.9 Estrutura

Segundo o Artigo 2º, do Capítulo II – Organização, do seu Regimento Interno, estabelecido na Portaria nº. 399, de 26 de julho de 2004, a SPNT, tem a seguinte estrutura:

a) Departamento de Planejamento e Avaliação da Política de Transportes – DPAPT

- Coordenação-Geral de Estatística - CGEST
- Coordenação-Geral de Planejamento - CGPLAN
- Coordenação de Planos, Programas e Projetos - COPPR
- Coordenação de Tecnologia - CTEC
- Coordenação-Geral de Avaliação de Política de Transportes - CGAPT
- Coordenação de Avaliação e Integração de Políticas - COAIP
- Coordenação de Controle e Acompanhamento - COCAP

b) Departamento de Outorgas – DEOUT

- Coordenação-Geral de Análise e Editais - CGAE
- Coordenação de Suporte Técnico e Operacional - COSUT
- Divisão de Apoio Técnico e Operacional - DIATO
- Coordenação-Geral de Avaliação e Estudos Econômicos - CGEE
- Coordenação de Avaliação Técnica - COAT

c) Departamento de Relações Institucionais – DERIN

**1.10 O Regimento Interno** da SPNT, foi publicado à pagina 110 do DOU - Diário Oficial de União nº 142, de 26/07/2004.

**1.11. Função de Governo Predominante:** Política de Transportes

**1.12. Tipo de Atividade:** Formulação de Políticas e Planejamento

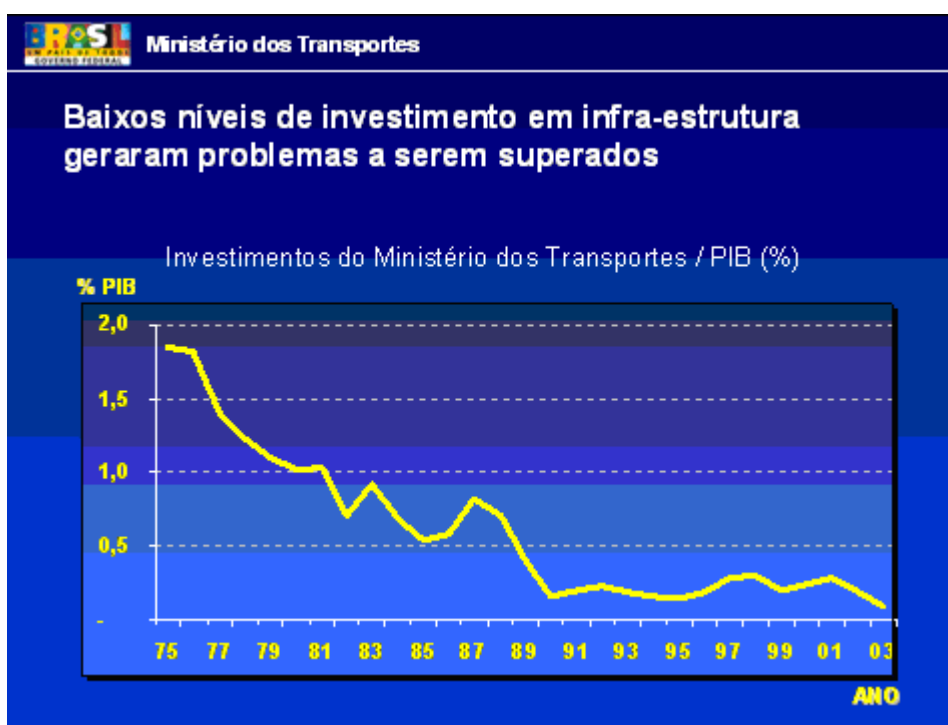
**1.13. Situação da Unidade:** Em funcionamento

## 2. RESPONSABILIDADES INSTITUCIONAIS

### 2.1. Papel da unidade na execução das políticas públicas

A unidade atua na formulação e avaliação da Política Nacional de Transportes obedecendo a diretrizes básicas emanadas da alta direção do Ministério dos Transportes, uma vez que o CONIT, embora criado por lei, não foi ainda instalado pela Presidência da República.

Os baixos níveis de investimento em infra-estrutura, constatados a partir da década de 80, geraram problemas que se espalharam pelos diversos modos de transporte, acarretando ineficiências, custos adicionais e acidentes.



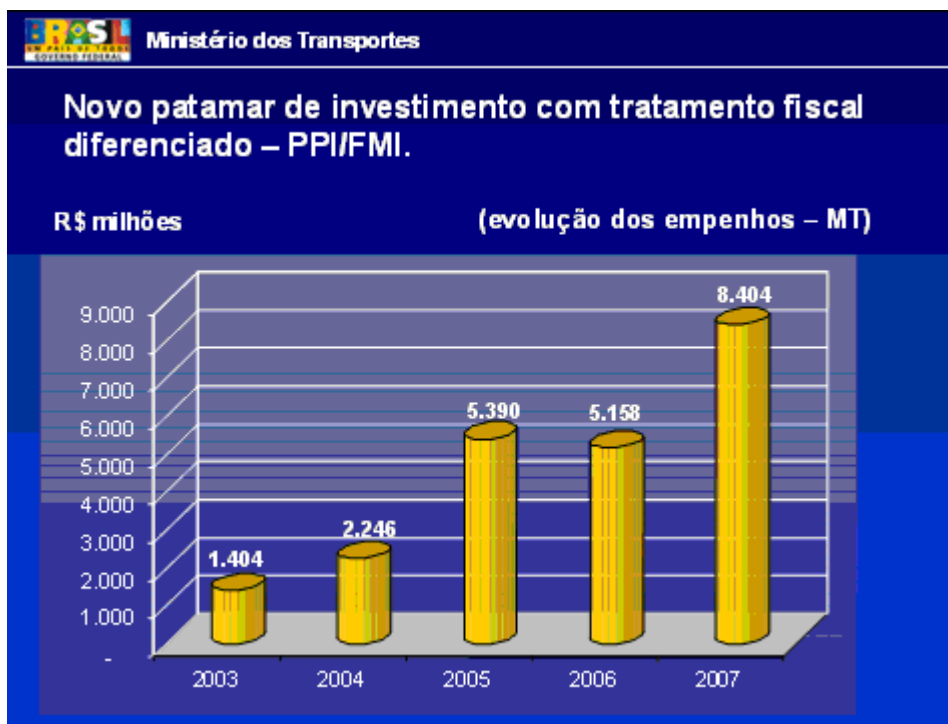
A estratégia para reversão desse quadro tem dois focos:

- Superar limites estruturais e ampliar a cobertura geográfica da infra-estrutura de transportes;
- Assegurar que a infra-estrutura de transportes seja fator indutor e catalisador do desenvolvimento.

Essa estratégia obedece a quatro fundamentos lógicos:

- Novo patamar de investimentos públicos em transportes
- Resgate do planejamento
- Fortalecimento da capacidade de gestão do setor
- Ampliação das parcerias com a iniciativa privada

Graças ao novo tratamento fiscal de investimentos em infra-estrutura, acordado com a área econômica e o Fundo Monetário Internacional – FMI, ostenta o MT, a partir dos últimos anos, um quadro mais favorável.



Neste contexto, a SPNT assumiu papel de liderança no processo de regate do planejamento integrado de transportes, de médio e longo prazo, com a elaboração do Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT.

As palavras do Senhor Ministro dos Transportes, apostas na apresentação do PNLT, merecem ser aqui reproduzidas:

*“É com satisfação que o Ministério dos Transportes entrega à sociedade brasileira o Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT, fruto da retomada do planejamento de médio e longo prazo para o setor.*

*De imediato, o PNLT servirá de embasamento para a formulação do PPA 2008-2011, das primeiras indicações de investimentos para o PPA 2012-2015 e dos ensaios de organização dos PPA's seguintes até 2023, quando se atinge o horizonte dos estudos sócio-econômicos elaborados para este Plano.*

*Importa ressaltar ainda que o recente Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, lançado pelo Governo Federal em 22 de janeiro de 2007, está integrado ao PNLT, no que diz respeito ao seu horizonte 2008-2011.*

*Mais que um produto final, aqui traduzido sob a forma de Relatório Executivo ora submetido à apreciação de todos quantos se interessam pelo setor de transportes, o PNLT deve ser entendido como processo.*

*Neste conceito, é planejamento dinâmico, capaz de se ajustar às mudanças sociais e econômicas que ocorrem em nosso País. É também planejamento participativo, aberto aos principais atores – construtores, operadores, usuários. É planejamento indicativo, orientador para tomadores de decisão nas áreas pública e privada. Em suma, é planejamento com caráter de Estado.*

*Este Relatório Executivo do PNLT não representa o fim da viagem, ao contrário, é o marco inicial de uma nova caminhada.*

**ALFREDO NASCIMENTO**  
*Ministro de Estado dos Transportes*

Desenvolvido no período que decorre de dezembro de 2005, data das primeiras tratativas junto ao Ministério da Defesa – MD / Departamento de Engenharia e Construção do Exército Brasileiro – DEC / Centro de Excelência em Engenharia de Transportes – CENTRAN, parceiro nesta empreitada, até princípios de 2007, o PNLT foi divulgado à sociedade brasileira a partir de abril de 2007.

Coerente com a diretriz de participação dos atores interessados e com o conceito de planejamento dinâmico, integrando um processo contínuo de aperfeiçoamento do plano, a íntegra do “Relatório Executivo”, bem com um sumário com as “Informações Gerais” do PNLT foram colocados à disposição da sociedade nas páginas da Internet do Ministério dos Transportes e do Ministério da Defesa.

Além disso, entre junho e dezembro de 2007, a SPNT desenvolveu esforço inédito, realizando seminários em todas as capitais do País, debatendo o Plano e auscultando governos locais, usuários operadores e interessados em geral.

Disso resultou, é claro, um novo portfólio de investimentos, enriquecido e complementado pela visão local e regional. Mais importante que isso, todavia, foi a compreensão das mensagens básicas do PNLT: um plano nacional, não apenas federal, um plano de Estado, não apenas um plano de Governo, um plano dinâmico e aberto à participação de todos atores do setor, não um documento fechado e estanque.

Resultado desse processo é, entre outros, a consolidação da SPNT como interlocutora formal do Conselho de Secretários Estaduais de Transportes, fórum que congrega todos os responsáveis pelo setor de transportes a nível dos governos estaduais. Destaque-se ainda a adesão ao processo do PNLT de significativas lideranças do setor empresarial, usuários e trabalhadores, como CNI, ABDIB, FIESP, ANUT, CNT e CNTT.

As demais atividades da SPNT pautaram-se por alguns princípios, aqui sumarizados:

- incentivo à modificação da estrutura de produção interna de transporte, com vistas à redução dos custos logísticos;
- estímulos a multimodalidade, buscando o melhor aproveitamento da infraestrutura de transportes já instalada;
- promoção de integração continental, por meio de interligação viária com os países da América do Sul;
- apoio ao desenvolvimento de comércio exterior e favorecimento à integração intra e inter-regional;
- apoio ao desenvolvimento sustentável e ao PAC.

Auxilia ainda a SPNT no estabelecimento de políticas para o planejamento e gestão da segurança do trânsito nas rodovias.

Para incentivar o desenvolvimento de políticas voltadas para os transportes no âmbito da logística nacional, a SPNT/MT promove:

a) articulação institucional com ministérios e governos estaduais na elaboração de planos e programas;



- b) ampliação da busca de parceiros que possam contribuir na prestação de serviços públicos;
- c) elaboração de estudos com vistas ao estabelecimento de diretrizes políticas para o aperfeiçoamento da operação dos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário.

No âmbito do PPA – Plano Plurianual 2004-2007, à SPNT coube o papel de executar o Programa de Gestão da Política de Transportes, no qual estão incluídas as seguintes ações:

- Formulação de Políticas de Transportes – importante para a promoção de estudos, pesquisas, trabalhos e projetos com vista a subsidiar os agentes na formulação de políticas para o setor, tendo como principal produto o próprio PNLT; além disso merecem ser mencionados: implementação dos estudos para o aperfeiçoamento da infra-estrutura dos Terminais Rodoviários de Passageiros; Termos de Referência para estudos e projetos relacionados com a estruturação de um banco de dados; e a modelagem econométrica destinada a estimar e projetar a demanda por transportes de carga e passageiros e respectiva repartição modal para aplicação no PNLT.
- Implantação de Sistema de Informações para o Planejamento em Transportes – visa dotar o Ministério dos Transportes das condições e instrumentos necessários para conhecer as demandas do setor, de forma a elaborar os diagnósticos e o planejamento normativo, operacional e estratégico, bem como permitir à sociedade, por meio de acesso ao sistema, o acompanhamento e o controle social das ações setoriais. O principal resultado dessa ação corresponde o desenvolvimento do Sistema de Informações Geográficas em Transportes – SIG-T, em andamento.
- Estudo para o Aprimoramento de Outorgas de Rodovias – importante para o aprimoramento do plano de concessão de rodovias federais, cujos principais produtos foram: acompanhamento do processo licitatório de concessões de rodovias referente à 2ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais e Regulação e Supervisão das Rodovias Federais Concedidas pelos Estados por meio de Convênios de Delegação.
- Elaboração e Aperfeiçoamento de Indicadores – importante para a avaliação de resultados de programas e gerenciamento do setor transportes, em parceria com a Secretaria de Gestão – SEGES.
- Estudos para Revitalização do Patrimônio Histórico Ferroviário – importante para viabilizar e facilitar a recuperação do patrimônio histórico ferroviário nacional.

Complementarmente, a Secretaria desenvolveu ainda as seguintes ações:

- Planos de Outorga para o Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros – tem o objetivo de analisar os Planos de Outorgas, elaborados pela ANTT, em conformidade com o inciso III, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Os Planos de Outorgas, submetidos ao MT, representam um conjunto de estudos técnicos e jurídicos, apontando diversas linhas para licitação. Tais estudos são analisados pela SPNT/MT, quando é verificada a consistência dos mesmos, principalmente quanto ao item relativo à viabilidade econômica.

- Simplificação da apresentação do conjunto de documentos que integram os Planos de Outorgas do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros – tem o objetivo de simplificar a apresentação do conjunto de documentos que integram os Planos de Outorgas, elaborados pela ANTT. Em face da necessidade de disciplinar o conteúdo, a sistemática e a apresentação do conjunto de documentos que compõem os Planos de Outorgas referentes à prestação de serviços de transportes rodoviários interestaduais e internacionais de passageiros, elaborados pela ANTT, o MT, em conformidade com a proposta da SPNT/MT, editou a Portaria GM nº 011, de 11-1-2006, publicada em 26-1-2006. Com o objetivo de aperfeiçoar a citada Portaria, a SPNT/MT propôs, em novembro de 2007, uma simplificação da mesma, sem comprometer as exigências técnicas requeridas pela matéria.
- Programa Passe Livre – concede credencial para pessoas carentes e portadoras de necessidades especiais viajarem, gratuitamente, utilizando os serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros. Esclareça-se que este Programa não se enquadra nas atribuições formais da SPNT, mas aqui remanesce em função da transformação da antiga Secretaria de Transportes Terrestres – STT na atual Secretaria.
- Estudos para reativação do Transporte Ferroviário de Passageiros – objetivando desenvolver estudos de viabilidade no transportes de passageiros, social e turístico.
- Organização do PPA – contribuição da SPNT nos conceitos e critérios de organização do PPA, no que diz respeito à área de transportes, levando em conta a nova estrutura espacial definida no PNL, através de sete vetores logísticos: Amazônico, Centro-Norte, Nordeste Setentrional, Nordeste Meridional, Centro-Sudeste, Leste e Sul.
- PAC transportes – além da já mencionada importância do PNLT na conformação original do PAC – Transportes, colaboração com a SEGES na organização do PAC, respaldando nas premissas e simulações de projetos, investimentos e ações do PNLT.

Cabe por fim esclarecer que, entre suas competências legais, a SPNT não está exercendo a referida no inciso III do Decreto nº. 4.721, de 05 de junho de 2003, relativa ao estabelecimento de diretrizes para o afretamento de embarcações estrangeiras, uma vez que decidiu a alta administração que tal assunto fosse cometido à Secretaria de Fomento para Ações de Transportes – SFAT.

### 3. ESTRATÉGIA DE ATUAÇÃO:

#### 3.1 - AÇÕES

A SPNT/MT contemplou no exercício de 2007, prioritariamente, três grandes ações:

- Perenização do Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT
- Desenvolvimento do Sistema de Informações Geográficas em Transportes – SIG-T
- Planos de Outorga de Serviços de Transporte Rodoviário

Com relação ao PNLT, como já mencionado, foi cumprido cronograma de discussão do Plano com vistas à atualização de sua edição anual, conforme previsto na sua concepção. A partir de viagens que foram empreendidas entre junho e dezembro, nas 27 unidades da Federação, o Plano está sendo revisto e será editada uma versão atualizada. As discussões e reavaliação foram realizadas em cada estado, envolvendo os agentes públicos e privados, parceiros na elaboração do plano. O MT, por meio da SPNT, mantém contínuo diálogo com todos os agentes interessados no processo de atualização periódico do Plano, através de reuniões técnicas, apresentações e consultas, além da sua disponibilização nos diversos meios de comunicação, inclusive internet.

A partir do PNLT foram estabelecidos programas de investimentos (incluídos no PAC) visando racionalizar o atendimento da demanda do transporte de carga e de passageiros, para todas as modalidades, no curto, médio e longo prazos.

Com relação ao SIG-T, optou-se por envolver uma maior participação de agentes com vistas a divulgação e busca de contribuições, destacando-se a promoção do 2º Seminário Nacional para validação do modelo conceitual proposto e adotado no projeto. Seguiu-se a fase de desenvolvimento do sistema, intensificando a troca de informações cartográficas entre as entidades envolvidas e ratificando-se a padronização do modelo e a estrutura do banco de dados geoespaciais em transportes.

Com relação ao Plano Geral de Outorgas, o MT, entendendo que as permissões dos atuais serviços prestados pelas operadoras de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros se encerram em outubro de 2008, vem discutindo, através da SPNT, com a ANTT, uma estratégia de atuação que permita agilização do processo de licitação de 1.666 linhas, hoje em operação. As discussões encaminharam-se para a definição do emprego de uma modelagem que elegeu a modicidade tarifária como seu principal elemento.

Quanto aos Planos de Outorga específicos, envolvendo aproximadamente 80 serviços, representados por novas linhas, linhas que são operadas por medida judicial e linhas que permitem a entrada de novos operadores, promoveu-se discussões com a ANTT sobre a consistência do ponto de vista operacional e econômico.

Cabe também esclarecer que a SPNT, por sua competência de formulação de política e planejamento setorial, também tem atuado na representação internacional do MT (OECD e IIRSA, entre outros organismos), em conjunto com a Assessoria Internacional do Ministério.

Merece destacar, ainda, que face à importância do PNLT na retomada do planejamento do setor, diversas recomendações desse Plano já estão encampadas pelo Governo e em pleno desenvolvimento, como é o caso, entre outros, de:

- Programa de Aceleração do Crescimento – PAC/Transportes

- Estudo de Portos Concentradores de Cargas
- Estudo de nova repartição modal do transportes de passageiros
- Estudo da revisão da alocação de carga geral
- Perenização do Banco de Dados do PNLT
- Nova Especialização do PPA/Transportes (Vetores Logísticos)
- Programa de Expansão e Modernização da Malha Ferroviária.

Em função de restrições relativas a recursos humanos disponíveis e efetivos na SPNT, conforme ilustra o quadro comparativo que se segue, algumas ações programadas para o exercício, não puderam ainda ser implementadas.

Neste contexto restritivo, do ponto de vista estratégico, deu-se ênfase aos projetos elencados no presente relatório, sobretudo o PNLT, concomitante à realização das rotinas internas, a saber:

- Estudos e Pareceres Técnicos que forneçam subsídio para a análise de planos de outorga e delegação de segmentos da infra-estrutura de transportes e projetos de PPP;
- Estudos e Pareceres Técnicos que forneçam subsídio para avaliação e implementação de parcerias e para integração de planos e ações;
- Estudos e Pareceres que forneçam subsídio para análises técnicas para formulação das ações de planejamento do setor de transporte;
- Estudos e Pareceres que forneçam apoio às ações de aperfeiçoamento tecnológico, treinamento e avaliação ambiental;
- Análise e tratamento de informações técnicas para estabelecimento de prioridades estratégicas para a programação de investimentos, plano plurianual, Lei de Diretrizes Orçamentárias e Orçamento Federal, para este setorial, e demais alocações de recursos;
- Proposição de sugestões para aperfeiçoamento de procedimentos e instruções de serviço;
- Audiências públicas, eventos e reuniões, visando articular os diversos segmentos dos setores público, privado e da sociedade organizada, para fins de viabilizar a implantação das políticas estabelecidas;
- Análise de propostas e avaliação de projetos de preservação do patrimônio histórico dos transportes;
- Elaboração de notas técnicas, atas de reuniões e minutas de contratos e convênios;
- Análise de estudos de viabilidade econômica, financeira e social de projetos referentes aos trens de passageiros;
- Formulação de minutas de convênios, parcerias e contratos com entidades governamentais, não governamentais e instituições de ensino;
- Estudos e pareceres que forneçam subsídio para análise de planos de outorga do serviço de transporte interestadual e internacional de passageiros.

### 3.2 - Quadro Comparativo

#### 1. - nível superior

| <b>Categoria</b>         | <b>Situação Atual</b> | <b>Necessidade</b> |
|--------------------------|-----------------------|--------------------|
| Engenheiro de Transporte | 5                     | 6                  |
| Engenheiro Pleno         |                       | 3                  |
| Economista de transporte | 2                     | 4                  |
| Administrador Pleno      | 1                     | 3                  |
| Advogado                 | 2                     | 4                  |
| Gestor                   | 4                     | 6                  |
| Estatístico              |                       | 3                  |

|   |   |   |
|---|---|---|
| Bibliotecário                                     |   | 1 |
| Profis. da Área de Meio Ambiente                  |   | 2 |
| Profis da Área de Comunicação                     | 1 | 1 |
| Profis. da Área de Patrim. Histórico              |   | 2 |
| Profis. da Área de Proj. Rodoviários              |   | 3 |
| Profis. da Área de Proj. Ferroviários             | 1 | 2 |
| Profis. da Área de Proj. Aquaviários              |   | 1 |
| Profis. da Área de Rel. Intersectoriais           |   | 3 |
| Profis. da Área de Análise de Sistema/Informática |   | 3 |
| Profis. da Área de Assistência Social/Passo Livre | 4 | 8 |

## 2. - nível médio

| <b>Categoria</b>                     | <b>Situação Atual</b> | <b>Necessidade</b> |
|--------------------------------------|-----------------------|--------------------|
| Técnico em Custos e Orçamentos       |                       | 4                  |
| Operador de Sistemas                 | 6                     | 13                 |
| Técnico em Análise de Processos      | 13                    | 15                 |
| Auxiliar Administrativo              | 6                     | 15                 |
| Téc. Anal. de Proces. do Passo Livre | 60                    | 110                |

Ressalta-se, nessas carências, a dificuldade da Secretaria em finalizar documentos de termos de relacionamento (convênios, contratos, editais etc.), pela falta de pessoal especializado disponível na Unidade, agravada pela deficiência de agilidade nos fluxos de tramitação desses processos.

## 3.3 - Gastos realizados em 2007

R\$ 1.000,00

| <b>Projeto/Atividade</b>                    | <b>Valor</b>    |
|---|-----------------|
| PNLT  | 750,00          |
| SIG-T                                       | 203,78          |
| Terminais Logísticos                        | 80,00           |
| Formulação De Política Term. Rodov. Passag. | 515,60          |
| Atualiz. Base de Dados PNL                  | 500,00          |
| Atualiz. Projeções Carga Geral              | 496,98          |
| <b>TOTAL</b>                                | <b>2.546,36</b> |

## 4. GESTÃO DE PROGRAMAS E AÇÕES:

### 4.1. Programas

A SPNT é responsável pelo Programa de Gestão de Política de Transportes, ao qual, no período de 2007, estavam vinculadas trinta e três ações, das quais apenas cinco são coordenadas por agentes da Secretaria e as demais por outros de distintas unidades do Ministério dos Transportes, do DNIT, da ANTT, da ANTAQ e Companhias Docas, além dos órgãos em extinção, DNER, RRFSA e GEIPOT. A criação do programa decorreu da necessidade de adequação à nova forma de atuação do Estado, em que as atividades de planejamento, coordenação e gestão das ações governamentais assumem especial relevância na formulação, na avaliação, no reordenamento e no controle dos programas finalísticos. Sua importância é acentuada na medida em que proporciona a retomada do processo de planejamento no Setor Transportes, dotando-o de um sistema de planejamento estratégico, sistemático, com visão de médio e longo prazo, baseado em estudos consistentes, com participação de todos os atores envolvidos e em todos os níveis de governo.

Para cumprir essas responsabilidades de coordenar e controlar ações exercidas por autarquias e agências vinculadas ao MT é fundamental que a SPNT/MT disponha de efetivos instrumentos e de recursos humanos que lhe assegurem condições para tanto.

#### 4.1.1. – Programa 0225 – Gestão da Política de Transportes

##### 4.1.1.1 – Dados Gerais

Tabela 1 – Dados Gerais do Programa

|   |   |
|---|---|
| <b>Tipo de Programa</b>                     | Programa de Gestão de Políticas Públicas  |
| <b>Objetivo Geral</b>                       | Coordenar o planejamento e a formulação de políticas setoriais e a avaliação e o controle dos programas da área de transportes. |
| <b>Gerente do Programa</b>                  | José Augusto da Fonseca Valente (até junho/2007)<br>Marcelo Perrupato e Silva (a partir de junho de 2007)                       |
| <b>Gerente Executivo</b>                    | Edson Dias Gonçalves  |
| <b>Indicadores ou parâmetros utilizados</b> | O programa não possui indicadores   |
| <b>Público-alvo (beneficiários)</b>         | Governo   |

##### 4.1.1.2. – Principais Ações do Programa

Conforme já informado no item 4.1, as Ações que compõe o programa estão disseminadas em diversos órgãos e Unidades Administrativas. Algumas delas não se coadunam com os objetivos diretos do programa, dada a natureza das mesmas, voltadas para administração de pessoal e benefícios sociais. Assim, serão destacadas aquelas operacionalizadas no âmbito da SPNT ou que contribuem para a promoção do desenvolvimento setorial (formulação de políticas, pesquisa, projeto e planejamento).

- 4.1.1.2.1 – Formulação de Políticas de Transportes (6058) – importante para a promoção de estudos, pesquisas, trabalhos e projetos com vista a subsidiar os agentes na formulação de políticas para o setor.

- 4.1.1.2.2 – Implantação de Sistema de Informações para o Planejamento em Transportes - dotar o Ministério dos Transportes das condições e instrumentos necessários para conhecer as demandas do setor, de forma a elaborar os diagnósticos e

o planejamento normativo, operacional e estratégico, bem como permitir à sociedade, por meio de acesso ao sistema, o acompanhamento e o controle social das ações setoriais.

- 4.1.1.2.3 – Estudo para o Aprimoramento de Outorgas de Rodovias – importante para o aprimoramento do plano de Concessão Federal de Rodovias.

- 4.1.1.2.4 – Elaboração e Aperfeiçoamento de Indicadores – importante para a avaliação de resultados de programas e gerenciamento do setor transportes.

- 4.1.1.2.5 – Estudos para Revitalização do Patrimônio Histórico Ferroviário – importante para viabilizar e facilitar a recuperação do patrimônio histórico ferroviário nacional.

#### 4.1.1.3 – Gestão das Ações

##### 4.1.1.3.1 – Ação 6058 - Formulação de Políticas de Transportes

###### 4.1.1.3.1.1. – Dados gerais

Tabela 2 – Dados gerais da ação

| Tipo  | Atividade  |
|---|--|
| <b>Finalidade</b>   | Fornecer dados básicos, informações, parâmetros e critérios para a realização da atividade de planejamento no setor transportes, nos níveis normativo, operacional e estratégico.                        |
| <b>Descrição</b>  | Execução de estudos e pesquisas, inclusive por meio de convênios e parcerias, sobre oferta e demanda de transportes, custos e tarifas de serviços, sistemas modais e multimodais de passageiros e cargas |
| <b>Unidade responsável pelas decisões estratégicas</b>                      | Ministério dos Transportes   |
| <b>Unidades executoras</b>  | Secretaria de Política Nacional de Transportes   |
| <b>Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução</b>                     | Departamento de Planejamento e Avaliação da Política de Transportes  |
| <b>Coordenador nacional da ação</b>   | Francisco Luiz Baptista da Costa   |
| <b>Responsável pela execução da ação no nível local (quando for o caso)</b> | Não se aplica  |

###### 4.1.1.3.1.2. – Resultados

Dentre os principais produtos dessa ação destacaram-se:

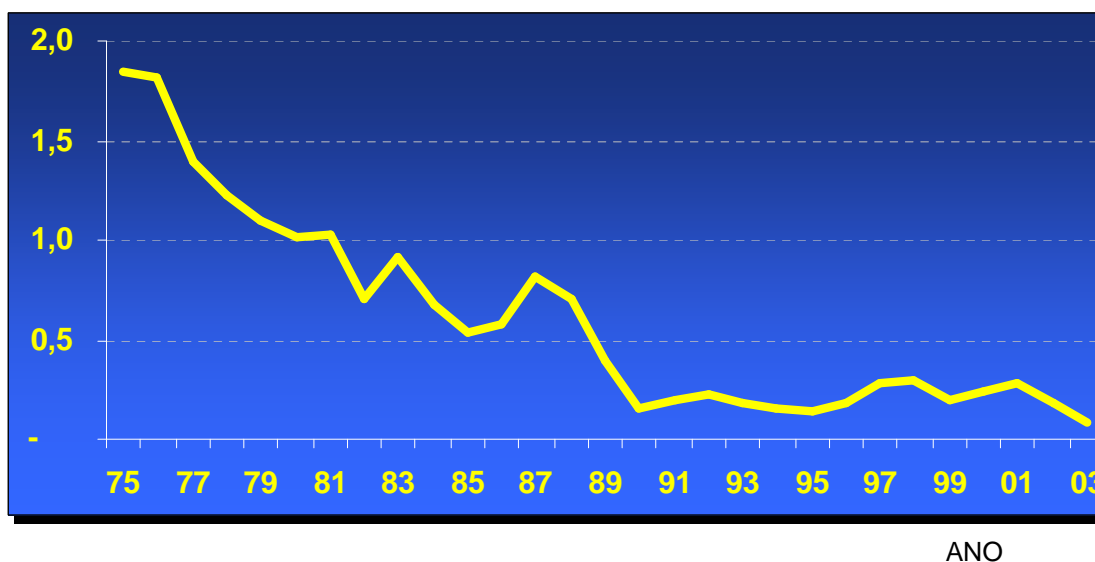
#### 1. Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT

**Objetivo Geral:** Desenvolver, formalizar e perenizar uma base de dados e instrumentos de análise, sob a ótica logística, para dar suporte ao planejamento de intervenções públicas e privadas na infra-estrutura e na organização dos transportes e, assim, contribuir para a consecução das metas econômicas, sociais e ecológicas do País, em horizontes de médio e longo prazo, rumo ao desenvolvimento sustentado.

#### Justificativas do PNLT

A ausência de um planejamento estratégico sistemático nas últimas duas décadas, considerando a multimodalidade e a abrangência nacional, contribuiu para a contínua redução dos investimentos em infra-estrutura no setor transportes, conforme apresentado abaixo:

Investimentos do Ministério dos Transportes / PIB (%)



PIB-BR 2002: R\$ 1,8 Tri  
2023: R\$ 3,6 Tri

Em consequência, os problemas a serem superados foram se acumulando e agravando, distribuídos nos diversos modos de transporte e gerando ineficiências, custos adicionais e acidentes, casos típicos de:

- Rodovias
  - Níveis insuficientes de conservação e recuperação
  - Déficit de capacidade da malha em regiões desenvolvidas
  - Inadequação de cobertura nas regiões em desenvolvimento
- Ferrovias
  - Invasões de faixa de domínio
  - Quantidade excessiva de passagens de nível
  - Falta de contornos em áreas urbanas
  - Extensão e cobertura insuficiente da malha
- Portos
  - Limitações ao acesso marítimo
  - Restrições ao acesso terrestre – rodoviário e ferroviário
  - Deficiências de retroárea e berços
  - Modelo gerencial da Administração Portuária desatualizado
- Hidrovias
  - Restrições de calado
  - Deficiências de sinalização e balizamento
  - Restrições à navegação pela inexistência de eclusas

A estratégia para reversão desse quadro tem dois focos básicos:

- Superar limites estruturais e ampliar a cobertura geográfica da infra-estrutura de transportes.
- Assegurar que a infra-estrutura de transportes seja indutora e catalisadora do desenvolvimento.

E obedece a quatro fundamentos lógicos:

- Novo patamar de investimentos públicos em transportes.
- Resgate do planejamento.
- Fortalecimento da capacidade de gestão do setor.
- Ampliação das parcerias com a iniciativa privada.



Dessa forma, buscou-se o resgate do processo de planejamento de transportes e daí resultou o Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT, que contempla:

1. Retomada de uma tradição do Ministério dos Transportes
2. Constituição de base de dados geográfica.
3. Racionalização energética e econômica da matriz de transportes
4. Integração do conceito de territorialidade ao planejamento
5. Consideração de aspectos logísticos (custo & tempo)- Estoque / Armazenagem / Distribuição / “*Just in Time*”
6. Participação dos segmentos interessados
  - I. Setores produtivos
  - II. Usuários
  - III. Transportadores
  - IV. Governos dos Estados (áreas de Planejamento e Transportes)

### **Idéias-força do PNLT:**

- Plano de caráter indicativo, de médio e longo prazo, associado ao processo de desenvolvimentos sócio-econômico do País, e não simplesmente um mero elenco de projetos e ações;
- Plano nacional de caráter federativo, incorporando as aspirações regionais e estaduais, e não apenas um plano federal;
- Plano de Estado, e não apenas de Governo;
- Plano multimodal, envolvendo toda a cadeia logística associada aos transportes, com todos os seus custos, e não apenas os custos diretos do setor;
- Busca ser um processo de planejamento setorial permanente, participativo, integrado e inter-institucional.

O PNLT está fortemente fundamentado nos conceitos de territorialidade, de segurança e ocupação do território nacional, e de desenvolvimento sustentável do País, com equidade e justiça social. Tem forte compromisso com a preservação do meio-ambiente, com a evolução tecnológica e com a racionalização energética.

### **Principais metas do PNLT:**

- Retomada do processo de planejamento dotado de estrutura permanente de gestão e perenização, com base em sistemas de informações geográficas;
- Incorporação de todos os custos associados à cadeia logística do processo estabelecido entre as origens e os destinos dos fluxos de transportes;
- Promoção da mudança da matriz de transportes do País, com maior equilíbrio entre as modalidades, dando ênfase aos transportes aquaviário e ferroviário, integrados ao transporte rodoviário;
- Racionalização energética na produção de transportes, através da multimodalidade e do uso intensivo de terminais de integração e transbordo;
- Preservação ambiental, respeitando as áreas de restrição e controle de uso do solo, tanto na produção de bens quanto na implantação da infra-estrutura;
- Uso intensivo da tecnologia da informação e da comunicação nos serviços de transporte, buscando otimizar e maximizar os ativos do setor e tirar maior rendimento do capital empregado.

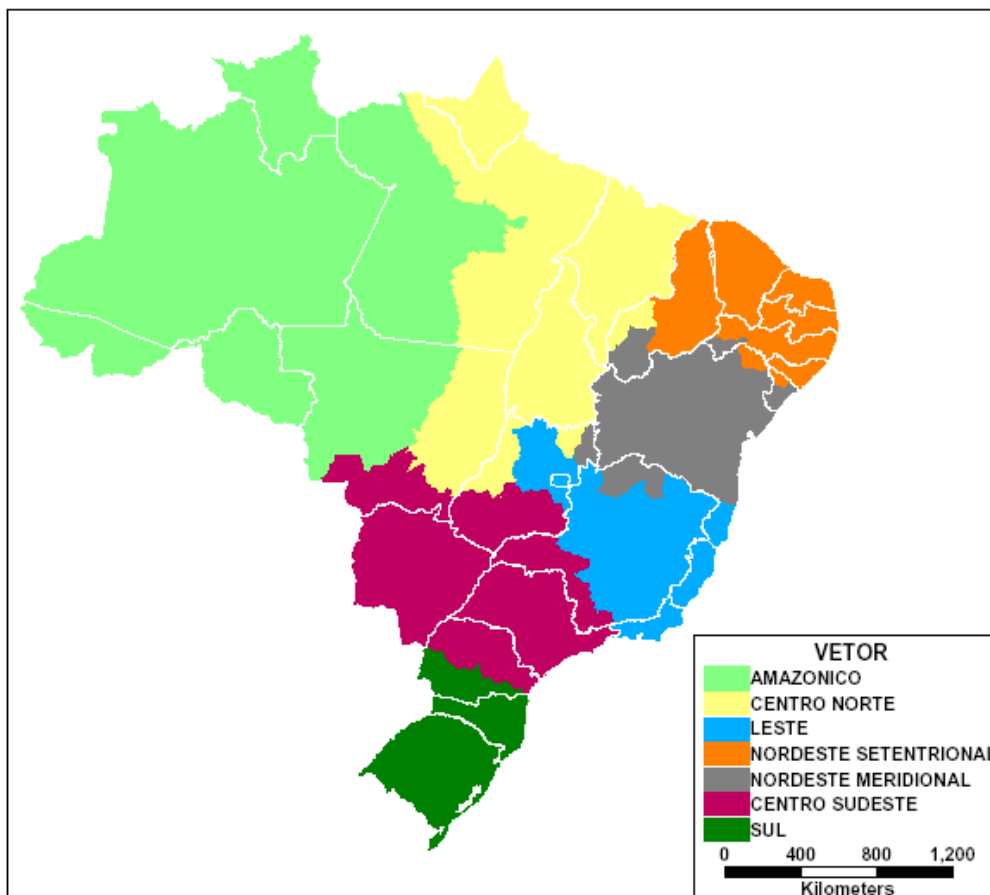
## Fundamentos do PNLT:

O Plano Nacional de Logística e Transportes - PNLT está fundamentado em extenso programa de pesquisa e de levantamento de informações – que envolve o conhecimento da movimentação de passageiros e dos principais tipos de cargas, suas origens e destinos, mais as variáveis e parâmetros econômicos e sociais do setor -, na formulação de cenários tendenciais e na simulação do sistema de transportes - que faz uso de modelos macro-econômicos (tipo EGC/EFES) e de transportes (tipo MANTRA e TRASNCAD).

## Espacialização e Vetores Logísticos:

Outro aspecto a destacar refere-se à repartição do território brasileiro resultante do PNLT, na forma de Vetores Logísticos, que deu uma nova conformação à espacialização territorial e econômica do País no setor transportes. Esta nova proposta de espacialização levou em consideração as potencialidades e as restrições regionais, a inserção global (mercado interno e exportações), a sustentabilidade e a endogenia (vocação regional), além da participação social e da eficiência governamental. Os Vetores Logísticos do PNLT, conforme apresentados na figura abaixo, são:

- Vetor Amazônico;
- Vetor Centro Norte;
- Vetor Nordeste Setentrional;
- Vetor Nordeste Meridional;
- Vetor Leste;
- Vetor Centro Sudeste;
- Vetor Sul.



Fonte: Processamento PNLT

O enquadramento dos projetos e ações do Ministério dos Transportes para o novo PPA do setor (2008/2011) já está considerando a espacialização definida pelos Vetores Logísticos do PNLT.

### **Seleção e priorização de projetos**

No processo de seleção de projetos para composição dos portfólios dos vetores logísticos foram considerados diversos critérios técnicos e sociais, destacando-se os abaixo apresentados:

- Aumento da Eficiência Produtiva em Áreas Consolidadas – AEP
  - Projetos voltados a incrementar a eficiência do abastecimento de insumos e do escoamento da produção em áreas que ostentam maior grau de consolidação e de desenvolvimento em sua estrutura produtiva.
  - A maioria de projetos incluídos nessa categoria é de aumento de capacidade de infra-estrutura viária (duplicações e faixas adicionais), dragagem e vias de acesso portuário, eliminação de conflitos entre ferrovias e zonas urbanas (contornos, passagens de nível).
- Indução ao Desenvolvimento em Áreas de Expansão de Fronteira Agrícola e Mineral - IDF
  - Projetos voltados a catalisar processos de expansão do desenvolvimento em direção a novas áreas de fronteira agrícola, em especial no Centro-Oeste, e em regiões de exploração de riquezas minerais.
  - A maioria dos projetos incluídos nessa categoria é de pavimentação ou de reconstrução de rodovias, além da implantação de novos eixos ferroviários.
- Redução de Desigualdades Regionais em Áreas Deprimidas – RDR
  - Projetos voltados a despertar o potencial de desenvolvimento em regiões que hoje apresentam indicadores econômicos e sociais abaixo dos valores médios nacionais, de forma a reduzir as desigualdades em relação a outras áreas do País.
  - A maioria dos projetos é de implantação ou melhoramentos na infra-estrutura viária, bem como de recapacitação de portos, com vistas a viabilizar atividades econômicas potenciais que dependem dessa infra-estrutura para sua concretização.
- Integração Regional Sul-Americana – IRS
  - Projetos que se destinam a reforçar e consolidar o processo de integração da infra-estrutura na América do Sul, permitindo a realização de trocas comerciais, intercâmbio cultural e social entre o Brasil e seus vizinhos. São projetos voltados à convergência de interesses dos países sul-americanos, na construção de um espaço comum de prosperidade.
  - A maioria dos projetos é de implantação ou melhoramentos na infra-estrutura viária, em regiões próximas à fronteira, com destaque para a construção de pontes internacionais.

**Resultados e Perspectivas:**

Uma síntese dos resultados do PNLT se apresenta no quadro a seguir, com o resumo dos Investimentos Recomendados em Infra-Estrutura de Transportes, abrangendo todos os vetores logísticos. Cabe destacar a cada vetor logístico corresponde um portfólio de projetos multimodais, priorizados pelos períodos (periodicidades de PPA) de 2008/2011, 2012/2015, e após 2015 (até 2023).

## Investimentos Recomendados em Infra-Estrutura de Transportes até 2023

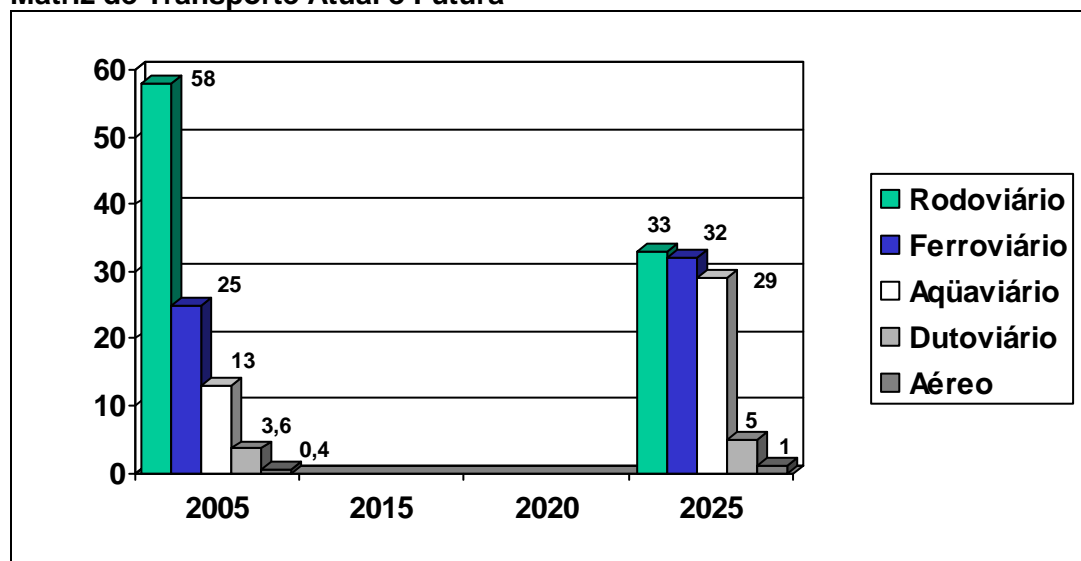
| Período             | Modo de Transporte | Extensão/Quantidade | Recurso (milhões reais) | Participação Modal no Total de investimentos |
|---------------------|--------------------|---------------------|-------------------------|--|
| 2008-2011           | Rodoviário         | 19.743              | 42.296,00               | Total no período<br><b>72.700,00</b>         |
|                     | Ferrovário         | 4.099               | 16.969,00               |  |
|                     | Hidroviário        | 3.363               | 2.672,00                |  |
|                     | Portuário          | 56                  | 7.301,00                |  |
|                     | Aeroportuário      | 13                  | 3.462,00                |  |
| 2012-2015           | Rodoviário         | 3.769               | 13.109,00               | Total no período<br><b>28.573,00</b>         |
|                     | Ferrovário         | 2.183               | 3.048,00                |  |
|                     | Hidroviário        | 3.244               | 3.962,00                |  |
|                     | Portuário          | 58                  | 5.450,00                |  |
|                     | Aeroportuário      | 13                  | 3.004,00                |  |
| Após 2015           | Rodoviário         | 19.691              | 18.789,00               | Total no período<br><b>71.141,00</b>         |
|                     | Ferrovário         | 13.974              | 30.539,00               |  |
|                     | Hidroviário        | 7.882               | 6.173,00                |  |
|                     | Portuário          | 55                  | 12.411,00               |  |
|                     | Aeroportuário      | 14                  | 3.229,00                |  |
| Total modal         | Rodoviário         | 43.203              | 74.194,00               | 43,0   |
|                     | Ferrovário         | 20.256              | 50.556,00               | 29,4   |
|                     | Hidroviário        | 14.489              | 12.807,00               | 7,4  |
|                     | Portuário          | 169                 | 25.162,00               | 14,6   |
|                     | Aeroportuário      | 40                  | 9.695,00                | 5,6  |
| <b>Total Brasil</b> |                    |                     | <b>172.414,00</b>       | <b>100,0</b>                                 |

Versão Preliminar

Desde julho/2007 o PNLТ está em atualização para a Versão Definitiva

Uma das principais metas do PNLТ, a partir da prioridade a projetos de modalidades de maior rendimento energético – caso de hidrovias e ferrovias – é a mudança da matriz energética nos transportes, conforme se apresenta na figura abaixo, e que demonstra a expectativa de transformação entre os anos de 2005 e 2025, reduzindo a flagrante e danosa predominância do modal rodoviário na matriz de transportes.

## Matriz de Transporte Atual e Futura



**Situação 2007:** A primeira versão do Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT foi concluída em abril de 2007. Na ocasião, teve os seus Relatório Sumário (74 páginas) e Relatório Executivo (411 páginas) colocados, na íntegra, à disposição da sociedade brasileira na página do Ministério dos Transportes – MT, na Internet.

Também em 2007 iniciou-se o processo de aperfeiçoamento do PNLT com vistas à sua perenização e institucionalização. Objetivando a atualização e reavaliação das propostas originais (portfólio de projetos) do PNLT foram realizadas reuniões de apresentação e discussão em todas as 27 (vinte e sete) unidades da federação, com a participação do setor público (federal e estadual), do setor privado (federações de empresários e sindicatos de trabalhadores do setor transportes, além de representantes da indústria, do comércio e do agro-negócio) e dos usuários envolvidos com transporte. A partir das contribuições recebidas nas reuniões estaduais iniciou-se as atualizações e reavaliações do PNLT, afirmando o seu objetivo de constituir-se num processo contínuo de planejamento.

Foram ainda elaborados, em 2007, os Termos de Referência para a realização dos seguintes projetos: Atualização da Base de Dados do PNLT e Identificação de Parâmetros e Variáveis para Melhor Compreensão da Alocação Modal da Carga Geral. No mesmo ano foi assinado Plano de Trabalho com o MD/DEC/CENTRAN para a realização dos referidos projetos que, em suma, promoverão uma maior interação entre as modelagens macro-econômica (a partir do modelo EFES) e de transportes (modelos MANTRA e TRANSCAD), garantindo resultados mais criteriosos e precisos a cada atualização/revisão anual do Plano.

**Responsáveis:** Francisco Luiz Baptista da Costa (Diretor do DPAPT/SPNT/MT), Luiz Carlos Rodrigues Ribeiro (Coordenador-Geral de Planejamento/SPNT/MT), Duwal Luiz de Oliveira Bueno (Assessor Técnico/SPNT/MT), Laerte Correa Marques (Coordenador de Planos e Programas/SPNT/MT)

**Modalidade da contratação:** Descentralização de crédito para o Ministério da Defesa, no valor de R\$ 5.300.000,00 e aditivo de R\$750.000,00.

**Executor:** DEC/CENTRAN (Departamento de Engenharia e Construção do Exército/Centro de Excelência em Engenharia de Transportes).

**Realizado em 2007:** R\$ 750.000,00

## 2. - Termos de Referência para Estudos e Projetos

**Objetivo Geral:** Instrumentalizar a SPNT/MT para o cumprimento da formulação de políticas.

**Situação/2007:** Foram elaborados diversos TR's, destacando-se:

1) *Estudo de modelagem econométrica destinada a estimar e projetar a demanda total por transporte de passageiros e respectiva repartição modal para aplicação no Plano Nacional de Logística e Transporte - PNLT.*

Em face do papel que desempenha a SPNT/MT, especialmente na formulação de políticas, destaca-se o Sistema Brasileiro de Transporte de Passageiros - SBTP, o qual requer soluções criativas, de curto e médio prazo, para atender à expectativa de novas demandas, geradas pelo efeito da possível evolução da renda per capita, decorrente de melhorias nas condições econômicas e sociais da população.

Dentro da maior brevidade possível, como primeira providência para que tais soluções sejam eficazes e efetivas, faz-se necessário a realização do estudo das tendências de evolução do mercado no setor, com identificação de parâmetros que expressem a distribuição e elasticidade cruzada da demanda, entre as modalidades de transporte.

Atualmente, configura-se uma situação de instabilidade da demanda por transporte coletivo de passageiros, cujos motivos causadores precisam ser claramente conhecidos e dimensionados. No transcurso dos últimos anos verificou-se o crescimento intenso do mercado do transporte aéreo. Por outro lado, no mesmo período, o mercado do transporte rodoviário de passageiros ficou estagnado ou sofreu redução, em alguns casos.

No recente desenvolvimento dos estudos do PNLT constatou-se a urgente necessidade de serem realizadas análises que levem a uma proposta de reavaliação e refinamento das projeções de demanda, com vistas ao aperfeiçoamento da política de planejamento e gerenciamento de todo o setor de transporte interurbano de passageiros, a partir do aprimoramento da base de dados e do conhecimento da operação de cada modalidade.

Esse aprimoramento da base de dados, a ser traduzido pela realização de estudo voltado ao ajuste e aplicação de modelos econométricos destinados à estimativa da demanda multimodal do transporte interurbano de passageiros, embora intimamente ligado às finalidades essenciais da SPNT/MT, não se constitui em nenhuma delas, configurando-se tão somente como importante instrumento que subsidiará objetivo institucional da Secretaria. Os serviços a serem efetivados, mediante a utilização de força-tarefa externa específica, superam a rotina da SPNT/MT, quantitativa e qualitativamente, requerendo conhecimento especializado do uso de recursos de econometria e pesquisa não disponíveis no Órgão, além da disponibilização de equipe técnica diferenciada para a obtenção dos dados necessários de forma adequada e consistente.

*2) Projeto, desenvolvimento e implantação de sistemática de aquisição, organização e tratamento de informações estruturadas em banco de dados agregados sobre a operação de transportes ao longo da infra-estrutura viária em âmbito federal.*

O desenvolvimento do PNLT, a partir do qual são estabelecidos programas de investimentos visando racionalizar o atendimento às necessidades, no curto, médio e longo prazos de demanda de transporte de carga, para uma série de produtos principais e ainda do transporte de passageiros, incluindo as várias modalidades.

Além disso, a SPNT/MT também necessita do conhecimento amplo das variáveis operacionais e contextuais do sistema de transporte brasileiro para o cumprimento de suas funções regimentais, quanto ao equacionamento de políticas públicas voltadas ao aumento da sua segurança institucional e da eficiência econômica, ao fomento de novos investimentos privados e decorrente garantia de práticas tarifárias justas e de boa qualidade dos serviços ofertados.

Na elaboração do PNLT, foram feitas projeções de produção de movimentação de cargas, assim como de pessoas, permitindo, através de metodologias adequadas de alocação, distribuição modal e carregamento das demandas projetadas, fazer estimativas sobre seu efeito sobre fluxos de tráfego nas vias e nos terminais da infra-estrutura dos diversos modais. Daí foi possível prever os futuros problemas de saturação e de queda dos níveis de serviço, indicando as necessidades de investimentos localizados para a adequação de capacidade da infra-estrutura existente.

Até a presente data, os resultados apresentados das projeções de expansão do transporte basearam-se em hipóteses confiáveis, fundamentadas em análises técnicas e nas perspectivas de crescimento das economias regionais, nacional e até mundial. Ocorre que a contínua e efetiva validade do PNLT depende da perene e segura institucionalização de seus instrumentos de orientação dos procedimentos públicos. É

uma finalidade que pode ser facilitada com a utilização da Base de Dados Georreferenciadas – BDG, sobretudo quando houver necessidade da correspondência biunívoca entre a geometria implantada no terreno natural (geóide) e o modelo de gabinete que, em muitas das vezes, vem a ser requerido no planejamento ou no estudo demandado. Esses casos, geralmente, são referenciados a questões voltadas ao dimensionamento e cronologia de investimento em infra-estrutura de transporte. O BDG foi objeto de trabalho realizado pelo CENTRAN, cujas informações deverão ser, periodicamente, reavaliadas à luz dos elementos atualizados.

Essa atualização, a ser traduzida pela elaboração de projeto, desenvolvimento e implantação de sistemática de aquisição, organização e tratamento de informações estruturadas em banco de dados agregados sobre a operação de transportes de cargas, por setor, e de passageiros ao longo da infra-estrutura viária em âmbito federal, nas modalidades rodoviária, ferroviária e aquaviária, embora intimamente ligada às finalidades essenciais da SPNT/MT, não se constitui em nenhuma delas, configurando-se tão-somente como importante instrumento que subsidiará objetivo institucional da Secretaria. Os serviços a serem efetivados, mediante a utilização de força-tarefa externa específica, superam a rotina da SPNT, quantitativa e qualitativamente, requerendo conhecimento especializado do uso de recursos da telemática e geoprocessamento não disponíveis no Órgão, além da disponibilização de equipe técnica diferenciada para a obtenção dos dados necessários de forma adequada e consistente.

Abarcando essa questão, entende-se que a potencial tarefa de planejamento, consubstanciada no PNLT, precisa ser ampliada, sobretudo complementando a sua base de apoio quanto ao conhecimento conjuntural da plataforma operacional do aparelho viário e de seus diversos subconjuntos logísticos, inclusive, considerando suas implicações na qualidade, no aumento da segurança e na eficiência dos serviços públicos prestados. Para os fins, deverá ser produzida uma estrutura organizada de informações, a qual, quando necessário, deverá dispor de georreferenciamento para atendimento dos casos retro mencionados, com a finalidade de conduzir, satisfatoriamente, todo o esforço da SPNT, na formulação de políticas de transporte.

Infelizmente, ao longo das duas últimas décadas, deterioraram-se os mecanismos de coleta e tratamento de dados sobre a operação, em especial na modalidade predominante, a rodoviária, onde somente agora se busca restabelecer os controles dos volumes de tráfego nas rodovias federais, não se dispondo, hoje, de séries históricas para avaliar as tendências de evolução de tráfego de veículos nas rodovias. Nas outras modalidades o conhecimento da movimentação de cargas é esparso, contando-se, na maioria das vezes, apenas, de informações disponibilizadas por seus operadores, cuja qualidade pode ser duvidosa, considerando que a mesma seja dependente de seus respectivos níveis de organização empresarial.

Particularmente, em face da sua capilaridade, a modalidade rodoviária se insere em quase todos os segmentos da cadeia logística do transporte de cargas. Por esse motivo, verifica-se que, no conjunto dos problemas sistêmicos existentes na matriz de transporte de cargas, na maioria dos casos, o transporte rodoviário encontra-se presente. Por conseguinte, pela sua importância para a economia do País, a SPNT/MT tem avaliado esse tema de forma diferenciada, no que concerne à busca de diretrizes políticas para a elaboração de soluções de baixo custo, visando ao aumento da eficiência econômica do transporte de cargas brasileiro.

Nessa atividade, procurando-se o conhecimento mais abrangente sobre o transporte de cargas no país, constatou-se que somente estavam disponíveis os antigos registros do



extinto GEIPOT, não sendo encontrados procedimentos voltados à obtenção, processamento e controle sistematizado de informações. Para suprir esta lacuna, a SPNT/MT tem ido a campo levantar estas informações, notadamente àquelas decorrentes da experiência acumulada pelos transportadores.

Ressalta-se que os dados obtidos do Registro Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas – RNTRC, implementado pela ANTT, são insuficientes para a formulação de políticas abrangentes envolvendo o modal rodoviário. O sistema de coleta de dados operacionais, objeto destes Termos de Referência, deverá atender a estas necessidades, integrando, inclusive, quando for o caso, informações de domínio da iniciativa privada e das demais unidades da federação.

O projeto ora concebido pela SPNT/MT, sem interferir diretamente nos programas específicos voltados para a coleta de dados operacionais em cada modal, tem uma abrangência maior. Visa organizar e implantar uma sistemática, que baseada, também, em métodos amostrais, de menores custos e tempos de coletas de dados, afira continuamente as distintas variáveis das demandas existentes, consolidando informações de diversas fontes provenientes de órgãos públicos, entidades privadas ou obtidas por dispositivos específicos de telemática a serem instalados, segundo métodos e critérios desenvolvidos no projeto, objeto desta licitação.

As informações a serem consolidadas no sistema proposto, poderão então provir de:

- a) bases de dados já mantidas no âmbito de órgãos de administração da infra-estrutura de transportes, inclusive de terminais modais, das agências reguladoras ou de outros organismos com envolvimento na fiscalização do transporte de cargas;
- b) série de dados coletados por entidades do poder público e do setor privado, seja por associações empresariais, seja por empresas produtoras e exportadoras de produtos específicos e empresas de transporte especializado;
- c) instrumentos de aquisição de dados on-line a serem montados, em pontos estratégicos ao longo das vias ou em terminais, e que captaria informações pré-estabelecidas de veículos, em especial de carga pesada e especializada ou de transporte de pessoas, pertencentes a empresas que seriam incentivadas a usar dispositivos de transporte inteligente.

A formulação do modelo de funcionamento da sistemática a ser projetada deverá estar condicionada aos resultados a serem assentados aos objetivos finalísticos da SPNT/MT, relativamente a cada tipo de transporte, com a especificação de indicadores da demanda e sua evolução. A análise bibliográfica de sistemáticas similares em outros ambientes deverá ser realizada, procedendo-se ainda a uma avaliação pormenorizada do estado atual dos sistemas de informações existentes, em cada modal e em cada segmento do transporte.

Tal avaliação poderá conduzir a recomendações de adequações ou complementações em processos atuais de coleta de dados, a bem da homogeneização de informações ou de aprimoramentos tecnológicos naqueles processos, de modo que possam ser corretamente caracterizados pela SPNT/MT. Além das informações referentes a capacidades viárias e fluxos de transporte, as seguintes variáveis contextuais e operacionais deverão ser levantadas:

- a) sistema tarifário praticado;
- b) natureza dos custos;
- c) política fiscal e seus efeitos;

- d) efeitos conjunturais da economia nacional;
- e) particularidades econômicas das regiões atendidas;
- f) influência dos principais vetores apresentados pelo PNLT;
- g) influência da administração e regulação públicas;
- h) efeitos da fiscalização;
- i) diagnóstico do quadro jurídico;
- j) visão e interesses dos atores integrantes do setor;
- k) tipologia e classificação dos serviços prestados;
- l) satisfação dos usuários;
- m) segurança no transporte;
- n) concorrência intra e supra modal;
- o) perfil e conduta dos transportadores;
- p) desempenho do transporte por modal.

**Responsável:** José Eduardo Vaz Albanese (Coordenador-Geral de Estatística/SPNT/MT, Paulo Tiago Almeida Miranda (Assistente/SPNT/MT)) e Reynaldo Araujo da Silva Soares (Assessor/SPNT/MT).

### **3. Iniciativas em Terminais Logísticos no Arco Metropolitano do Rio de Janeiro**

**Objetivo Geral:** Considerando a importância logística do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro – ação recomendada no Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT e já com investimentos previstos no Programa de Aceleração do Crescimento –PAC – o projeto “Iniciativas em Terminais Logísticos no Arco Rodoviário do Rio de Janeiro” objetiva dotar Ministério dos Transportes de estudo analítico para examinar possíveis localizações para a implantação de terminais logísticos (de integração) na área de influência do Arco Metropolitano, incluindo uma modelagem econômico-financeira preliminar, tipo PPP (Participação Público-Privada), do terminal logístico selecionado pelo estudo.

**Situação 2007:** O Convênio para o referido projeto foi assinado em dezembro de 2007, com a Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ. Neste mês, foram iniciadas as coletas de dados/informações disponíveis junto ao Governo Estadual, Prefeituras Municipais da área de interesse e centros de estudos e pesquisas da região. Todos os relatórios e produtos estão previstos, conforme Plano de Trabalho, para o ano de 2008.

**Responsável:** Duwal Luiz de Oliveira Bueno (Assessor Técnico/SPNT/MT), a partir de 14.02.2008.

**Modalidade de Contratação:** Descentralização de crédito, no valor de R\$ 250.000,00

**Executor:** UFRJ

**Realizado em 2007:** R\$ 80.000,00

### **4. Implementação dos Estudos para o aperfeiçoamento da infra-estrutura dos Terminais Rodoviários de Passageiros**

**Objetivo Geral:** Melhorar a operação dos Terminais.

O terminal rodoviário de passageiros se constitui no mais importante equipamento integrante da operação das linhas regulares de transporte interestadual e internacional de passageiros. Nele são realizadas as operações de embarque e desembarque de passageiros, além de atender às esperas e comercialização das passagens, essencial para a segurança e regularidade dos serviços e conforto aos usuários.

Há muito tempo os terminais vêm apresentando níveis insatisfatórios de atendimento aos usuários - ônibus e passageiros – principalmente quanto aos aspectos de localização,

dimensionamento, tarifas cobradas, com reflexos no preço da passagem, onerado pelos preços abusivos (taxas de embarque), e em questões relacionadas com segurança, conforto e higiene, dentre outros.

No passado (década de 70) o MT, através do extinto DNER, vinha exercendo uma política de implantação e melhorias nos terminais, com bons resultados. Posteriormente, com a supressão dos recursos, houve um processo de abandono das ações que vinham sendo praticadas, levando a deteriorização de sua maioria.

Ainda na década de 70, quando criada uma Diretoria de Transportes Rodoviários no DNER, tendo sido constatada a precariedade das instalações da maioria dos terminais rodoviários nos principais pólos de transporte, foi realizado um estudo abrangente sobre a matéria, que resultou na edição de um Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros (MITERP). Este Manual permitiu orientar do ponto de vista técnico e operacional a aplicação de investimentos públicos na construção e reformas de terminais em várias cidades, até fins da década de 80. O fim do antigo ISTR (imposto), fonte principal de investimentos no setor, determinou também a paralisação dos trabalhos técnicos voltados para a implantação e a operação de terminais, jamais depois retomados.

Ainda que, durante a década de 90, tenha se intensificado a operação de terminais de passageiros sob a forma de concessão com empresas especializadas, a retração da demanda de transportes, em geral, teve conseqüência em uma queda nos padrões de operação de terminais mais afetados com aquela retração.

A situação é grave, pois o movimento de passageiros que transitam nos terminais, representados por mais de 2.000 estabelecimentos - somente nas viagens interestaduais é superior a 150 milhões de pessoas por ano – exige do poder público uma ação política permanente, que possibilite, em conjunto com os estados e municípios, a implementação de medidas que acarretem no bem estar dos usuários.

A Secretaria de Política Nacional de Transportes/MT vem desenvolvendo estudos objetivando estabelecer nova proposta de modelagem do sistema de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, onde se destaca o estímulo à conexão de serviços, a exemplo do transporte aéreo, podendo resultar na melhoria da qualidade de atendimento aos usuários. Caso a adoção desta política, representada por uma grande alteração operacional (tecnicamente denominada “hub and spooke”) venha a ser implementada, os terminais (hubs) serão o principal componente do sistema, pois terão a incumbência de organizar a distribuição o fluxo dos passageiros em trânsito e de suas bagagens com segurança e rapidez, para o sucesso da operação. Esta situação exigirá uma reestruturação dos terminais (hoje em situação caótica) adequando-os para a sua modernização, a muito requerida.

Reuniões com o BNDES vêm sendo realizadas desde abril de 2003, no sentido de criação de linha de financiamento para construção e melhorias de terminais, ficando o MT encarregado de apresentar estudo técnico sobre a matéria abrangendo, basicamente, diagnóstico e fixação de regras operacionais.

Os esforços de normatização e fiscalização dos serviços de transporte devem ter sua contrapartida na promoção de ações visando à melhoria da infra-estrutura de terminais e sua incorporação ao SFV. São neles que se iniciam e se encerram as viagens. Sob pena de o passageiro ser prejudicado no seu acesso ao sistema de transportes, seja por deficiências de conforto, higiene e segurança nas instalações dos terminais, seja pela falta de critério na fixação de tarifas de utilização cobradas dos usuários é importante qualificar jurídica e institucionalmente os terminais de passageiros, como entidades jurídicas e como bens de infra-estrutura. Cabe destacar ainda a importância social dos terminais rodoviários de passageiros, já que para uma parcela significativa de seus usuários, de baixo poder aquisitivo, precisam prover atendimento a funções de assistência a necessidades, durante períodos de espera ou na triagem e encaminhamento para destinos finais nas cidades.

Desde 2003, a SPNT/MT vem discutindo com a ANTT a idealização de diretrizes políticas para o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, nas quais os temas terminal e ponto de parada tem

sido enfocados de maneira muito especial, pelas características específicas, já mencionadas, desses equipamentos. Dentro dessa discussão ficou entendido que, para o cumprimento do inciso IV do art. 24, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, dispendo que a regulação da exploração dos terminais cabe à ANTT, se faz necessária a formulação de uma política que dite as diretrizes dessa regulação. Cabe, então, o MT providenciar a implementação dessa medida orientadora, em conformidade com Regimento Interno da Secretaria de Política Nacional de Transportes/MT, inciso V, art. 1º, aprovado através da Portaria Ministerial nº 399 de 14 de julho de 2004.

Para tanto, foi contratada a empresa GISTRAN - Gerenciamento de Informações e Sistemas de transportes Ltda, através de Concorrência Pública, objeto do Edital nº 004/2005, para execução de estudo de diagnóstico sobre a situação atual do desempenho funcional e condições operacionais dos terminais rodoviários de passageiros, que atendem serviços de transporte coletivo interestadual e internacional, abrangendo a elaboração de preparo de programa de ações prioritárias, incluindo proposição de diretrizes, indicadores de avaliação e atos visando subsidiar a formulação de política para o aperfeiçoamento da infraestrutura nacional de terminais. A partir das conclusões do estudo contratado, cujo encerramento se deu em 2006, a SPNT/MT iniciou o desenvolvimento de um caderno de recomendações, contendo itens a serem observados pelas administrações dos terminais, objetivando melhorar a operação desses equipamentos.

Situação/2007: Foi elaborado um caderno de recomendações, em fase final de execução, a ser discutido com a ANTT, contendo os seguintes itens: inserção na área urbana, infra-estrutura, setor de serviços públicos, administração, operação, conforto, higiene, segurança, metodologia para aferição da tarifa de utilização (taxa de embarque), atendimento aos portadores de necessidades especiais etc.

Responsável: José Eduardo Vaz Albanese (Coordenador-Geral de Estatística/SPNT/MT) e Reynaldo Araujo da Silva Soares (Assessor/SPNT/MT).

Realizado em 2007: R\$ 515.595,92

#### **Atualização da Base de Dados Georreferenciada do PNLT**

Objetivo Geral: Entendido como o ponto de partida no resgate do planejamento setorial, e para tornar tal planejamento um processo contínuo, o PNLT deve ser objeto de sistemática atualização. Uma das atividades fundamentais, para tanto, é atualização do seu Banco de Dados Georreferenciados, inclusive a sua integração no Sistema de Informações Geográficas em Transportes SIG-T.

Situação em 2007: Início dos trabalhos/ajuste das informações da base dados georreferenciada.

Responsável: Laerte Corrêa Marques (Coordenador de Planos e Programas/SPNT/MT)

Realizado em 2007: R\$ 500.000,00

#### **Atualização das Projeções de Carga Geral do PNLT**

Objetivo Geral: Parte das Conclusões e Recomendações do PNLT, com vistas a aperfeiçoar as condições de projeção e, conseqüentemente, as futuras demandas de cargas no Sistema de Transportes, esse estudo visa incrementar a compatibilização metodológica dos modelos de macroeconomia (modelo EFES) e de simulação de transportes (modelos MANTRA e TRANSCAD), bem como promover a atualização das projeções de carga geral.

Situação em 2007: Início dos trabalhos/análise para validar critérios para definição de produtos relevantes

Responsável: Laerte Corrêa Marques (Coordenador de Planos e Programas/SPNT/MT)

Realizado em 2007: R\$ 496.980,00

#### 4.1.1.3.2. – Ação 101C – Implantação de Sistema de Informações para o Planejamento em Transportes

##### 4.1.1.3.2.1. – Dados Gerais

Tabela 3 – Dados gerais da ação

| Tipo  | Projeto  |
|---|--|
| <b>Finalidade</b>   | Dotar o Ministério dos Transportes das condições e instrumentos necessários para conhecer as demandas do setor, de forma a elaborar os diagnósticos e o planejamento normativo, operacional e estratégico, bem como permitir à sociedade, por meio de acesso ao sistema, o acompanhamento e o controle social das ações setoriais. |
| <b>Descrição</b>  | Implantar um sistema de informações coordenado pelo Ministério dos Transportes integrado com os Órgãos e as Agências Reguladoras, estruturado em nível modal nacional e multimodal nacional.   |
| <b>Unidade responsável pelas decisões estratégicas</b>                      | Ministério dos Transportes   |
| <b>Unidades executoras</b>  | Secretaria de Política Nacional de Transportes   |
| <b>Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução</b>                     | Departamento de Planejamento e Avaliação da Política de Transportes  |
| <b>Coordenador nacional da ação</b>   | Francisco Luiz Baptista da Costa   |
| <b>Responsável pela execução da ação no nível local (quando for o caso)</b> | Não se aplica  |

##### 4.1.1.3.2.2. - Resultados

O principal produto dessa ação é:

#### **Sistema de Informações Geográficas em Transportes – SIG-T**

**Objetivo Geral:** Dotar o Ministério dos Transportes das condições e instrumentos necessários para conhecer as demandas do setor, de forma a elaborar os diagnósticos e o planejamento normativo, operacional e estratégico, bem como permitir à sociedade, por meio de acesso ao sistema, o acompanhamento e o controle social das ações setoriais. O Sistema de Informações Geográficas para Planejamento de Transportes permitirá realizar as funções básicas de análise espacial, a partir de dados georreferenciados que representam a infra-estrutura viária e, numa perspectiva mais avançada, auxiliará o planejamento por meio do ajuste da oferta à demanda por transportes, com alocação de fluxos de carga e passageiros em rede. O SIG-T facilitará a tomada de decisão nos processos de planejamento estratégico, hierarquizando as ações e projetos candidatos ao portfólio do PNLT e considerando as dinâmicas sócioeconômicas e ambientais que permeiam a questão.

#### **Visão Geral do SIG-T**

O planejamento de intervenções públicas e privadas no setor de transportes insere-se na consecução de metas socioeconômicas e ambientais, rumo ao desenvolvimento sustentável. Neste contexto, as decisões dentro do planejamento de transportes devem estar embasadas em modelos de análise abrangentes, capazes de avaliar diferentes alternativas através de múltiplas iterações.

A complexidade e o volume de informações necessárias ao suporte de modelos de análise adequados, que permitam a constante reavaliação de metas e objetivos, exigem que estas atividades estejam apoiadas num sistema de informações ágil e robusto, que

integre os dados originados nas várias entidades relacionadas com o planejamento regional de transportes no Governo Federal.

O SIG-T deverá ser o sistema de apoio ao processo de planejamento de transportes do Governo Federal, o qual consolidará toda base de dados existentes para o planejamento regional de transporte de cargas e passageiros, devendo estar baseado em tecnologia de sistemas de informações geográficas e ferramentas de análise espacial, segmentação dinâmica e simulação de carregamento de fluxo de viagens.

#### Entidades envolvidas

Os seguintes envolvidos são considerados, direta ou indiretamente, com relação ao SIG-T e planejamento regional de transportes:

- Ministério dos Transportes, em especial a Secretaria de Política Nacional de Transportes;
- CETIIT/MT - Comitê Executivo de Tecnologia da Informação e Informática em Transportes/MT;
- Entidades Vinculadas ao MT: ANTT, DNIT e ANTAQ;
- Entidades Intervenientes, como empresas públicas ou sociedades de economia mista;
- Demais Ministérios e outras entidades do Governo Federal;
- Iniciativas do Governo Federal para Intercâmbio de Informações Geoespaciais:
  - Mapoteca Nacional Digital;
  - Concar;
  - e-Gov;
- Governos estaduais ou municipais;
- Universidades e centros de pesquisa em transporte;
- Entidades e associações não governamentais da área de transportes, incluindo associações, empresas privadas, concessionárias de infraestrutura e serviços de transporte;
- Sociedade de modo geral.

#### Usuários do Sistema

São identificados os seguintes grupos-perfis de usuários do Sistema:

- Usuários Gerais, compreendendo usuários como gerentes, coordenadores, etc., que necessitam de instrumentos de fácil utilização, dispensando-se alta complexidade de análise;
- Usuários Avançados, considerando analistas, planejadores e técnicos de apoio que necessitam de recursos analíticos avançados;
- Usuários Especialistas, que são planejadores com conhecimento específico em modelagem de transportes;
- Usuários de Manutenção, responsáveis por manter e atualizar as bases de dados georreferenciadas

#### Requisitos Funcionais

Com relação às funcionalidades lógicas requeridas pelo sistema final, estas podem ser classificadas em dois conjuntos:

- Funções de auxílio às atividades de planejamento e avaliação de projetos já desenvolvidos pelos MT;

- Novas funções que serão desenvolvidas em função da disponibilidade do SIG-T.

Em termos das funções de apoio às atividades já desenvolvidas, estas representam, basicamente, funções de consultas aos dados (incluindo mapas e relatórios) e funções de análise (superposição de dados, cruzamentos e outras consultas e processamentos de dados mais avançados).

As funções incorporadas com a implantação do SIG-T compreendem as funções de estudos de planejamento estratégico, bem como atividades de manutenção e adaptação. Neste grupo, são exemplos as seguintes funções:

- Acompanhamento da implementação de planos de investimentos;
- Definição de novos projetos;
- Atualização e introdução de novos dados (manutenção de dados);
- Revisão de planos.

Assim, as funções necessárias para o sistema compreendem os seguintes grandes grupos:

- Consultas: representam a principal funcionalidade em termos quantitativos, compreende a apresentação de dados e indicadores selecionados (nos vários aspectos envolvidos) na forma de tabelas e/ou mapas, com facilidade de acesso;
- Análises avançadas: obtidas por recursos de geoprocessamento que permitem tratamento dos dados georreferenciados, gerando novas informações e indicadores derivados ou simulados, assim como a interface com modelos matemáticos e outras ferramentas de simulação. Estes recursos apoiarão estudos e definições de novos projetos ou revisão da configuração de planos;

- Manutenção de dados: compreende as funções de alteração e/ou inclusão de dados no SIG-T, bem como auxílio na documentação dos mesmos (metadados).

Os requisitos identificados para o SIG-T são:

- Consolidar dados de várias fontes e temas relacionados ao processo de planejamento de transporte em um único BDG, principalmente quanto à oferta e demanda de transporte;
- Possibilitar o intercâmbio de dados com outros sistemas georreferenciados do MT e externos, por meio de mecanismos de interoperabilidade e facilidades de importação e exportação de dados;
- Permitir consultas na forma de mapas ou tabelas, por superposição de camadas, abrangência espacial, dos dados contidos no BDG;
- Localizar dados disponíveis, com base nos critérios de informações dos metadados;
- Possibilitar seleções de dados baseadas em critérios espaciais e alfanuméricos;
- Permitir a geração de representação gráfica de atributos dos elementos geográficos, de forma temática, por meio de cores, padrões, espessuras, tamanhos de símbolos, gráficos de setores ou barras, tratando, em especial, a representação de dados de demanda e fluxos bidirecionais de transporte;
- Operar com dados segmentados dinamicamente, a fim de considerar o cadastro e consulta de eventos ao longo de redes viárias, baseados em distâncias relativas;
- Permitir a definição e cadastro de rotas, baseado em critério de itinerários selecionados pelo usuário ou otimizados por processo de roteirização automática;
- Possibilitar a geração de mapas impressos, em quaisquer dimensões, resultantes de consultas feitas pelos usuários;
- Construção de redes de transportes multimodais que permitam realização de análises e simulação, com a utilização de modelos baseados em grafos;
- Permitir o cálculo de distâncias entre localidades, com uso de redes de simulação de transporte, devidamente calibrada;
- Simular a alocação de fluxos de transporte de carga e passageiros à rede de transporte, baseando-se em dados de demanda, oferta de transporte e impedâncias;
- Auxiliar a tomada de decisão, baseando-se no resultado da alocação e respectivos custos e benefícios;
- Permitir a manutenção contínua de dados do BDG e respectivos metadados, tanto com relação à atualização de versões dos dados já existentes, como na agregação de novos conjuntos e tipos de dados ao BDG.

#### Perspectiva do Sistema

Para que o planejamento de transporte ocorra de modo efetivo, é necessária a constituição de uma base de dados compartilhada por usuários e provedores do MT e



instituições ligadas, tanto em termos de manutenção das informações como no uso destas.

O SIG-T deve estar preparado para a criação de uma futura Infra-Estrutura Nacional de Dados Espaciais em Transportes, por meio da adoção das normas e padrões de Infra-Estrutura de Dados Espaciais concebida pela Comissão Nacional de Cartografia - CONCAR. A concepção do SIG-T prevê o processo de manutenção e uso de informações pela interação com os provedores e usuários das informações e uso de metadados e interoperabilidade, dentro da filosofia de Infra-Estrutura de Dados Espaciais.

#### Objetivos Específicos e Principais Recursos

Os objetivos da solução adotada para o SIG-T compreendem o atendimento a um conjunto de características que são essenciais para seu sucesso:

- Atendimento aos requisitos funcionais identificados relacionados ao processo de planejamento regional de transportes;
- Constituir um BDG robusto apoiado totalmente no uso de metadados, de forma a garantir a documentação dos dados e facilitar sua utilização e manutenção, que permitirá o uso em outras aplicações e sistemas futuros;
- Partir de um BDG inicial já compilado com os principais dados relevantes disponíveis no país para apoiar a tomada de decisões;
- Ter sua estrutura preparada para sua inclusão numa INDE-T futura, pela padronização de metadados e de interoperabilidade;
- Basear-se na utilização de tecnologias de gerenciadores de bancos de dados relacionais e sistemas de informações geográficas (SIG).
- Atender aos vários perfis de usuários por meio de módulos básico e avançado, contando com flexibilidade quanto às opções de consulta e com interface amigável ao usuário;
- Constituir um Instrumento ágil de apoio às atividades de planejamento e gestão do MT.

O SIG-T proporcionará maior qualidade e produtividade ao processo de planejamento de transportes do governo. No planejamento de redes de sistemas de transporte, o georreferenciamento das informações e sua visualização espacial são fundamentais, pois permitem uma visão integrada de todo o sistema de transportes, nos seguintes aspectos, entre outros:

- Na análise da demanda por transporte: fluxos de veículos, origens e destinos dos desejos de viagens;
- Na análise da oferta de transportes: infraestrutura existente, conexões entre diferentes sistemas;
- Na interação entre a demanda e oferta: carregamentos de redes e volumes observados;
- O SIG-T deverá se constituir na base de dados para modelos matemáticos de simulação da demanda, considerando que os elementos para modelagem do sistema de transportes devem ser georreferenciados, a fim de garantir integridade e qualidade das informações.

O SIG-T a ser implementado oferecerá funções específicas para análise de redes de transporte, recursos de armazenamento e tratamento de informações de rotas e de segmentação dinâmica dos trechos viários.

Dados gerados e armazenados em sistemas específicos, nas mais diferentes entidades ligadas ao MT ou mesmo externas, poderão ser disponibilizados, na sua forma o mais próxima da original possível, no SIG-T, como novas camadas de informações. Isso representa, além da flexibilidade, a agilização no intercâmbio e manutenção de dados do BDG, devido à concepção das interfaces baseadas em metadados.

A organização de bases espaciais, orientadas para uso compartilhado, desonerará os custos da obtenção e manutenção dos objetos geográficos e seus atributos.

#### Premissas

As suposições e dependências para o sucesso do SIG-T são:

- É fundamental que o MT desenvolva uma equipe de usuários capacitados para manter e planejar com o SIG-T;
- A base de dados do sistema deverá ser mantida atualizada, a fim de manter sua usabilidade, incluindo-se a manutenção dos metadados;
- Deve haver uma integração com fornecedores de dados DNIT, ANTT, ANTAQ, outros Ministérios e instituições provedoras de informações no intuito de intercâmbio de bases de dados e coordenação de esforços na produção e uso de informações;
- Disponibilização de infraestrutura física de redes e equipamentos para operação do servidor de aplicações para *Web* e de base de dados, incluindo hardware e softwares necessários.

#### Características:

O SIG-T é um sistema de informações para o planejamento regional de transportes, considerando os seguintes aspectos identificados:

- O planejamento de transportes envolve o conhecimento e análise de um grande conjunto de informações;
- Atualmente, as informações estão dispersas no diversos órgãos do Governo Federal e organizações não governamentais ligados à área de transportes;
- Existe a necessidade de utilizar os melhores dados disponíveis, de forma compartilhada, evitando-se a superposição das atividades de obtenção e organização de bancos de dados georreferenciados;
- Embora existam vários sistemas de informações, há uma carência na disseminação que facilite às entidades interessadas em planejar transportes, no acesso às informações disponíveis.

A informação é um bem de grande importância cuja produção, gerenciamento e uso precisam ser administrados. Um sistema de informação adequado e permanentemente atualizado propicia um processo de planejamento continuado.

Assim, o SIG-T visa apoiar o processo de planejamento de transportes do MT, na integração e disseminação de informações pertinentes. Os seguintes objetivos podem ser destacados:

- Constituir uma base integrada, atualizada e abrangente de informações sobre o transporte regional no Brasil, resultado da compilação de informações disponíveis no âmbito nacional sobre:
  - Infraestrutura de transporte;

- Serviços de transporte;
- Prover instrumentos para tornar informações mais acessíveis e facilmente mantidas para seus diversos níveis de usuários;
- Integrar-se com ferramentas analíticas, incluindo modelos de simulação e análise, e dados espaciais, visando apoiar estudos regionais e análise de projetos de transporte;
- Usar de forma intensa o georreferenciamento e tecnologias da geoinformação como instrumentos facilitadores do processamento e consistência dos dados, além da visualização e análise das informações;
- Consolidar um banco de dados georreferenciados - estruturado, seguro e organizado – com facilidade de acesso e atualizações - contendo informações de transporte, sócio-econômicas e ambientais;
- Ser acessível às demais entidades interessadas no uso das informações;
- Possibilitar o acesso público a informações;
- Operar sob plataforma convencional de *hardware* e *software* - dentro do padrão das ferramentas adotadas pelo MT;
- Definir a forma de atualização contínua da base de dados - procedimentos e comunicação com os provedores de informações, visando garantir segurança, confiabilidade e praticidade na coleta de dados;
- Oferecer funções avançadas de mapeamento por imagens, análise locacional, análise de redes e segmentação dinâmica;
- Oferecer recursos de consulta por relatórios e mapas padrões, além de facilidade para geração de consultas específicas (*ad hoc*).

**Figura 1: Integração de Dados de Fontes Distintas**



O sistema permitirá uso de mapas digitais para apresentação dos dados e para fazer consultas com cruzamento de informações espacializadas, oferecendo uma visão georreferenciada.

O BDG inicial conterá os dados disponíveis a serem consolidados, incluindo, entre outros:

- Dados disponíveis no PNL: Infra-estrutura, concessões, estatísticas, etc.;
- Imagens de sensoriamento remoto recentes, em escala 1:50.000, referentes aos Estados de Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais;
- Rede multimodal de transportes;
- Infra-estrutura de transportes;
- Infra-estruturas auxiliares (energia e comunicações);
- Limites administrativos com os respectivos dados sócio-econômicos;
- Limites municipais e outras unidades espaciais consideradas pelo IBGE;
- Hidrografia;
- Áreas de conservação ambiental, áreas indígenas, uso do solo, zoneamentos ambiental e econômico;
- Dados da Aplicação Piloto do SIG-T, referentes à modernização da rodovia Florianópolis – Osório BR 254.

### **Padrões Aplicáveis**

Para o SIG-T os seguintes padrões são aplicáveis:

- Padrão ISO 19115 sobre metadados;
- Padrão OGC de intercâmbio de dados geográficos, adotado pelo e-Ping, do e-Gov;
- Uso de formatos padrões de dados geográficos para intercâmbio, em especial o formato *ShapeFile* para dados vetoriais e *GeoTiff* para imagens, complementando o padrão OGC;
- Em termos de interface gráfica com o usuário *Web*, serão adotados padrões de Internet do Governo Federal.

Situação: O SIG-T teve continuidade ao longo de 2007, destacando-se a promoção do 2º Seminário Nacional para validação do modelo conceitual proposto e adotado no projeto. Seguiu-se a fase de desenvolvimento do sistema, intensificando a troca de informações cartográficas entre as entidades envolvidas e ratificando-se a padronização do modelo e a estrutura do banco de dados geoespaciais em transportes. O acompanhamento do Projeto pelo MT conta com o apoio técnico especializado das Universidades Federais de Santa Catarina, do Rio de Janeiro e de Brasília, de modo a assegurar ao MT, nas discussões de acompanhamento, a necessária contra partida de especialista em Sistemas Geográficos e de Modelagem de Transportes

**Responsável (MT):** Rosane Lourenço

**Financiador do Projeto (Recursos Internacionais):** Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID. Projeto sem ressarcimento do MT (ou da União) ao BID.

**Consórcio Executor:** NIPPON-KOEI, ETEP e LOGIT.

**Apoio Técnico Especializado ao MT para Acompanhamento:** UFSC, UFRJ e UnB.

**Modalidade de Contratação do Apoio Técnico (Orçamento Geral da União):** Descentralização de crédito para Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, no valor de R\$354.800,00

**Realizado em 2007:** R\$ 203.780,00.

### 4.1.1.3.3 – Ação 7730: Estudo para o Aprimoramento de Outorgas de Rodovias

#### 4.1.1.3.3.1 Dados gerais

Tabela 4 – Dados gerais da ação

|   |  |
|---|--|
| <b>Tipo</b>   | Projeto  |
| <b>Finalidade</b>   | Fornecer suporte para o planejamento e implementação do Programa Federal de Concessões Rodoviárias.  |
| <b>Descrição</b>  | Efetuar a análise detalhada do modelo de concessões de rodovias federais, já implantado, das experiências dos vários Estados da Federação na concessão de rodovias federais e estaduais, e, ainda, dos modelos utilizados por outros países da Europa e da América Latina. |
| <b>Unidade responsável pelas decisões estratégicas</b>                      | Ministério dos Transportes   |
| <b>Unidades executoras</b>  | Secretaria de Política Nacional de Transportes   |
| <b>Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução</b>                     | Departamento de Outorgas   |
| <b>Coordenador nacional da ação</b>   | Fábio Marcelo de Rezende Duarte  |
| <b>Responsável pela execução da ação no nível local (quando for o caso)</b> | Não se aplica  |

#### 4.1.1.3.3.2. – Resultados

Destacamos as seguintes atividades:

##### 1 Estudos desenvolvidos

Foram desenvolvidas atividades voltadas ao estabelecimento de uma Política de Pedágio a ser aplicada ao Programa de Concessão de Rodovias Federais – PCRf, e elaboradas minuta de Portaria Ministerial disciplinando a apresentação de planos de outorgas de linhas de transporte rodoviário de passageiros e Proposta para implementação da 3ª Etapa do PCRf.

##### 2. Acompanhamento do processo licitatório de concessão de rodovias, referente a 2ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais:

A SPNT/MT, através do seu Departamento de Outorgas, criado pelo Decreto n. 4.721, de 05/06/2003, participou intensamente de todo o processo, a saber: i) aprovação do Plano de Outorgas submetido ao Ministério pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT; ii) desenvolvimento dos estudos de viabilidade técnica e econômica e submissão dos mesmos ao Tribunal de Contas da União; iii) assistência à ANTT nas atividades concernentes ao leilão realizado em outubro/2007 na BOVESPA, quando da implementação da 2ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais - PCRf., que compreendeu os seguintes trechos de rodovias federais:

| RODOVIA        | TRECHO                                  | EXTENSÃO |
|----------------|---|----------|
| BR -153/SP     | Divisa MG/SP – Divisa SP/PR             | 321,6 km |
| BR - 116/PR/SC | Curitiba - Divisa SC/RS                 | 412,7 km |
| BR - 393/RJ    | Divisa MG/RJ - Entr. BR-116 (Via Dutra) | 200,4 km |
| BR - 101/RJ    | Divisa RJ/ES – Pte. Pres. Costa e Silva | 320,1 km |
| BR - 381/MG/SP | Belo Horizonte – São Paulo              | 562,1 km |
| BR - 116/SP/PR | São Paulo – Curitiba                    | 401,6 km |

|                      |                          |                    |
|----------------------|--------------------------|--------------------|
| BR – 116/ 376/101/SC | Curitiba – Florianópolis | 382,3 km           |
| <b>TOTAL</b>         |                          | <b>2.600,8 km.</b> |

### 3. Regulação e Supervisão das Rodovias Federais Concedidas pelos Estados por meio de Convênios de Delegação

Foi realizada a Gestão Administrativa de acompanhamento de dezenove Convênios de Delegação celebrados com os Estados, para fins de concessão/exploração de trechos rodoviários federais totalizando 4.289 km e elaboradas minutas de aditivos aos Convênios de Delegação adequando-os à nova organização institucional advinda com a Lei nº 10.233/2001.

#### 4.1.1.3.4. – Ação : 8673 – Elaboração e Aperfeiçoamento de Indicadores

##### 4.1.1.3.4.1 – Dados gerais

Tabela 5 - Dados gerais da ação

| Tipo  | Atividade   |
|---|---|
| <b>Finalidade</b>   | Realizar estudos para a elaboração e aperfeiçoamento dos indicadores dos Programas do Órgão, de forma a permitir a avaliação do resultado dos programas.  |
| <b>Descrição</b>  | Realização de estudos com vistas a elaborar e aperfeiçoar indicadores de resultado para os programas do Órgão, a partir de dados e estatísticas produzidas por instituições reconhecidas e de informações próprias. |
| <b>Unidade responsável pelas decisões estratégicas</b>                      | Ministério dos Transportes  |
| <b>Unidades executoras</b>  | Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes - SEGES   |
| <b>Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução</b>                     | Departamento de Desenvolvimento e Logística   |
| <b>Coordenador nacional da ação</b>   | Ieda Maria Neiva Rizzo  |
| <b>Responsável pela execução da ação no nível local (quando for o caso)</b> | Não se aplica   |

##### 4.1.1.3.4.2 – Resultados

Essa Ação está a cargo da Secretaria de Gestão de Programas de Transportes, que deverá informar a respeito dos resultados em seu Relatório de gestão.

#### 4.1.1.3.5 – Ação 7528 - Estudos para a Revitalização do Patrimônio Histórico Ferroviário

##### 4.1.1.3.5.1 – Dados gerais da ação

Tabela 5 - Dados gerais da ação

|   |  |
|---|--|
| <b>Tipo</b>   | Projeto  |
| <b>Finalidade</b>   | Subsidiar meios para viabilizar e facilitar a recuperação do patrimônio histórico ferroviário.   |
| <b>Descrição</b>  | Desenvolvimento e divulgação de estudos, projetos e trabalhos que visem possibilitar a revitalização de instalações, vias e veículos ferroviários de caráter histórico, através da contratação de consultorias e empresas especializadas e/ou convênios a serem realizados com instituições de ensino, pesquisa, entidades governamentais e não governamentais, que possam contribuir com essa finalidade. |
| <b>Unidade responsável pelas decisões estratégicas</b>                      | Ministério dos Transportes   |
| <b>Unidades executoras</b>  | Secretaria de Política Nacional de Transportes   |
| <b>Áreas responsáveis por gerenciamento ou execução</b>                     | Departamento de Relações Institucionais – DERIN/SPNT   |
| <b>Coordenador nacional da ação</b>   | Afonso Carneiro Filho  |
| <b>Responsável pela execução da ação no nível local (quando for o caso)</b> | Não se aplica  |

##### 4.1.1.3.5.2. – Resultados

#### 1- Ações para Reativação do Transporte Ferroviário de Passageiros:

**Objetivo Geral:** Subsidiar meios para viabilizar e facilitar a recuperação do patrimônio histórico ferroviário.

**Situação 2007:** Foram elaborados projetos básicos e planos de trabalho para desenvolver estudos de viabilidade do retorno do trem de passageiros, social e turístico. Foram realizados, ainda, diversas ações com o intuito de revitalização do patrimônio histórico ferroviário. Elaboração de propostas visando à elaboração de um projeto de revitalização da ponte ferroviária sobre o Rio São Francisco entre Pira PORÁ e Buritizeiro. Reuniões com vistas ao entendimento para criação do Museu Ferroviário Nacional. Iniciou-se ainda entendimentos sobre a necessidade de implantação de um Museu Ferroviário Nacional, para fins de congregar a história de várias ferrovias que se implantaram no País, onde será exibido ao público exemplares do acervo histórico das várias ferrovias que se implantaram no País, a partir de 1854 e ainda os projetos ferroviários desenvolvidos ao longo dessa história. Esperamos em 2008, concluir os entendimentos e avançar rumo a implantação desse Museu, que é inédito e de grande importância para a preservação da história e cultura ferroviária nacional.

#### 2. Co-patrocínio do Seminário sobre o “Patrimônio Histórico e Cultural Ferroviário”.

**Objetivo Geral:** Preservação e divulgação desse patrimônio, constituído a partir da inauguração da Estrada de Ferro Mauá, em 1854, quando se iniciou o transporte ferroviário no Brasil.



Situação: O evento contou com a participação de oito palestrantes, os quais abordaram em suas apresentações e textos os conceitos e reflexões sobre o tema “Patrimônio Histórico Ferroviário”. Os textos trataram dos aspectos históricos, das experiências relativas a reativação de ramis para o transporte de passageiros, da importância para a arquitetura e a morfologia urbana, o desenvolvimento do turismo, da geração de empregos, dos programas de preservação, a restauração e a requalificação deste patrimônio. Buscou-se ainda, através dos debates, sugestões às diversas esferas do poder público, todos vinculados as questões formais, documentais, simbólicas e memoriais. Alguns deles chegaram a delinear algumas idéias pra subsidiar a formulação de políticas para a conservação.

## 5. DESEMPENHO OPERACIONAL

Convém inicialmente esclarecer que a Secretaria de Política Nacional de Transportes não se utilizou de Indicadores numéricos que meçam quantitativamente (com números) os resultados e avanços dos processos gerenciados pela Unidade ou mesmo o desempenho da própria Secretaria enquanto organização. Entretanto, o tema constitui uma das prioridades do Ministério dos Transportes, o qual, através da Secretaria de Gestão, está desenvolvendo um sistema que permitirá auferir, através de indicadores o grau de satisfação dos usuários do sistema de transporte, incluindo as atividades da SPNT/MT. A Secretaria, porém, faz sempre avaliações específicas e periódicas de cada produto enquanto estão sendo desenvolvidos.

O desempenho da Secretaria é refletido não apenas nos resultados positivos que se obtém na realização das ações a ela atribuídas no Programa de Gestão da Política de Transportes, mas também de outras atividades demandadas pelo Setor e que complementam de forma iterativa para o sucesso de seus propósitos. Entre esses, podemos citar:

### **- Planos de Outorga para o Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros:**

Objetivo Geral: Analisar os Planos de Outorgas, elaborados pela ANTT, em conformidade com o inciso III, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Os Planos de Outorgas, submetidos ao MT, representam um conjunto de estudos técnicos e jurídicos, apontando diversas linhas para licitação. Tais estudos são analisados pela SPNT/MT, quando é verificada a consistência dos mesmos, principalmente quanto ao item relativo a viabilidade econômica.

Os Planos de Outorgas após análise da SPNT/MT são encaminhados para a CONJUR/MT com vistas ao exame jurídico para permitir a respectiva aprovação pelo Gabinete do Senhor Ministro de Estados dos Transportes.

Com referência ao Plano Geral de Outorgas, representado por 1.666 linhas, cujas permissões se encerram em outubro de 2008, o MT vem mantendo entendimentos com a ANTT objetivando a agilização do processo, através de mecanismos técnicos e jurídicos que possibilitem a realização das licitações dentro do menor espaço de tempo possível.

Os Planos de Outorgas específicos referem-se a linhas que operam por medida judicial, linhas novas e aquelas que permitem a entrada de novo operador.

Situação/2007: Foram analisados e discutidos com o órgão regulador – ANTT:

- definição da modelagem do Plano Geral de Outorgas;
- oito Planos de Outorgas, envolvendo 77 serviços, para licitação de linhas específicas (novas, entrada de novo transportador e aquelas operadas por meio de medida judicial).

Responsável: Fábio Marcelo Rezende Duarte (Diretor do DEOUT/SPNT/MT), Paulo Rodolfo Vilas Boas Nunam (Coordenador-Geral de Avaliação Econômica/SPNT/MT), Andréa Andreis (Coordenadora-Geral de Análise e Editais/SPNT/MT), Áurea Santos Reis (Coordenadora de Avaliação Técnica/SPNT/MT), José Eduardo Vaz Albanese (Coordenador-Geral de Estatística/SPNT/MT) e Reynaldo Araujo da Silva Soares (Assessor/SPNT/MT).

### **- Simplificação da apresentação do conjunto de documentos que integram os Planos de Outorgas do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros**

Objetivo Geral: Simplificar a apresentação do conjunto de documentos que integram os Planos de Outorgas, elaborados pela ANTT.

Em face da necessidade de disciplinar o conteúdo, a sistemática e a apresentação do conjunto de documentos que compõem os Planos de Outorgas referentes à prestação de serviços de transportes rodoviários interestaduais e internacionais de passageiros, elaborados pela ANTT, o MT, em conformidade com a proposta da SPNT/MT, editou a Portaria GM nº 011, de 11-1-2006, publicada em 26-1-2006. Com o objetivo de aperfeiçoar a citada Portaria, a SPNT/MT propôs, em novembro de 2007, uma simplificação da mesma, sem comprometer as exigências técnicas requeridas pela matéria.

Situação/2007: Foi editada a Portaria nº 274, de 19 de dezembro de 2007, publicada em 20 de dezembro de 2007, que simplificou a apresentação do conjunto de documentos que compõem os Planos de Outorga referentes à prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, de acordo com entendimentos entre a SPNT/MT e a ANTT.

Responsáveis: Fábio Marcelo de Rezende Duarte (Diretor do DEOUT/SPNT/MT), Paulo Rodolfo Vilas Boas Nunam (Coordenador-Geral de Avaliação e Estudos Econômicos/SPNT/MT), José Eduardo Vaz Albanese (Coordenador-Geral de Estatística/SPNT/MT) e Reynaldo Araujo da Silva Soares (Assessor/SPNT/MT).

#### **- Programa Passe-Livre:**

Objetivo Geral: Auxiliar na redução das desigualdades sociais e na promoção da mobilidade e acessibilidade através da concessão de credencial para pessoas carentes e portadoras de necessidades especiais viajarem, gratuitamente, em ônibus de transporte coletivo interestadual de passageiros.

Situação: No ano de 2007 foram emitidas 48.167 credenciais, totalizando desde a sua criação 223.100 beneficiados.

Responsável: Magdo Soares (Assessor/SE/MT)

#### **- Organização do PPA:**

Objetivo Geral: Organizar o PPA de acordo com a nova estrutura espacial definida no PNLT.

Situação/2007: Contribuição da SPNT/MT nos conceitos e critérios de organização do PPA, no que diz respeito à área de transporte, levando em conta a nova estrutura espacial definida no PNLT, através de sete vetores logísticos, a saber: amazônico, centro-oeste, nordeste setentrional, nordeste meridional, centro-sudeste, leste e sul.

Responsável: Francisco Luis Baptista da Costa (Diretor do DPAPT/SPNT/MT).

#### **- PAC Transportes:**

Objetivo Geral: Considerar as aderências do PNLT no PAC Transporte.

Situação: A SPNT/MT colaborou com a SEGES/MT na organização do PAC, respaldando-o nas premissas e simulações de projetos, investimentos e ações desenvolvidos no PNLT.

Responsável: Francisco Luis Baptista da Costa (Diretor do DPAPT/SPNT/MT).

#### **- Realização reuniões técnicas com os transportadores rodoviários de cargas, autônomos e empresariais:**

Objetivo Geral: Busca do maior equilíbrio entre as forças de oferta e demanda.

Situação/2007: Os encontros visaram à busca de soluções assentadas na realidade dos problemas de ordem institucional, operacional e econômica e do maior equilíbrio entre as forças de oferta e demanda

Responsável: José Eduardo Vaz Albanese (Coordenador-Geral de Estatística/SPNT/MT)

#### **- Renovação da frota de veículos de transporte de carga e passageiros:**

Objetivo Geral: Melhoria das condições operacionais.

Situação/2007: Foram discutidas com as instituições financeiras oficiais a implementação de programa de financiamento com vistas ao incentivo à renovação da frota de veículos de transporte de carga e passageiros.

Responsável: José Eduardo Vaz Albanese (Coordenador-Geral de Estatística/SPNT/MT)

#### **- Participação em fóruns internacionais:**

Objetivo Geral: Atração de investimentos.

Situação/2007: A SPNT/MT participou de fóruns e reuniões técnicas na Alemanha, Uruguai, Chile, Inglaterra, Espanha, França (OECD), Itália e IRSSA, envolvendo seus diversos países membros, divulgando o PNLT e representando institucionalmente o MT.

Responsável: Marcelo Perrupato (Secretario da SPNT/MT) e Francisco Luis Baptista da Costa (Diretor do DPAPT/SPNT/MT).

#### **- Plano de Revitalização das Ferrovias**

##### **- Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros**

Objetivo Geral: Cria as condições para o retorno do transporte de passageiros às ferrovias, promovendo o atendimento regional, social e turístico, onde viável, a geração de emprego e renda. Ainda serão realizadas intervenções para implantação de trens modernos para transporte de passageiros regionais e interestaduais, entre cidades de alta concentração populacional, especialmente.

Situação: Neste sentido o Ministério dos Transportes vem trabalhando em três frentes, sendo elas:

- Trens de Turismo: visam a geração de emprego e renda, o desenvolvimento do turismo nas cidades servidas e a preservação do patrimônio histórico e cultural ferroviário. Encontra-se em acompanhamento propostas de implantação nos estados de Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro, Rondônia, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul;
- 2) Trens Regionais: visam a promover a integração regional, desenvolver empreendimentos imobiliários e de serviços ao longo do trecho e minimizar a ociosidade de trechos ferroviários. Nesse sentido foi firmado um Acordeio de Cooperação Técnica entre o Ministério dos Transportes – MT e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, tendo com intervenientes Como intervenientes se apresentam o Ministério das Cidades - MCidades, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária – ABIFER e o Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários – SIMEFRE.

O BNDES participará no financiamento de cerca de 70 % dos investimentos, envolvendo material rodante, trem unidade leve com dois carros podendo ser movido à diesel, bio-diesel ou GNV, a ser produzido pela indústria ferroviária nacional, melhoria das vias, estações e acessos. O BNDES também financiará a montagem das linhas de produção da indústria ferroviária.

O Ministério das Cidades participará elaborando os estudos do impacto urbano deste transporte sobre os demais. São previstos 14 trechos pilotos (iniciais). Os trens regionais também estarão aptos a realizar o transporte de pacotes e encomendas, de alto valor agregado, possibilitando o atendimento de serviços de correios e aeroportos.

No ano de 2007 foi concluído o processo seleção dos 14 trechos sobre os quais serão realizados os estudos de viabilidade econômica e social, a cargo do Ministério dos Transportes. Também foi concluído o Termo de Referência para a contratação desses estudos que deverão iniciar-se ainda no primeiro semestre de 2008. Em 2008 deverá ser aditivado em prazo o referido Acordo de Cooperação Técnica.

- 3) Trens de Alta Velocidade: visam promover a ligação por meio de trens de alta velocidade entre as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. Em 2007 participamos de vários seminários como palestrantes sobre o tema. Em 2008 estaremos acompanhando os estudos de viabilidade econômica sob a responsabilidade do BNDES. O Ministério dos Transportes vem estudando e analisando propostas de projetos desenvolvidas no Brasil e no exterior visando verificar as possibilidades de sua implantação.

Importante ainda destacar que o Departamento de Relações Institucionais - DERIN , iniciou em 2007 o levantamento de informações referentes aos transportes visando, em 2008, voltar a publicar o Anuário de Transportes, paralisado em 2001, quando foram encerradas as atividades da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, o GEIPOT, entrado em processo de liquidação.

**6. PREVIDÊNCIA COMPLEMENTAR PATROCINADA:**

Não se aplica.

**7. INSTITUIÇÕES BENEFICIADAS POR RENÚNCIA FISCAL:**

Não se aplica.

**8. OPERAÇÕES DE FUNDOS:**

Não se aplica.

**9. CONTEÚDOS ESPECÍFICOS POR UJ OU GRUPO DE UNIDADES AFINS (conforme Anexos II e X da DN-TCU-85/2007)**

**Anexo A – Demonstrativo de tomadas de contas especiais (conforme item 12 do conteúdo geral por natureza jurídica do Anexo II da DN- TCU- 85/2007)**

Não se aplica.

**Anexo B - Demonstrativos de perdas, extravios ou outras irregularidades (conforme item 13 do conteúdo geral por natureza jurídica do Anexo II da DN-TCU-85/2007)**

Não se aplica.

**Anexo C - Despesas com cartão de crédito corporativo (conforme item I-1.8 do Anexo da DN-TCU-85/2007)**

Não se aplica.

## **Anexo D - Recomendações de órgãos de controle (conforme item 9 do conteúdo geral por natureza jurídica do Anexo II da DN-TCU-85/2007)**

Plano e Providências:

**Unidade jurisdicionada responsável pela apresentação das contas:**

Secretaria de Política Nacional de Transportes - SPNT

**Relatório nº:** 190639

**1. Item do Relatório de Auditoria:** Gestão Operacional

**1.1 Recomendação:**

**Recomendação: 001 Página 19**

Recomendamos que em todos os processos de aprovação/celebração de convênios ou descentralizações de crédito conste-se como parte deste o orçamento detalhado, com as devidas especificações, de forma que seja possível identificar com clareza a aplicação dos recursos e a destinação dos valores aprovados. Nos casos de aquisição de equipamentos com valores significativos, recomendamos também que faça parte do Plano de Trabalho a descrição completa do bem a ser adquirido e cotações de preços com diferentes fornecedores.

**1.2 Posicionamento do Gestor em relação à recomendação:** assinale abaixo o nº correspondente ao posicionamento

(1) (1) Concordo (2) Concordo parcialmente (3) Discordo

**1.3 Providências a serem Implementadas**

➤ No caso do Plano Nacional de Logística e Transportes a recomendação já tinha sido adotada, conforme registrado à páginas 18 do Anexo I ao Relatório nº 190639.

➤ No caso do Convênio nº 04/2005, firmado com a COPPTEC, as recomendações foram atendidas e constaram do MEMORANDO Nº 185/2007 – CGPLAN/DPAPT/SPNT, de 28 de março de 2007, conforme registrado à páginas 18 do Anexo I ao Relatório nº 190639.

➤ No caso do Convênio nº 006/2004 celebrado com a Fundação de Apoio Institucional Rio Solimões – UNI-SOL, tendo como executora a Fundação Universidade do Amazonas – FUA, cujo objeto corresponde à realização de pesquisa sobre agregados de argila calcinada, esclarecemos, complementarmente, o seguinte:

a) Técnicos do Ministério dos Transportes (representante da Secretaria de Política Nacional de Transportes e da Subsecretaria de Assuntos Administrativos) realizaram, em agosto de 2007, verificação final dos resultados alcançados pela pesquisa com vistas à aprovação, a nível técnico, da correspondente prestação de contas, quando foram analisados: (i) processo adotado para a fabricação da argila calcinada; (ii) participação da empresa GEOSOL no processo de análise química da argila; (iii) metodologia utilizada para atestar a qualidade da mistura; (iv); desempenho do equipamento Universal Testing Machine (UTM); (v) avaliação de alternativas de misturas asfálticas com a utilização da argila calcinada; (vi) as jazidas de argilas;

b) A participação da empresa GEOSOL de Belo Horizonte/MG no Convênio, objeto de questionamento pela Secretaria Federal de Controle Interno, através do Relatório de Auditoria nº 190639-CGU, somente se deu

em função de sua especialidade em análise química de amostras de agregados, não existente na cidade de Manaus/AM, cuja escolha, pela executora do Convênio, obedeceu a critério essencialmente técnico, por meio de consulta na INTERNET.

**1.4 Prazo limite de implementação: Atendido**

**2. Item do Relatório de Auditoria:**

**2.1 Recomendação:**

**RECOMENDAÇÃO: 001 Pagina 20**

Recomendamos à Secretaria de Política Nacional de Transportes que, quando da celebração de convênios, não sejam autorizados Planos de Trabalho que contenham indicações de empresas envolvidas na execução de quaisquer etapas do plano.

**2.2 Posicionamento do Gestor em relação à recomendação:** assinale abaixo o nº correspondente ao posicionamento

(1) (1) Concordo (2) Concordo parcialmente (3) Discordo

**2.3 Providências a serem Implementadas**

➤ Procederemos conforme recomendado.

**2.4 Prazo limite de implementação: Atendido**

**Anexo E - Demonstrativos de transferências realizadas no Exercício  
(conforme item I-1.3 do Anexo X da DN-TCU-85/2007)**

R\$1.000,00

| Tipo  | Código Siafi                 | Identificação do Termo Inicial ou Aditivos | Objeto da avença                         | Data de publicação no DOU | Valor total pactuado | Valor total recebido/transferido no exercício | Contra partida | Beneficiário/ CNPJ             | Situação da avença (alcance de objetivos e metas de contas, sindicância, TCE S/N?)  |
|-------|------------------------------|--|--|---------------------------|----------------------|---|----------------|--------------------------------|---|
| Conc. | -----                        | 50000.078920/2004-43                       | Formulação Política Term. Rodov. Passag. | 25/11/2005                | 2.530.529,66         | 515.595,92                                    | 0,00           | Gistran/01380947/0001-38       | Conclusão do contrato. Realização de estudos: acessibilidade portadores necessidades especiais e definição metod. tarifária |
| DC    | 2007PF000017                 | 50000.067783/2006-83                       | Perenização PNLT                         |                           | 750.000,00           | 750.000,00                                    | 0,00           | DEC/M.Defesa/03277610/0001-25  | Perenização do PNLT   |
| DC    | 2007NC000003,000004 e 000009 | 50000.092767/2004-67                       | SIG-T                                    |                           | 354.800,00           | 203.780,00                                    | 0,00           | UFSC/83899526/0001-82          | Apoio Tec. SIG-T  |
| DC    | 2007NC000008                 | 50000.079991/2007-14                       | Atualização Base Dados PNLT              |                           | 2.250.000,00         | 500.000,00                                    | 0,00           | DEC/M. Defesa/03277610/0001-25 | Início da revisão/ajuste das informações da base dados georreferenciadas  |
| DC    | 2007NC000010                 | 50000.081217/2007-19                       | Atualiz. Projeções Carga Geral           |                           | 1.807.200,00         | 496.980,00                                    | 0,00           | DEC/M. Defesa/03277610/0001-25 | Início da análise para validar critérios para definição de produtos relevantes  |
| DC    | 2007NC000012                 | 50000.092982/2007-19                       | Term. Logísticos                         |                           | 250.000,00           | 80.000,00                                     | 0,00           | UFRJ/33663683/0001-16          | Coleta de informações   |

DC = Descentralização de Crédito

PNLT = Plano Nacional de Logística e Transporte

SIG-T = Sistema de Informações Geográficas em Transportes

Ter. Log. = Iniciativa para Terminais Logísticos no Arco do Rio de Janeiro



**Anexo F - Atos de admissão, desligamento, concessão de aposentadoria e pensão praticados no exercício (item 11 do Anexo II da DN-TCU-85/2007)**

| <b>ATOS</b>   | <b>QUANTIDADE</b> | <b>REGISTRADOS NO SISAC<br/>Quantidade</b> |
|---------------|-------------------|--|
| Admissão      | ---               | ---  |
| Desligamento  | ---               | ---  |
| Aposentadoria | ---               | ---  |
| Pensão        | ---               | ---  |

Obs: De acordo com as informações prestadas pelo setor competente do MT, não houve ocorrências de atos nos termos desse anexo (Memorando nº 95/2008-CGRH/SAAD/SE/MT).