

---

**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
COMPANHIA DOCAS DO MARANHÃO – CODOMAR**

**PRESTAÇÃO DE CONTAS ORDINÁRIA ANUAL**

**RELATÓRIO DE GESTÃO DO EXERCÍCIO DE 2009**

**MAIO/2010**  
**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES**  
**COMPANHIA DOCAS DO MARANHÃO – CODOMAR**

**PRESTAÇÃO DE CONTAS ORDINÁRIA ANUAL**  
**RELATÓRIO DE GESTÃO DO EXERCÍCIO DE 2009**

**Relatório de gestão apresentado ao Tribunal de Contas da União como prestação de contas anual a que esta Unidade está obrigada nos termos do art. 70 da Constituição Federal, elaborado de acordo com as disposições da Instrução Normativa TCU nº 57/2008, da Decisão Normativa TCU nº 100/2009, e da Portaria TCU nº 389/2009.**

São Luis, Ma, 18 de maio de 2010

### LISTA DE ABREVIÇÕES

|           |   |
|-----------|---|
| CODOMAR   | Companhia Docas do Maranhão                             |
| DAQ       | Diretoria Aquaviária                                    |
| DNIT      | Departamento Nacional de Infra-estrutura em Transportes |
| AHIMOC    | Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental       |
| AHINOR    | Administração das Hidrovias do Nordeste                 |
| AHIMOR    | Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental        |
| AHITAR    | Administração das Hidrovias do Tocantins e Araguaia     |
| AHIPAR    | Administração das Hidrovias do Paraguai                 |
| AHRANA    | Administração das Hidrovias do Paraná                   |
| AHSFRA    | Administração das Hidrovias do São Francisco            |
| AHSUL     | Administração das Hidrovias do Sul                      |
| PTD       | Plano de Trabalho de Descentralização                   |
| CODEVASF  | Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco   |
| TNAV      | Taxa de Navegação                                       |
| TMAN      | Taxa de Manutenção                                      |
| CMAN      | Custo de Manutenção                                     |
| TCOP      | Proporção Custeio Operacional                           |
| PK        | Ponto Kilométrico                                       |
| DNPM      | Departamento Nacional de Produção Minas                 |
| FEPAM     | Fundação Estadual de Proteção ao Meio Ambiente          |
| SPH       | Superintendência de Portos e Hidrovias                  |
| CPL       | Comissão Permanente de Licitação                        |
| LO        | Licença de Operação                                     |
| ANTAQ     | Agência Nacional de Transporte Aquaviária               |
| CTHTP     | Comitê Técnico da Hidrovia Tietê – Paraná               |
| CVNI      | Comitê de Vias Navegáveis Interiores                    |
| CODESP    | Companhia Docas de São Paulo                            |
| SNPH      | Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias              |
| EMAP      | Empresa Maranhense de Administração Portuária           |
| RTSA      | Reserva por Tempo de Serviço Anterior                   |
| CONJUR/MT | Consultoria Jurídica do Ministério dos Transportes      |
| APM       | Administração do Porto de Manaus                        |

## SUMÁRIO

**1 - INFORMAÇÕES DE IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE JURISDICIONADA, CONTENDO: (PODER E ÓRGÃO DE VINCULAÇÃO OU SUPERVISÃO; NOME COMPLETO; DENOMINAÇÃO ABREVIADA; CÓDIGO SIORG; CÓDIGO NA LOA; SITUAÇÃO OPERACIONAL; NATUREZA JURÍDICA; PRINCIPAL ATIVIDADE ECONÔMICA; TELEFONES DE CONTATO; ENDEREÇO POSTAL; ENDEREÇO ELETRÔNICO; PÁGINA NA INTERNET; NORMAS DE CRIAÇÃO; NORMAS RELACIONADAS À GESTÃO E ESTRUTURA; MANUAIS E PUBLICAÇÕES RELACIONADAS ÀS ATIVIDADES DA UNIDADE; CÓDIGO E NOME DAS UNIDADES GESTORAS E GESTÕES NO SISTEMA SIAFI).**

**2 - INFORMAÇÕES SOBRE A GESTÃO ORÇAMENTÁRIA DA UNIDADE, CONSIDERANDO O ATINGIMENTO DOS OBJETIVOS E METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS, BEM COMO AS AÇÕES ADMINISTRATIVAS CONSUBSTANCIADAS EM PROJETOS E ATIVIDADES, CONTEMPLANDO:**

**2.1 RESPONSABILIDADES INSTITUCIONAIS**

**2.2 COMPETÊNCIA/OBJETIVOS ESTRATÉGICOS**

**2.2.1 Administração das Hidrovias do Nordeste – AHINOR:**

**2.2.2 Administração da Hidrovia do São Francisco – AHSFRA:**

**2.2.3 Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental – AHIMOC:**

**2.2.4 Administração da Hidrovia do Paraguai – AHIPAR:**

**2.2.5 Administração das Hidrovias do Sul – AHSUL:**

**2.2.6 Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental – AHIMOR:**

**2.2.7 Administração das Hidrovias do Tocantins e Araguaia – AHITAR:**

**2.2.8 Administração da Hidrovia do Paraná – AHRANA:**

### **3 ESTRATÉGIA DE ATUAÇÃO FRENTE ÀS RESPONSABILIDADES INSTITUCIONAIS**

**3.1 Administração das Hidrovias do Nordeste – AHINOR:**

**3.2 Administração das Hidrovias do Sul – AHSUL:**

**3.3 Administração da Hidrovia do São Francisco – AHSFRA:**

**3.4 Administração da Hidrovia do Paraguai – AHIPAR:**

**3.5 Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental – AHIMOR:**

**3.6 Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental – AHIMOC:**

**3.7 Administração das Hidrovias do Tocantins e Araguaia – AHITAR:**

**3.8 Administração da Hidrovia do Paraná – AHRANA:**

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

#### **ITEM 3 – INFORMAÇÕES SOBRE RECURSOS HUMANOS DA UNIDADE**

**1. COMPOSIÇÃO DOS RECURSOS HUMANOS**

**2. INFORMAÇÕES SOBRE OS CONTRATOS DE TERCEIRIZAÇÃO DE MÃO DE OBRA**

**3. INDICADORES GERENCIAIS SOBRE RECURSOS HUMANOS**

**4. ANÁLISE CRÍTICA SOBRE A SITUAÇÃO DOS RECURSOS HUMANOS**

#### **ITEM 4 – INFORMAÇÕES SOBRE O RECONHECIMENTO DE PASSIVOS POR INSUFICIÊNCIA DE CRÉDITOS OU RECURSOS**

#### **ITEM 5 – INFORMAÇÕES SOBRE A INSCRIÇÃO DE RESTOS A PAGAR NO EXERCÍCIO E SALDOS DE RESTOS A PAGAR DE EXERCÍCIOS ANTERIORES**

#### **ITEM 6 – INFORMAÇÕES SOBRE A TRANSFERÊNCIA MEDIANTE CONVÊNIO, ACORDO, AJUSTE, TERMO DE PARCERIA OU OUTROS INSTRUMENTOS CONGÊNERES, BEM COMO A TÍTULO DE SUBVENÇÃO, AUXÍLIO OU CONTRIBUIÇÃO**

#### **ITEM 7 – INFORMAÇÕES SOBRE AS ENTIDADES FECHADAS DE PREVIDÊNCIA COMPLEMENTAR PATROCINADA, EM ESPECIAL QUANTO À CORRETA**

**APLICAÇÃO DOS RECURSOS REPASSADOS, DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO PERTINENTE E OS OBJETIVOS A QUE SE DESTINAREM**

**ITEM 8 – DEMONSTRATIVO DO FLUXO FINANCEIRO DE PROJETOS OU PROGRAMAS FINANCIADOS COM RECURSOS EXTERNOS, OCORRIDOS NO ANO E ACUMULADOS ATÉ O PERÍODO EM EXAME:**

**ITEM 9 – INFORMAÇÕES SOBRE RENÚNCIA TRIBUTÁRIA, CONTENDO DECLARAÇÃO DO GESTOR DE QUE OS BENEFICIÁRIOS DIRETOS DA RENÚNCIA, BEM COMO DA CONTRAPARTIDA, COMPROVARAM, NO EXERCÍCIO, QUE SE ENCONTRAM EM SITUAÇÃO REGULAR EM RELAÇÃO AOS PAGAMENTOS DOS TRIBUTOS JUNTO À SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL – SRFB, AO FUNDO DE GARANTIA POR TEMPO DE SERVIÇOS – FGTS E À SEGURIDADE SOCIAL:**

**ITEM 11 – INFORMAÇÕES SOBRE PROVIDÊNCIAS ADOTADAS PARA DAR CUMPRIMENTO ÀS DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DO TCU EXPEDIDAS NO EXERCÍCIO OU AS JUSTIFICATIVAS PARA O CASO DE NÃO CUMPRIMENTO:**

**ITEM 12 – INFORMAÇÃO QUANTO AO EFETIVO ENCAMINHAMENTO AO ÓRGÃO DE CONTROLE INTERNO DOS DADOS E INFORMAÇÕES RELATIVOS AOS ATOS DE ADMISSÃO E DESLIGAMENTO, BEM COMO ATOS DE CONCESSÃO DE APOSENTADORIA, REFORMA E PENSÃO, EXIGÍVEIS NO EXERCÍCIO A QUE SE REFERE O RELATÓRIO DE GESTÃO NOS TERMO DO ART. 7º DA IN/TCU Nº 55/2007.**

**ITEM 13 – DECLARAÇÃO DA ÁREA RESPONSÁVEL ATESTANDO QUE AS INFORMAÇÕES REFERENTES A CONTRATOS, BEM COMO SOBRE CONVÊNIOS, CONTRATOS DE REPASSE E TERMOS DE PARCERIA FIRMADOS ESTÃO DISPONÍVEIS E ATUALIZADAS, RESPECTIVAMENTE, NO SISTEMA INTEGRADO DE ADMINISTRAÇÃO DE SERVIÇOS GERAIS – SIASG E NO SISTEMA DE GESTÃO DE CONVÊNIOS, CONTRATOS DE REPASSE E TERMOS DE PARCERIA – SICONV, CONFORME ESTABELECE ART. 19 DA LEI Nº 11.768, DE 14 DE AGOSTO DE 2008.**

**RELATÓRIO DE GESTÃO  
DA COMPANHIA DOCAS DO MARANHÃO – CODOMAR  
EXERCÍCIO DE 2009**

**ITEM 1 - INFORMAÇÕES DE IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE JURISDICIONADA, CONTENDO: PODER E ÓRGÃO DE VINCULAÇÃO OU SUPERVISÃO; NOME COMPLETO; DENOMINAÇÃO ABREVIADA; CÓDIGO SIORG; CÓDIGO NA LOA; SITUAÇÃO OPERACIONAL; NATUREZA JURÍDICA; PRINCIPAL ATIVIDADE ECONÔMICA; TELEFONES DE CONTATO; ENDEREÇO POSTAL; ENDEREÇO ELETRÔNICO; PÁGINA NA INTERNET; NORMAS DE CRIAÇÃO; NORMAS RELACIONADAS À GESTÃO E ESTRUTURA; MANUAIS E PUBLICAÇÕES RELACIONADAS ÀS ATIVIDADES DA UNIDADE; CÓDIGO E NOME DAS UNIDADES GESTORAS E GESTÕES NO SISTEMA SIAFI.**

|  |   |
|--|---|
| <b>Nome completo da unidade e sigla</b>  | Companhia Docas do Maranhão – CODOMAR   |
| <b>Natureza jurídica</b>   | Sociedade de Economia Mista   |
| <b>Vinculação ministerial</b>  | Ministério dos Transportes  |
| <b>Normativo de criação, definição de competência e estrutura organizacional e respectiva data de publicação no Diário Oficial da União.</b> | Instituída aos 28 (vinte e oito) dias do mês de dezembro de 1973, com aprovação pelo Decreto nº 73.725, de 04 de março de 1974, publicado no Diário Oficial da União, de 05.03.74, Seção I, Parte I, às folhas nº 2.385/89. |
| <b>CNPJ</b>  | 06.347.892/0001-88  |
| <b>Nome e código no SIAFI</b>  | Não inscrita  |

**COMPANHIA DOCAS DO MARANHÃO – CODOMAR**

|  |   |
|--|---|
| <b>Código da UJ titular do relatório</b>                     | Não possui  |
| <b>Códigos da UJ abrangidas</b>                              | Não possui  |
| <b>Endereço completo da sede</b>                             | Porto do Itaqui S/N – São Luís(MA) – CEP: 65085-370<br>Telefones 98 32310103 e 32324932   |
| <b>Endereço da página institucional na internet</b>          | <a href="http://www.codomar.com.br">http://www.codomar.com.br</a>   |
| <b>Situação da unidade quanto ao funcionamento</b>           | Ativa   |
| <b>Função de governo predominante</b>                        | Transporte  |
| <b>Tipo de atividade</b>                                     | Administração das vias navegáveis interiores, por delegação do Governo Federal, mediante a assinatura de Convênio de Apoio Técnico e financeiro para Gestão das Hidrovias e Portos Interiores Nacionais nº 007/2008/DAQ/DNIT. |
| <b>Unidades gestoras utilizadas no SIAFI<br/>Nome/Código</b> | Não possui  |

**ITEM 2 - INFORMAÇÕES SOBRE A GESTÃO ORÇAMENTÁRIA DA UNIDADE, CONSIDERANDO O ATINGIMENTO DOS OBJETIVOS E METAS FÍSICAS E FINANCEIRAS, BEM COMO AS AÇÕES ADMINISTRATIVAS CONSUBSTANCIADAS EM PROJETOS E ATIVIDADES, CONTEMPLANDO:**

### **2.1 Responsabilidades Institucionais**

A **CODOMAR** tem sede e foro na cidade de São Luís, capital do Estado do Maranhão, e prazo de duração indeterminado. Rege-se pela legislação relativa às Sociedades por Ações (Lei 6.404/76), pelo Estatuto Social, Normas Complementares da Administração Federal e pelo Regimento Interno, aprovados pela Assembléia Geral de Acionistas e pelo Conselho de Administração, respectivamente.

### **2.2 Competência/Objetivos Estratégicos**

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

Em 30 de janeiro de 2008 foi assinado com o Departamento Nacional de Infra-Estrutura e Transportes – DNIT, o **Convênio de Apoio Técnico e Financeiro para Gestão das Hidrovias e Portos Interiores nº 007/2008/DAQ/DNIT e seus Termos Aditivos nº 001/2008, publicado no DOU de 02.01.2009 e nº 002/2008, publicado no DOU de 03.12.2009.**



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

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

A **CODOMAR** desempenha, em conjunto com as Administrações Hidroviárias, as seguintes atividades:

**2.2.1 Administração das Hidrovias do Nordeste – AHINOR:** Desenvolve atividades de execução e acompanhamento de estudos, obras, serviços, exploração dos rios e portos fluviais não organizados destinados exclusivamente à navegação Interior nas Bacias do Nordeste.

**2.2.2 Administração da Hidrovia do São Francisco – AHSFRA:** Desenvolve atividades de manutenção e melhoramento da Bacia do São Francisco, com jurisdição nos estados de Minas Gerais, Bahia e Pernambuco, Sergipe, Alagoas e o Distrito Federal integrando a **Bacia Hidrográfica do São Francisco**.

**2.2.3 Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental – AHIMOC:** A **AHIMOC** tem na Hidrovia do Madeira seu principal campo de atuação, sendo este a maior via de escoamento para os mercados consumidores do exterior da produção de soja do Centro-Oeste, bem como da própria região amazônica. Sua jurisdição compreende os rios da Amazônia Ocidental, localizados nos Estados do Amazonas, Rondônia, Acre e Roraima.

**2.2.4 Administração da Hidrovia do Paraguai – AHIPAR:** A Hidrovia do Paraguai possui, no território brasileiro, uma extensão de 1.725 km (rios Paraguai e Taquari), constituindo-se uma principal via de transporte de cargas. Inicia-se em Cárceres – MS e vai até a sua foz do Rio Apa, na divisa entre o Estado do Mato Grosso do Sul – Brasil com a República do Paraguai – Paraguai. À **AHIPAR** compete realizar o acompanhamento de estudos, obras, serviços e exploração de vias navegáveis interiores, bem como dos portos fluviais e lacustres, no âmbito da bacia hidrográfica do Paraguai, desenvolvendo atividades de execução e acompanhamento de estudos, obras e serviços relativos às vias navegáveis interiores, para propiciar a navegação no rio Paraguai.

**2.2.5 Administração das Hidrovias do Sul – AHSUL:** É responsável pela manutenção da navegação interior nos cursos d'água do estado do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, concentrando sua atuação principalmente nos rios Jacuí, com 228 km de extensão navegável e o Taquari com 87 km, bem como na Lagoa Mirim, todos situados no Estado do Rio Grande do Sul. Nos rios Jacuí e Taquari, a **AHSUL** mantém e opera, diretamente, quatro barragens de navegação - três no Jacuí e uma no Taquari. A **AHSUL** executa levantamentos topohidrográficos necessários à execução de dragagens, visando a manutenção das profundidades de projeto ao longo dos canais navegáveis e executa o balizamento dos mesmos, ao longo dos trechos mantidos em corrente livre. Além disso, a **AHSUL** também é responsável pelo Terminal de Carvão de Charqueada.

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

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

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

### 3 Estratégia de Atuação Frente às Responsabilidades Institucionais

A Companhia Docas do Maranhão – CODOMAR/Administrações Hidroviárias praticou, ao longo de 2009, sua gestão de acordo com os recursos financeiros alocados e com os mesmos recursos humanos, materiais e logísticos, buscou executar o cumprimento das metas pactuadas.

Durante o exercício de 2009, a CODOMAR, em trabalho conjunto com as **Administrações Hidroviárias**, manteve seu índice de produtividade justificado pelas constantes melhorias efetuadas em seus equipamentos e utilização de novos métodos no desenvolvimento de suas atividades, proporcionando maior quantidade de operações desenvolvidas. Entretanto na maioria das **Administrações Hidroviárias**, algumas metas pactuadas não foram cumpridas, em virtude do atraso no repasse dos recursos, ocorridos desde 2008 e persistindo em 2009, da inadequada estrutura organizacional (quadro reduzido de empregados), às questões ambientais, visto que muitas vezes a resolução dessas questões acaba causando atrasos na execução das obras e serviços e finalmente os cortes nos PDTs propostos ao DNIT e os atrasos na liberação dos recursos em relação ao regime de enchente e vazante dos rios.

Outras causas impeditivas do cumprimento total das metas, destacamos ainda que:

- a) as adequações efetuadas pelo DNIT nos PDTs das Administrações Hidroviárias, deixaram de contemplar serviços tidos como indispensáveis para a viabilidade do modal hidroviário;
- b) mesmo empenhados, grande parte dos valores destinados para execução do **Convênio 007/2008**, não foram liberadas pelo DNIT. Os recursos financeiros liberados pelo DNIT ocorreram extemporaneamente, prejudicando a realização dos planos de trabalhos aprovados;

- c) na **AHSFRA**, não foi possível executar as atividades de desassoreamento. Embora seja uma atividade de competência do Ministério dos Transportes, portanto inserida no **Convênio nº 007/2008**, firmado entre o **DNIT** e a **CODOMAR**, a **CODEVASF** alega que teria sido conferida a ela a execução dessa atividade. Dessa forma, a **AHSFRA** que possui competência, conhecimento técnico e o equipamento necessário, ficou impossibilitada de cumprir suas atribuições, uma vez que a própria Draga da **AHSFRA** encontra-se cedida pelo **DNIT**, à **CODEVASF**.

A União Federal, através da Lei nº 11.897 de 30.12.2008, DOU de 31.12.2008, alocou recursos do Tesouro Nacional, na importância total de **R\$ 43.758.200,00 (quarenta e três milhões setecentos e cinquenta e oito mil e duzentos reais)**, com a finalidade de fazer face às despesas com as atividades das administrações hidroviárias.

Nenhum valor dos recursos previstos para o exercício de 2009 foram liberados pelo **DNIT**, para a execução das atividades objeto do Convênio e consignados no OGU/2009, através da Lei nº 11.897, de 30.12.2008, DOU de 31.12.2008. Destacamos que somente foram empenhados **R\$ 11.620.180,00 (onze milhões, seiscentos e vinte mil, cento e oitenta reais)**.

Desde a assinatura do Convênio nº 007/2008 (30.01.2008), foi repassado o total de **R\$ 41.753.381**, sendo **R\$ 37.021.606,69** para Custeio e **R\$ 4.731.774,32** para Investimento. Em 2009, foram efetuados repasses dos recursos financeiros do **DNIT** para a **CODOMAR**, na rubrica Custeio, no valor de **R\$ 17.971.606,68** e para Investimento **R\$ 5.394.273,32**, valores estes relativos ao Orçamento de 2008. Até 31 de dezembro de 2009, as Administrações Hidroviárias prestaram contas de **R\$ 37.186.068,11**, relativo à Custeio e **R\$ 1.332.282,32** de Investimento, totalizando **R\$ 38.518.350,43**.

Conforme já explanado, ao longo do exercício de 2009, a **CODOMAR** ficou impossibilitada de cumprir fielmente as metas pactuadas, isto é, fazer cumprir o disposto no Convênio 007/2008/DAQ/DNIT. Tal fato vem ocorrendo desde 2008 em virtude do atraso nos repasses das parcelas dos recursos por parte do **DNIT**. Esses atrasos impossibilitam o estabelecimento de metas, principalmente no que se refere às Administrações Hidroviárias.

Entretanto, mesmo com pouco recurso, a **CODOMAR** buscou em conjunto com as Administrações Hidroviárias, cumprir e executar o previsto em seus respectivos planos de trabalhos, apesar de somente constar com recursos recebidos relativos ao exercício de 2008.

As **Administrações Hidroviárias** conseguiram desempenhar as seguintes atividades:

### **3.1 Administração das Hidrovias do Nordeste – AHINOR:**

No exercício de **2009**, foram implementadas diversas melhorias nas várias áreas de atuação da **AHINOR**, obtidas através da contratação de Empresas para prestação dos serviços de manutenção preventiva e corretiva em condicionadores de ar, recarga e manutenção de extintores CO<sub>2</sub>, reparos na rede telefônica interna, serviços de assistência técnica nas máquinas copiadoras, serviços de manutenção nas embarcações Destocadoras “Gomes de Sousa” e “Engº Portugal”, manutenção e reparos nos veículos e equipamentos de apoio aos serviços de campo, como moto-serras, guinchos thirfor, motores de popa, carretas reboque, dentre outros.

No que diz respeito ao desenvolvimento de seus **Recursos Humanos** proporcionou treinamentos de seus servidores lotados na Sede, através de cursos de atualização e aperfeiçoamento em Informática e em Pregão presencial e eletrônico.

Os recursos financeiros de **Custeio e Investimento** em decorrência das limitações impostas por situações de ordem Orçamentária / Financeira, na liberação dos limites estabelecidos no Orçamento, não foram totalmente alocados tempestivamente.

Assim, ficou inviabilizado o pleno cumprimento de todas as Metas inicialmente propostas, como por exemplo: na Meta de **“Investimentos”**: Contratação das Obras civis e eletromecânicas para a conclusão do Sistema de Eclusas de Boa Esperança. Tão logo sejam alocados os recursos financeiros o **DNIT** através da **DAQ/DNIT**, dará andamento aos processos licitatórios em 2010, para contratação e imediato início desses serviços. Já no tocante aos demais serviços com pequenos **Investimentos** com recursos financeiros garantidos pelo Convênio firmado entre a **CODOMAR** e o **DNIT**, as atividades programadas foram realizadas plenamente.

Dentre os Dispêndios realizados com as atividades desenvolvidas pela **AHINOR** na manutenção e melhoramentos das Hidrovias, no período de **Janeiro a Dezembro de 2009**, destacam-se :

**3.1.1 Pessoal e Encargos Sociais:** Foram realizados Dispêndios com Salário Base, Função Gratificada, Adicional de Tempo de Serviço, Férias Antecipadas, Adicional de Insalubridade, Diferenças Individuais, Horas Extras, Encargos Sociais, (FGTS, INSS, PORTUS, Salário Educação, etc.) 13º salário, Vale Transporte, Vale Alimentação, Plano de Saúde e Seguro de Vida e Outras Despesas de pagamento de pessoal que totalizaram no valor de R\$ 930.894,83 (novecentos e trinta mil oitocentos e noventa e quatro reais e oitenta e três centavos).

### **3.1.2 Outras Despesas Correntes:**

**3.1.2.1 Material de Consumo, Combustíveis e Lubrificantes:** No exercício de 2009, foram realizadas despesas no valor de R\$ 125.296,92 (cento e vinte e cinco mil duzentos e noventa e seis reais e noventa e dois centavos), com aquisição de material para manutenção de máquinas e equipamentos, material para processamento de dados, material de expediente, material para manutenção de veículo de apoio, material para manutenção dos Destocadores, material químico, combustíveis, lubrificantes, material de copa e cozinha e outros.

**3.1.2.2 Diárias, Passagens e Despesas com Locomoção:** Foram efetuadas em 2009, despesas no valor de R\$ 53.214,03 (cinquenta e três mil duzentos e quatorze reais e três centavos), referente ao pagamento de diárias, passagens e despesas com locomoção a empregados da **AHINOR**.

**3.1.2.3 Remuneração de Serviços:** Foram realizados em 2009, dispêndios com remuneração de Serviços de Natureza Eventual, prestado por pessoa física sem vínculo empregatício, no valor de R\$ 5.711,12 (cinco mil setecentos e onze reais e doze centavos).

**3.1.2.4 Outros Serviços Terceiros:** Despesas com Outros Serviços de Terceiros, foram efetuadas em 2009, no valor global de R\$ 523.624,73 (quinhentos e vinte e três mil, seiscentos e vinte e quatro reais e setenta e três centavos), referente ao pagamento de Serviços de Manutenção de Maquinas e Equipamentos, Manutenção dos Destocadores, Publicações oficiais, Manutenção de instalações, Serviços de Comunicação, Taxa de Água e Esgoto, Energia Elétrica e Serviços de Limpeza e conservação e Vigilância de bens móveis e imóveis, dentre outros.

### **3.1.3 Serviços de Manutenção e Melhoramentos de Hidrovias**

**3.1.3.1 Rios Mearim, Pindaré e Grajaú:** Os serviços de Desobstrução do Leito, Limpeza e Conservação das Margens nas Hidrovias do Mearim, Pindaré e Grajaú, iniciados em 07.07.2009, foram concluídos em 05.10.2009 e foram executados nos seguintes trechos: Rio Pindaré: **1)** Cidade de Monção ao Povoado Barra do Caru; **2)** Povoado Barra do Caru ao Posto Juriti e **3)** Povoado Seringal ao Povoado Pegado, numa extensão total de 372 Km. Rio Mearim, no trecho compreendido entre a Foz do Rio Grajaú no Km 140 ao Porto Uchôa no Km 613, numa extensão total de 473 Km. e Rio Grajaú, no trecho compreendido entre a Foz do Rio no Km 140 do Rio Mearim ao Porto Rigor, numa extensão total de 22 Km. Para a Execução desses serviços de Melhoramentos, a **AHINOR**, Contratou a firma **PACHECO E OLIVEIRA LTDA.**, Contrato N° 2009/01/00, vencedora da Tomada de Preços n° 001/2009, Processo Licitatório n° 077/2009, no valor global de R\$ 187.050,03 (cento e oitenta e sete mil cinquenta reais e três centavos) relativos a mobilização de equipamentos, pessoal complementar e execução dos serviços de Desobstrução do Leito, Limpeza e Conservação das Margens. Nesta Campanha, foram colocados pela **AHINOR**, a disposição da Contratada, os Destocadores “Gomes de Sousa” e “Engenheiro Portugal”, devidamente tripulados e com os equipamentos de apoio necessários para a operação de remoção de árvores e troncos submersos do canal navegável, com o içamento, transporte e o adequado lançamento em local seguro nas margens (bota fora.) Os Destocadores também foram utilizados como alojamento dos trabalhadores da contratada, que executaram os serviços de apoio a Campanha.

*Estes trechos que foram beneficiados com os citados melhoramentos são de grande importância para o escoamento das safras agrícolas, oriundas dos povoados localizados ao longo do trecho, além do mais, esta região do Estado não conta em toda sua extensão com rodovias e estradas*

vicinais, sendo o transporte Hidroviário a única alternativa usada pelas populações ribeirinhas.

**3.1.3.2 Rios e Igarapés da Região do Delta do Parnaíba:** Os serviços de Desobstrução do Leito, Limpeza e Conservação das Margens do Rio Parnaíba, afluentes e Igarapés na Região do Delta do Parnaíba, foram realizados no período de 17.09.2009 a 26.11.2009 numa extensão total de 572 Km e foram executados nos trechos discriminados:

**3.1.3.2.1 Alto Parnaíba, numa extensão de 403 Km: Rio Parnaíba, no trecho entre as cidades de Uruçuí – PI / Benedito Leite - MA, no Km 834 à Cidade de Tasso Fragoso – MA, no Km 1.154, com 320 Km de extensão; Rio Balsas, no trecho entre as cidades de Uruçuí – PI / Benedito Leite - MA, no Km 834 à Cidade de Loreto Km 83, com 83 Km de extensão;**

**3.1.3.2.2 Baixo Parnaíba, numa extensão de 169 Km: Rio Santa Rosa - “Foz na Baía do Cajú Km 00 ao Km 48 do Rio Parnaíba”, com 63 Km de extensão; Rio Igarazú - Foz Km 00 em Luiz Correia - PI ao Km 33 do Rio Parnaíba, com 21 Km de extensão; Rio dos Morros - Km 21 do Rio Parnaíba ao Km 08 do Rio Parnaíba, com 12 Km de extensão; Rio Guará - Km 12 do Rio Santa Rosa à Foz na Baía da Mantibl, com 7 Km de extensão; Rio Barreirinha - Foz Km 00 do Rio Santa Rosa ao Canal do Guirindô, com 22 Km de extensão; Rio M<sup>a</sup> Engracia - Km 04 do Rio Santa Rosa à Foz na Baía de São Bernardo, com 12 Km de extensão; Rio dos Macacos - Foz do Rio M<sup>a</sup> Engracia à Foz na Ilha das Garças, com 7 Km de extensão; Igarapé dos Mosquitos - Km 24,9 do Rio Santa Rosa ao Km 30,7 (Pov. Conceição) no Rio Santa Rosa, com 2,5 Km de extensão; Igarapé do Gado Bravo - Km 29 do Rio Santa Rosa ao Canal do Guirindó, com 5,5 Km de extensão; Igarapé do Tinguí - Km 06 do Rio Parnaíba ao Canal do Guirindó, com 11 Km de extensão; e Igarapé do Arrastador - Foz do Rio Santa Rosa ao Km 07 do Rio Barreirinha, com 6 Km de extensão.**

*Para a Execução desses serviços de Melhoramentos, a AHINOR, Contratou a firma PACHECO E OLIVEIRA LTDA., Contrato n° 2009 / 005 / 00, vencedora da Tomada de Preços n° 03/2009, Processo Licitatório n° 194/2009, no valor global de R\$ R\$ 183.532,33 (cento e oitenta e três mil quinhentos e trinta e dois reais e trinta e três centavos), relativos a mobilização de equipamentos, pessoal complementar e execução dos serviços de Desobstrução do Leito, Limpeza e Conservação das Margens. Nesta Campanha, foram utilizadas embarcações locadas na própria região, devidamente tripuladas e com os equipamentos de apoio necessários para a operação de remoção de árvores e troncos submersos do canal navegável, com o içamento, transporte e o adequado lançamento em local seguro nas margens (bota fora.) As embarcações também foram utilizados como alojamento dos trabalhadores da contratada, que executaram os serviços de apoio à Campanha.*

**3.1.3.3 Recuperação de Atracadouros Hidroviários Fixos e Flutuantes:** Execução das Obras/Serviços de Engenharia para Reparação de Atracadouros Hidroviários Flutuantes e Fixo, com área total de **1.717,20 m<sup>2</sup>**, em execução no período compreendido entre 19/11/2009 a 18/05/2009, nas localidades, a saber: **1)** Porto na Sede do Município de Água Doce do Maranhão, no Estado do Maranhão, no Rio Água Doce - Km 01, no Delta do Parnaíba; **2)** Porto de Carnaubeira, na zona rural do Município de Araiões, no Estado do Maranhão, no Rio Santa

Rosa - Km 15, no Delta do Parnaíba; **3)** Porto na Sede do Município de Tutóia, no Estado do Maranhão, na Baía de Tutóia - Km 01, no Delta do Parnaíba; **4)** Porto de Paricatiaua, na zona rural do Município de Bequimão, no Estado do Maranhão, no Rio Itapetininga - Km 06; **5)** Porto Grande da Sede do Município de Guimarães, no Estado do Maranhão, no Rio Guarapiranga - Km 01, na região da Baía de Cumã; **6)** Porto de Cateauá, na zona rural do Município de Porto Rico do Maranhão, no Estado do Maranhão, no Rio Cateauá - Km 08; **7)** Porto da Sede do Município de Cururupu, no Estado do Maranhão, no Rio Cururupu (Rio São Lourenço) - Km 16; **8)** Porto da Sede do Município de Turiaçu, no Estado do Maranhão, no Rio Turiaçu - Km 20; **9)** Porto de Coroatá, na zona rural do Município de Palmeirândia, no Estado do Maranhão, no Rio Pericumã - Km 08; **10)** Porto da Sede do Município de Penalva, no Estado do Maranhão, no Rio Cajari - Km 26; **11)** Porto de Caburé, na zona rural do Município de Barreirinhas, no Estado do Maranhão, no Rio Preguiças - Km 08; **12)** Porto de Mandacaru, na zona rural do Município de Barreirinhas, no Estado do Maranhão, no Rio Preguiças - Km 08; **13)** Porto Forquilha na Sede do Município de Uruçuí, no Estado do Piauí, no Rio Parnaíba - Km 830, na região do Alto Parnaíba; e **14)** Porto Tatus no Município de Ilha Grande, no Estado do Piauí, no Rio Morros - Km 04, na região do Baixo Parnaíba - Delta.

*Para a Execução desses serviços de Melhoramentos, a **AHINOR**, Contratou a firma VIVENDA CONSTRUÇÕES LTDA., Contrato n° 2009 / 007 / 00, vencedora da Tomada de Preços n° 004/2009, Processo Licitatório n° 278/2009, no valor global de R\$ 537.834,80 (quinhentos e trinta e sete mil oitocentos e trinta e quatro reais e oitenta centavo), relativo à mobilização de equipamentos, pessoal e execução dos serviços acima mencionados.*

Também foram executados serviços na Reparação Emergencial da Estrutura de Sustentação da Plataforma Fixa, da Estrutura de Apoio do Modulo Intermediário e Substituição dos Cabos de Amarração do Atracadouro Flutuante (cabos aço e seda de nylon) do Atracadouro Hidroviário Flutuante no Porto Grande, na Sede do Município de Turiaçu-MA. Para a execução desses serviços emergenciais, a **AHINOR**, contratou a firma CRUZ CORRÊA CONSTRUÇÕES LTDA., através de DISPENSA DE LICITAÇÃO n.º 011/2009, Processo Administrativo n.º 102/2009, no valor global de R\$ 17.947,43 (dezesete mil novecentos e quarenta e sete reais e quarenta e três centavos) relativo à mobilização de equipamentos, pessoal e execução dos serviços acima mencionados.

**3.1.3.4 Manutenção de Espigões /Guias Corrente nos Rios Pindaré e Mearim:** Foram realizados no período de 30.11.2009 a 28.01.2010, Serviços de Engenharia com Manutenção da Profundidade do Canal em Pontos Críticos na Rota Preferencial de Navegação, através de 631 metros lineares de Espigões / Guias Corrente nos Rios Mearim e Pindaré, nos Municípios de Esperantinópolis, Joselândia, Bom Jardim e Alto Alegre do Pindaré, no Estado do Maranhão.

Para a Execução desses serviços de Melhoramentos, a **AHINOR**, Contratou a firma CRUZ CORRÊA CONSTRUÇÕES LTDA., Contrato n° 2009 / 08 / 00, vencedora da Tomada de Preços n° 005/2009, Processo Licitatório n° 288/2009, no valor global de R\$ 384.751,89 (trezentos e oitenta e quatro mil setecentos e cinquenta e um reais e oitenta e nove centavos), relativo à mobilização de equipamentos, pessoal operacional e na execução dos serviços de Manutenção de Espigões / Guias Corrente, nos Rios Mearim e Pindaré.

**3.1.3.5 Manutenção da profundidade em pontos críticos, através Escavação Mecânica nos Rios e Igarapés da Região do Delta do Parnaíba:** Os serviços de manutenção da profundidade em pontos críticos, através Escavação Mecânica na Rota Preferencial de Navegação do Rio Santa Rosa, na região do Delta da Hidrovia do Parnaíba, foram realizados no período de 15.10.2009 a 27.11.2009 no trecho discriminado abaixo: **1) Rio Santa Rosa: 1.1) Rio Santa Rosa**, no trecho compreendido entre o “Km 62 do Rio Santa Rosa ao Km 48 do Rio Parnaíba”, numa extensão de 2,0 Km.

*Para a Execução desses serviços de Melhoramentos, a AHINOR, Contratou a firma CRUZ CORRÊA CONSTRUÇÕES LTDA., Contrato n° 2009 / 006 / 00, vencedora da Tomada de Preços n° 003/2009, Processo Licitatório n° 196/2009, no valor global de R\$ 135.482,36 (cento e trinta e cinco mil quatrocentos e oitenta e dois reais e trinta e seis centavos), relativo à mobilização de equipamentos, pessoal e execução dos serviços acima mencionados.*

*A realização desses serviços de manutenção da profundidade no Rio Santa Rosa, na região do delta do Parnaíba, vem atender a solicitação da Prefeitura Municipal de Araióses, dos proprietários de embarcações, bem como das populações ribeirinhas dos povoados existentes ao longo do trecho a ser beneficiados, além de possibilitar o escoamento da produção agrícola dessas regiões do Estado do Maranhão e o abastecimento das citadas populações ribeirinhas.*

Por outro lado, a **AHINOR** em visita realizada por técnico de seu quadro, constatou a necessidade da execução dos serviços acima relacionados, considerando que o transporte hidroviário nessa região proporciona um meio de transporte fácil e de baixo custo, sendo justo o pleito dos usuários dessa via navegável, pois permitirá melhores condições para o tráfego franco e seguro em menor tempo de viagem.

Durante o exercício de 2009, a **AHINOR** efetuou as seguintes aquisições:

**3.1.4 Investimentos: Aquisição de Materiais Permanentes:** Foram adquiridos materiais permanentes, destinados às atividades de Apoio Administrativo e Operacional da AHINOR, a saber: **1.1 – Apoio Administrativo:** Aquisição de 02 calculadoras de mesa, 04 (quatro) CPU's; 02 (duas) impressora deskjet; 04 (quatro) no-break; 03 (três) monitores de vídeo LCD de 17" do tipo widescreen; 03 (três) armários de aço; 01 (um) balcão; 08 (oito) cadeiras de escritório; 02 (dois) gaveteiros volante; 01 (um) veículo utilitário (do tipo perua) marca PEUGEOT, modelo 307 SW (State Wagon), ano/mod. 2009/2010, 5 portas, 5 lugares, motorização 1.4, Flex (gasolina e álcool), potência mínima de 80 CV, com câmbio manual, direção hidráulica, injeção eletrônica, ar condicionado, vidros elétricos e travas elétricas, na cor preto básico, totalizando R\$ 63.997,96 (sessenta e três mil, novecentos e noventa e sete reais e noventa e seis centavos) **1.2 – Apoio Operacional:** Aquisição de 02 (duas) CPU'S; 01 (uma) impressora multifuncional; 01 (uma) CPU; 02 (duas) câmera digital 10.2 MP, com zoom óptico de 3X, LCD de 2,5" com cartão de memória SD de 2GB; 06 (seis) poltronas do tipo diretor com encosto médio; 04 (quatro) mesas revestidas em laminado melamínico na cor cinza com 03 (três) gavetas; 01 (uma) mapoteca em aço na cor cinza cristal com 05 (cinco) gavetas; 03 (três) estantes de aço na cor



cinza cristal; 02 (dois) grupos geradores trifásico marca YANMAR, 20 KVA/16KW, 127/220 e/ou 220/380V, acoplado por luva elástica, motor diesel de 3 cilindros, marca YANMAR, modelo BT-33M, 4 tempos, com 26 CV a 1800 RPM, refrigerado a água, indireto com intercambiador de calor, para utilização em água doce ou salgada, com painel de instrumentos digitais com chave liga/desliga, horímetro, voltímetro, frequencímetro e amperímetro; 02 (dois) motores estacionários modelo A165, 4 tempos a gasolina, potência 5,5 HP/3.600 RPM, monocilíndrico refrigerado a ar (OHV), cilindradas 196cc, partida manual retrátil, tanque de combustível de 3,6 litros, com rabeta de 2 metros em aço e com buchas de madeira, 04 (quatro) motosserras com sabre de 40 cm, cilindrada de 72,2 cm<sup>3</sup>, potência de 5,3 CV e peso seco de 6,6 Kg; 02 (duas) motosserras com sabre de 63 cm, cilindrada de 91,6 cm<sup>3</sup>, potência de 7,1 CV e peso seco de 7,3 Kg, totalizando R\$ 73.795,93 (setenta e três mil, setecentos e noventa e cinco reais e noventa e três centavos).

### 3.1.5 Desempenho

A **AHINOR** atingiu os objetivos e metas constantes do Programa de Trabalho proposto para o exercício de **2009**, na forma do “Plano de Trabalho de Descentralização –PTD/2009” aprovado, que tiveram os recursos financeiros necessários, disponibilizados na época oportuna em virtude da gestão desempenhada pela **CODOMAR**.

A **AHINOR** conseguiu executar em **2009** a meta prevista, ou seja, 1.439,0 Km de rios desobstruídos. Estes fatos demonstram a perseguição por Indicadores de economicidade, pois com redução nos custos, a **AHINOR**, conseguiu-se superar o objetivo previamente projetado. No exercício de 2009, foram implementadas diversas melhorias nas varias áreas de atuação da **AHINOR**, obtidas através da contratação de Empresas para prestação dos serviços de manutenção preventiva e corretiva em condicionadores da ar, recarga e manutenção de extintores CO2, reparos na rede telefônica interna, serviços de assistência técnica nas maquinas copiadoras, serviços de manutenção nas embarcações Destocadoras “Gomes de Sousa “ e “ Engº Portugal”, manutenção e reparos nos veículos e equipamentos de apoio aos serviços de campo, como moto-serras, guinchos thirfor, motores de popa, carretas reboque, dentre outros.

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

#### 3.1.5.1 Taxa de Navegação:

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

#### 3.1.5.2 Taxa de Manutenção:

$$T_{man} = \frac{\text{Km total das hidrovias mantidas}}{\text{Total dos dias navegáveis do exercício}}$$

---

Km total das metas hidroviárias do plano de longo prazo do MT

### 3.1.5.3 Custo de Manutenção/Km :

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

### 3.1.5.4 Proporção Custeio Operacional:

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

Os resultados obtidos pela **AHINOR** no exercício de **2009** relativos aos seus “**Indicadores de Desempenho**” estão assim apresentados:

$$\text{Tnav} = \frac{305 \text{ dias}}{365 \text{ dias}} = 83,56 \%$$

$$\text{Tman} = \frac{1.439,0 \text{ Km}}{3.745,0 \text{ Km}} = 38,42 \%$$

$$\text{Cman} = \frac{\text{R\$ } 872.957,50}{1.439,0 \text{ Km}} = \text{R\$ } 606,64$$

$$\text{Tcop} = \frac{\text{R\$ } 1.053.917,94}{\text{R\$ } 2.511.215,61} = 41,97 \%$$

É importante observar que as taxas obtidas pela **AHINOR** e informadas acima, estão satisfatórias, pois o índice atual para o **Tnav** = **83,56 %** e persegue-se atingir **84,79%** até 2010. Já para o **Tman**, o índice já atingido foi de **38,42%**, além da meta estabelecida para atingimento que era de **18,02 %**, estabelecida no PPA – 2008/2011 do MT.

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

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

Os estudos / pesquisas para levantamento da demanda potencial dos usuários dos serviços prestados pela **AHINOR** foram continuados neste exercício de 2009, pois os mesmos encontram-se incluídos no Plano Plurianual 2008 – 2011 do Governo Federal, constando do PROGRAMA: “Melhoramentos e Manutenção nas Hidrovias Interiores da Bacia do Nordeste”, na Ação de Estudos e Projetos. Foram realizadas anualmente por amostragem, os levantamentos estatísticos de tráfego hidroviário nos principais rios da Bacia do Nordeste, com informações das toneladas de cargas movimentadas nas Bacias, os portos de origem e destino, tipos de cargas e embarcações envolvidas.

### **3.2 Administração das Hidrovias do Sul – AHSUL:**

A **AHSUL** deu continuidade às ações desenvolvidas ao longo dos últimos anos. Em decorrência da conclusão das principais obras nas hidrovias do Rio Grande do Sul, o Núcleo de Obras e Melhoramentos teve suas atividades direcionadas na realização de trabalhos necessários ao aproveitamento confiável da hidrovia.

Os trabalhos de campo foram terceirizados, recebendo dos técnicos da **AHSUL** orientação, supervisão e controle permanente. Dentre as atividades desempenhadas destacamos:

**3.2.1 Serviços de Topohidrografia e Dragagem:** Anteriormente restritos ao rio Taquari, desenvolveram-se também ao longo do rio Jacuí. A navegação comercial no trecho médio do Jacuí – à montante do PK100, foi retomada em 2008 por iniciativa de cooperativa localizada em Cachoeira do Sul e colaboração da Navegação Aliança, SPH (Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul) e CESA (Companhia Estadual de Silos e Armazéns), havendo probabilidade de crescimento para 2010 podendo atingir de 30 a 40 mil toneladas. Além do arroz, também estão previstos o transporte de 350.000 toneladas de farelo de soja proveniente de indústria de bio-diesel situada em Cachoeira do Sul.

Diante dessa nova demanda, além da real possibilidade do aproveitamento da hidrovia para o transporte de madeira visando abastecer a fábrica da CMPC Celulose Riograndense, ora em fase de projeto de ampliação, a **AHSUL** vem desenvolvendo tratativas junto à SPH e areeiros para a realização de dragagens nos pontos que apresentam restrições ao longo do rio Jacuí. A **AHSUL** já obteve a concordância do DNPM e da FEPAM (órgão ambiental com abrangência estadual) para que os areeiros executem a retirada de areia nos canais navegáveis sob fiscalização da **AHSUL** e SPH, podendo o referido material ser comercializado pelas empresas que se interessarem reduzindo, desta forma, os custos de manutenção da hidrovia.

As dragagens dos canais no rio Taquari foram realizadas diretamente pela **AHSUL** com equipamentos próprios e pessoal terceirizado, desenvolvendo-se ao longo de todo o ano, sempre que as condições do nível do rio proporcionassem condições de trabalho. Foram dragados aproximadamente 15.000 m<sup>3</sup> de seixo rolado do rio Taquari em diversos canais situados entre os PKs 98 e 121. O ano de 2009 caracterizou-se por um período muito chuvoso no Rio Grande do Sul, o que resultou na manutenção de níveis elevados dos rios, impedindo a realização de dragagens em volume maior.

As cheias ocorridas causaram danos acentuados no sistema de balizamento flutuante, obrigando a um trabalho incessante para reposicionamento e colocação de novas bóias no rio Taquari.

Foi aproveitada a paralisação dos serviços da dragagem para a realização de diversos serviços de manutenção do parque de dragagem assim como para a confecção de poitas e recuperação e pintura do balizamento.

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

Após o levantamento batimétrico e reposicionamento dos sinais flutuantes, a **AHSUL** iniciou a dragagem do canal Capitão Miguel (PK 111,67-112,47) que se configura como o mais crítico tendo um assoreamento superior a 1,50 m junto ao talude esquerdo.

**3.2.2 Aquisição de equipamentos:** A **AHSUL** procedeu a aquisição de novos equipamentos para topobatimetria que oferecerão maior precisão nos levantamentos a serem realizados.

**3.2.3 Batimetria:** Foram desenvolvidos trabalhos de batimetria no rio dos Sinos visando estudar a viabilidade da implantação de transporte comercial no segmento Porto Alegre - São Leopoldo, numa extensão aproximada de 40 km.

**3.2.4 Levantamentos Batimétricos no Rio Taquari:** Completando o balizamento, foi realizada a batimetria de todos os canais, identificando-se os trechos assoreados e definindo-se as prioridades de dragagem, sendo possível conferir aos canais reabertos as características originais do projeto.

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

**3.2.5 Levantamentos Batimétricos no Rio Jacuí:** Considerando a demanda pelo transporte hidroviário de arroz, já referido anteriormente, bem como o interesse demonstrado pela CELULOSE RIOGRANDENSE de ampliar as instalações existentes na cidade de Guaíba, a **AHSUL**, com base nos levantamentos batimétricos efetuados na Hidrovia do Jacuí, identificou os locais onde se faz necessária a realização de dragagens, bem como a localização de pontos onde existem obstáculos no leito do rio que dificultam a prática da navegação; com base nessas informações, desenvolveu tratativas com a SPH e com empresas areeiras para a dragagem desses pontos críticos.

Para que os areeiros possam realizar a dragagem dos canais navegáveis e comercializar o material retirado, a **AHSUL** manteve contatos com o DNPM e FEPAM que concordaram com o pleito, sendo que no momento os areeiros estão desenvolvendo atividades no sentido de obter o necessário licenciamento ambiental para realizar as dragagens.

**3.2.6 Levantamentos Batimétricos na Lagoa Mirim:** Em atendimento ao pedido do Ministério dos Transportes procedemos em 2008, a realização da batimetria da Lagoa Mirim no canal do Sangradouro, canais de acesso ao Porto de Santa Vitória do Palmar, acesso à foz dos rios Jaguarão, Cebollati(UY) e Tacuari(UY) e canal São Gonçalo na foz do rio Piratini para conhecimento das reais condições da Hidrovia do Mercosul.

Com base na batimetria realizada foram elaborados os projetos básicos de dragagem do Canal do Sangradouro e do Canal de Acesso ao Porto de Santa Vitória do Palmar.

**3.2.7 Porto de Santa Vitória do Palmar:** A **AHSUL** vem assessorando a Prefeitura Municipal de Santa Vitória do Palmar na elaboração dos documentos necessários para a licitação da recuperação do Porto daquela cidade objeto de Convênio firmado com o **DNIT**.

**3.2.8 Reposicionamento de Linnígrafos:** O sistema de monitoramento de níveis nas bacias dos rios Jacuí e Taquari bem como na Lagoa dos Patos encontra-se inoperante desde o mês de março de 2008, tendo em vista a mudança no sistema de transmissão de dados da operadora de telefonia celular.

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

Face a dificuldade de comunicação em 40% dos pontos de medição a **AHSUL** está estudando uma solução híbrida de comunicação por celular e por satélite.

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

Durante o ano de 2009 houve expressiva alteração no número de pessoas que prestam serviços em locais fora da sede. Assim sendo, o Núcleo conta com 16 (dezesesseis) empregados da **CODOMAR** e 30 (trinta) contratados de terceiros, sendo 06 (seis) para Barragem de Fandango, 11 (onze) para Barragem Anel de Dom Marco, 11(onze) para Barragem de Amarópolis, 11 (onze) para Barragem de Bom Retiro do Sul e 04 (quatro) para Terminal de Carvão de Charqueadas.

### **3.2.10 Serviços de Manutenção em bens imóveis**

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

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

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

Atualmente possui o maior movimento no âmbito da **AHSUL**, com volume de 9.640 embarcações e 1.974.959 t de carga (areia para construção civil) no ano.

Foram realizadas, dentre outras, as atividades de manutenção preventiva e corretiva das instalações da eclusa onde transitam cerca de 900 embarcações mensalmente; troca de parte da tubulação hidráulica nos dois lados da eclusa e recuperações diversas no bem imóvel nº 3 da vila residencial da Barragem.

**3.2.10.2 Barragem do Anel de Dom Marco:** Essa obra foi iniciada em 1966 e inaugurada em 1972. Apresenta como peculiaridade o fato da eclusa não estar localizada de forma adjacente à barragem, como acontece nas outras, mas, sim num canal de derivação, aberto de modo a secionar o meandro de 8 quilômetros que o rio forma no local. É uma barragem semi-móvel, apresentando quatro comportas reguladoras de descarga, cada qual com 22 metros de largura por dois de altura, as quais abrem, automaticamente, sempre que a cota de máximo represamento é atingida. O barramento apresenta, ainda, vertedores fixos em ambos os lados, havendo, também, uma escada de peixes em cada uma das margens.

A eclusa, implantada no ponto quilométrico 167, teve seus parâmetros de projeto definidos em época mais recente do que a primeira a ser construída (Fandango) e, desse modo, atende às características de embarcação-tipo maior. Assim, sua câmara tem comprimento útil de 120 m por 17 m de largura, permitindo que embarcações calando 2,50 m transponham o desnível de 7,00 m introduzido pelo barramento. A movimentação de areia na eclusa foi de 436 embarcações totalizando 36.310 toneladas.

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

O desnível normal introduzido pelo barramento, na estiagem, é de 5,50 metros, com a manutenção do nível de montante na cota +13,50, conforme o projeto. Em estiagem, as cotas de montante e jusante, respectivamente, se aproximam de 12,50 m e 6,00 m.

Os principais serviços realizados foram os de substituição dos tubos de 19mm, da rede da comporta de fechamento, lado direito e esquerdo da eclusa; colocação de cascalho, drenagem e patrolamento das estradas de acesso; preparação das tubulações de 32 e 38mm, que serão utilizadas em substituição as que se encontram fragilizadas; substituição de parte das tubulações de 38 mm, localizada na margem direita, utilizadas na abertura e fechamento do portão de jusante; serviços de regularização das placas de arenito, no talude de jusante da eclusa, margem esquerda, num total de 358m<sup>2</sup>; construção de um alojamento no interior do prédio do depósito, o qual quando necessário será utilizado por Policiais do Batalhão Ambiental; aquisição de e colocação de 10 postes de concreto para a rede de baixa tensão da vila residencial; execução de obras de proteção de margem a jusante da eclusa com o próprio efetivo e equipamentos

disponíveis na barragem. Executado extração de argila de jazida dentro da nossa área, transportada, espalhada, compactada e recoberta, em camadas, com enrocamento de pedra estocada no canteiro da barragem, tudo isso em duas frentes de trabalho; rejunte e recuperações diversas do enrocamento de pedra da margem esquerda, junto à barragem (a jusante e a montante da mesma); substituições de pranchões de madeira que fazem parte da pista de rolamento da ponte elevadiça da eclusa; confecção de estrados de madeira para substituição dos apodrecidos existentes na galeria da barragem; montagem e desmontagem de passarela para acesso aos equipamentos da barragem (bombas de esgotamento e etc) durante o período de cheias; e início dos trabalhos de restabelecimento do sistema de segurança da barragem/eclusa/vila residencial, através de câmeras de segurança.

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

Iniciada em 1952, na altura do ponto quilométrico 230, concebida como o terceiro degrau do projeto de canalização do rio Jacuí, com vistas a melhorá-lo para a navegação, a barragem eclusada do Fandango foi concluída em 1958, quando ainda não podia ser alcançada pelas embarcações que trafegavam no trecho inferior daquele curso d'água. É uma barragem móvel, constituída de dois passos reguladores de descarga, formados por 51 alças tipo AUBERT (23 unidades posicionadas no passo 1, adjacente à eclusa, apresentando 3,75m de altura x 1,5m de largura e outras 38 no passo 2, com dimensões de 4,75 m x 1,50 m), acionadas por dois carros de manobra instalados na estrutura metálica que também suporta a ponte rodoviária. Apresenta, ainda, um vertedouro fixo de concreto com extensão de 53 metros, junto à margem direita, onde foi implantada uma escada para peixes.

O desnível normal introduzido pelo barramento, na estiagem, é de 4 metros, com a manutenção do nível de montante na cota +18, conforme o projeto. Inexiste pólo de movimentação de cargas a montante de Cachoeira do Sul. Em estiagem, as cotas de montante e jusante, respectivamente, se aproximam de 16,00 m e 13,50 m.

A câmara da eclusa apresenta comprimento útil de 85 metros, com largura de 15 metros (a menor das quatro eclusas). Até o presente sua utilização se restringe a propiciar eventual transposição do barramento por pequenas dragas, embarcações que atuam na extração e transporte de areia do leito fluvial ou embarcações de pesca e de turismo de pequeno porte. A movimentação de areia na eclusa foi de 1.062 embarcações totalizando 31.824 toneladas.

O quadro de pessoal próprio lotado em Fandango conta com apenas três empregados, que desenvolvem suas atividades principalmente na oficina que se caracteriza por ser a mais bem

equipada da **AHSUL**, motivo pelo qual concentramos naquele local as tarefas mais complexas no ramo da mecânica.

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

Os principais serviços realizados pelos próprios empregados da barragem, foram os de pintura geral interna das partes metálicas das torres de comando da eclusa e da torre do gerador (escadas de acesso, painéis, janelas, portas equipamentos diversos); recuperação geral no compressor da torre de comando que pressuriza as câmaras dos motores de comando dos portões da eclusa em épocas de cheias; reposição de 7 escoras e 1 alça nos passos 1 e 2 da barragem; pintura geral interna dos carros de manobra dos passos 1 e 2 da barragem (painéis, pisos, janelas e equipamentos diversos); confecção de 60 bóias NO2, 25 bóias NO10, destinadas ao balizamento da hidrovia do Taquarí e do Jacuí, 133 correntes, 246 elos e 190 chumbadores destinados a sua amarração às poitas de concreto dispostas no leito do rio; pintura das passarelas dos portões da eclusa; recuperação geral das trincas existentes nas 4 câmaras da eclusa, com injeção de resina impermeabilizante com alta pressão, executado por empresa especializada; pintura geral das 4 câmaras da eclusa com tinta especial para ficar submersa quando da ocorrência de cheias (tinta mineral). Câmaras onde estão instalados os motores e equipamento de comando dos portões da eclusa; e restabelecimento do sistema de câmeras de segurança da barragem; recuperação provisória da rede de alta tensão da barragem danificada pelas cheias do final do ano.

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

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

Inaugurada em 1976, a barragem é constituída, além de seu segmento móvel, composto de seis comportas tipo vagão (duplas) com 14,50 m de altura, por um vertedouro fixo, junto à margem direita, em cuja extremidade se encontra a escada de peixes.



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

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

Atualmente possui o segundo maior movimento no âmbito da **AHSUL**, com volume de 472.752 ton de carga (85% areia para construção civil e o restante trigo, soja e adubo) e 1.478 embarcações no ano.

Foram realizadas, dentre outras, as atividades de lavagem e pintura externa nos prédios do escritório, oficina e depósito; confecção e colocação de grades na escada de peixe para evitar acúmulo de madeiras diversas carregadas pelas águas de cheias; troca de cantoneiras e parte da grade da passarela do portão de montante da eclusa danificado por troncos de árvore durante as cheias; pintura geral interna da torre de comando da eclusa; recuperação das escadas de marinho dos pilares da barragem danificadas pelas cheias; confecção de grades de proteção contra entulhos carregados por cheias nos poços dos cilindros hidráulicos do portão de montante da eclusa; retirada do guindaste derrick parcialmente destruído nas cheias de setembro/09 do rio Taquari; reparos nos freios das comportas do vão 6-7 da barragem; recuperação das câmeras do sistema de segurança da barragem; recuperação geral do prédio do escritório danificado por vendavais; e recuperação de telhado, laje de forro e piso.

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

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

Durante vários anos o Terminal esteve praticamente inoperante, sendo que ao final de 1993, através de acordo operacional com empresa mineradora, passou-se a embarcar cerca de 25.000 toneladas/mês de carvão destinado ao abastecimento do Polo Petroquímico do Rio Grande do

Sul; em meados do ano de 1999 a empresa mineradora optou por realizar esse carregamento, em condições físicas menos favoráveis, pelo seu próprio terminal, localizado logo à montante.

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

A Superintendência da **AHSUL** buscou agilizar os procedimentos internos, como meio de sanar as dificuldades encontradas ao longo de 2009.

### **3.2.11 Atividades desenvolvidas pelo Núcleo de Apoio**

A **AHSUL** teve autorização da **CODOMAR** para contratar pessoal terceirizado visando suprir deficiências tanto nas atividades de operação e manutenção das barragens como no apoio administrativo na Sede, cuja demanda de serviços cresceu significativamente desde o advento do convenio da **CODOMAR** com o **DNIT**.

Assim sendo, foram contratados cinco novos empregados terceirizados para a sede da **AHSUL** (quatro administrativos e um servente) e 24 para as quatro barragens operadas pela **AHSUL**.

**3.3 Administração da Hidrovia do São Francisco – AHSFRA:** A **AHSFRA** atingiu parcialmente os objetivos e metas constantes do Programa de Trabalho proposto para o exercício de 2009, na forma do “Plano de Trabalho de Descentralização –PTD/2009” aprovado.

Das metas pactuadas para 2009, especificadas no Plano de Trabalho da **AHSFRA**, destacamos que na área de obras e serviços somente 47,8% do disposto no PDT/2009 foi cumprido.

Entretanto, em virtude da indisponibilidade de recursos, a **AHSFRA** executou as seguintes atividades:

**3.3.1** Foram iniciadas a confecção dos Termos de Referência e Planilhas de Preços para contratação dos projetos executivos e elaboração dos estudos ambientais para os serviços de Derrocamento subaquático dos pedrais da ressaca, e pedras isoladas(PK 1615, PK 1601, PK 1535 e PK 1210);

**3.3.2** Foram concluídos os Termos de Referência, estando em andamento a revisão das Planilhas de Custos estimados para contratação dos trabalhos para Projeto de obras hidráulicas para aprofundamento de canal; Reimplantação da Rede limnimétrica; Reimplantação do balizamento luminoso do Lago de Sobradinho – BA; e Revisão dos levantamentos batimétricos para atualizações das seções transversais de interesse para programas de previsão de vazões;

**3.3.3** Foi iniciada a contratação de consultor para auxiliar nos procedimentos para Renovação da LO 271/2002;

**3.3.4** Em fase de finalização o processo de aquisição de Equipamentos de posicionamento;

**3.3.5** Aquisição de embarcações para apoio dos serviços de balizamento e desassoreamento de canal de navegação, procurando embarcação adequada às necessidades da **AHSFRA**;

**3.3.6** Execução de trabalhos de apoio à coordenação de obras e serviços, estudos e tecnologia da informação para funcionamento da Hidrovia do São Francisco, concluído o Termo de Referência e em fase de revisão das Planilhas de Custos Estimados; e

**3.3.7** A Dragagem e manutenção do rio São Francisco no trecho compreendido entre Pirapora-MG e Juazeiro-BA/Petrolina-PE, e os Serviços de apoio aos trabalhos de fiscalização das obras de dragagem e manutenção, não foram efetuados em virtude do parque de dragagem ter sido deslocado para a **CODEVASF**, através de autorização emitida pelo **DNIT**.

No exercício de 2009, ocorreram melhorias nas varias áreas de atuação da **AHSFRA**, obtidas através da contratação de empresas para prestação dos serviços de manutenção nas embarcações da **AHSFRA**, serviços de apoio administrativo e apoio técnico-administrativo, serviços de assessoria técnico-administrativa em licitações e contratos, serviços de assessoria jurídica, em especial para a Comissão Permanente de Licitação. Além disso, foram efetuadas aquisições de material de consumo, combustível e lubrificantes, passagens aéreas e rodoviárias, manutenção de equipamentos, seguros, licenças de uso de softwares, energia elétrica, telefone, correios e telégrafos, impostos e taxas e outros.

A **AHSFRA** executou serviços de manutenção do Porto e equipamentos, operação e manutenção da Eclusa de Sobradinho.

### **3.4 Administração da Hidrovia do Paraguai - AHIPAR:**

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

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

A **AHIPAR** apresentou o seu Plano de Trabalho para o exercício de 2009, para o **DNIT** e a **Companhia Docas do Maranhão – CODOMAR**, especificando as seguintes atividades:

#### **3.4.1 Custeio Administrativo:**

**3.4.1.1 PTD 01/2009:** Pessoal e Encargos

**3.4.1.2 PTD 02/2009:** Mão de Obra Terceirizada

**3.4.1.3 PTD 03/2009:** Outros Custeios.

### **3.4.2 Custeio Operacional:**

**3.4.2.1 PTD 01/2009: Estudos Ambientais:** necessários para as intervenções propostas em conformidade com a legislação vigente, visando a obtenção/renovação de licenças prévias, instalação e operação junto aos órgãos ambientais do poder público.

Para a Execução do serviço de renovação de Licença de Operação nº 18/98, a **CODOMAR/AHIPAR**, Contratou a firma AMBIENTAL ENGENHARIA E CONSULTORIA LTDA., Contrato N° 2009/007/00, vencedora da Tomada de Preços nº 008/2009, no valor global de R\$ 831.230,44 (oitocentos e trinta e um mil duzentos e trinta reais e quarenta e quatro centavos) relativos a serviços de engenharia para renovação de Licença de Operação nº 018/98, relativa à dragagem rotineira de manutenção da Hidrovia do Alto Paraguai, compreendendo mobilização, caracterização de sedimentos conforme Resolução CONAMA 344/04, avaliação da biomagnificação de níveis de metais pesados, execução de programa de controle de qualidade da água, campanha para análise de ictiofauna e comunidade planctônica e bentônica, execução de programa de educação ambiental, elaboração e execução de programa de comunicação Social. (Anexo 06)

#### **3.4.2.2 PTD 02/2009: Serviços de manutenção da sinalização da Ponte Morrinhos**

A manutenção da “Ponte Nossa Senhora do Pantanal”, passou a ser uma atividade da AHIPAR desde o ano 2006 e consiste em sinalizar o vão central, pilares e dolphins através de faroletes, lanternas, evitando assim os sucessivos abalroamentos causados pelos comboios que trafegam na região. Esta atividade é executada pelos técnicos da AHIPAR.

**3.4.2.3 PTD 03/2009: Manutenção da Sinalização do Rio Paraguai:** a atual sinalização do trecho Corumbá(MS) a Cáceres(MT) que era de responsabilidade da AHIPAR até março de 2009, foi transferida pelo DNIT, para a Marinha do Brasil, motivo pelo qual os trabalhos foram interrompidos a partir de março de 2009. Aqui destacamos que a AHIPAR não participou da citada transferência.

**3.4.2.4 PTD 04/2009: Dragagem de Manutenção do Rio Paraguai:** A dragagem tem a finalidade de melhorar o curso d’água para fim de navegação, além de ser um ato de limpeza do leito do rio, com retirada de sedimentos que na época das chuvas foram carregadas para o mesmo. Essa atividade deve ser feita ao longo de todo o trecho hidroviário e somente após observância dos estudos ambientais específicos que a antecedem. No caso da AHIPAR, esta mantém a Licença de Operação nº 18/98. Para a Execução desses serviços de dragagem, a **CODOMAR/AHIPAR**, Contratou a firma PETCON PLANEJAMENTO EM TRANSPORTE E CONSULTORIA LTDA., Contrato N° 2009/006/00, vencedora da Tomada de Preços nº 006/2009, no valor global de R\$ 1.441.830,86 (um milhão, quatrocentos e quarenta e um mil oitocentos e trinta reais e oitenta e seis centavos) relativos a mobilização de equipamentos, preço PR quilômetro de deslocamento do parque de dragagem , preço por metro cúbico de dragagem e desmobilização da equipe e entrega de equipamentos.

**3.4.2.5 PTD 05/2009: Manutenção dos equipamentos de dragagem:** em virtude da vida útil ultrapassada, os equipamentos de dragagem da AHIPAR necessitam de reparos constantes. Para a Execução desses serviços de reforma e manutenção das embarcações, a **CODOMAR/AHIPAR**, Contratou a firma LEONEL & CAMILO LTDA., Contrato N° 2009/002/00, vencedora do Convite nº 002/2009, no valor global de R\$ 76.039,00(setenta e seis mil e trinta e nove reais) relativos a serviços de reparo na Draga Curimatã, embarcação AVIDIO MELO, e máquina da Casa Flutuante.

A **CODOMAR/AHIPAR**, também contratou a firma PROJENAV ENGENHARIA NAVAL, Contrato N° 2009/005/00, vencedora do Convite nº 005/2009, no valor global de R\$ 22.500,00

(vinte e dois mil e quinhentos reais) para elaboração de projeto de alteração para regularização do rebocador AVÍDIO MELO, relativos a memorial descritivo, arranjo geral, plano de segurança, perfil estrutural, seção mestra, relatório da prova de inclinação, estudo de estabilidade, cálculo de arqueação e cálculo da borda livre.

**3.4.2.6 PTD 06/2009: Levantamento topo – batimétrico do rio Paraguai:** serviço realizado com ecobatímetro e DGPS para localização de sedimentos carreados pelos cursos d'água para o rio, e que formam o assoreamento, alto-fundos(passos) que se manifestam no período da vazante, passíveis de remoção. Esses serviços são executados na vazante do rio e sua finalidade é localizar passos a serem dragados. Para a Execução desses serviços de levantamento topobatimétrico, a **CODOMAR/AHIPAR**, Contratou a firma MICROARS CONSULTORIA E PROJETOS LTDA., Contrato N° 2009/003/00, vencedora da Tomada de Preços n° 003/2009, no valor global de R\$ 466.293,92 ( quatrocentos e sessenta e seis mil duzentos e noventa e três reais e noventa e dois centavos) relativos a obtenção de elementos básicos, levantamento de poligonal para apoio geodésio aos levantamentos, levantamento topobatimétrico e medição de corrente.

### 3.4.3 Investimento:

**3.4.3.1 PTD 01/2009: Aquisição de Balsa para Manutenção da Hidrovia:** não executado por insuficiência de recursos;

**3.4.3.2 PTD 02/2009: Projeto Básico do Porto de Ladário:** para construção de cais de acostamento para embarcações, construção de píer, instalação de guindaste de pórtico e construção de carreira para docagem das embarcações da **AHIPAR**. Para a Execução desse projeto, a **CODOMAR/AHIPAR**, Contratou a firma WILSON CAVALCANTE DE MORAIS – ME, Contrato N° 2009/004/00, Dispensa de Licitação, no valor global de R\$ 32.000,00 ( trinta e dois mil reais) relativos a elaboração de projeto arquitetônico e complementares executivo, para ampliação e construção de área de atracação de embarcações no Porto de Ladário.

**3.4.3.3 Investimento:** Dentre os investimentos efetuados, destacamos a aquisição de: um veículo marca Mitsubishi, modelo L200, diesel, cor branca, veículo marca GM, modelo Zafira, gasolina, cor prata, mangote de borracha 16x3480, serra manual redstripe HSS 12” 32D, macaco hidráulico CJ 6 ton, material e equipamentos de informática, material de escritório, máquina fotográfica, relógio de ponto, ar condicionado, fogão, exaustor, freezer, ventilador, televisão e kit de antena parabólica, geladeira, aquisição de Ecobatímetro.

A **AHIPAR** também encontrou dificuldades em agilizar os procedimentos internos para contratação das atividades que devem ser realizadas, em virtude do atraso nos repasses efetuados ao longo de 2009.

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

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

#### **3.4.4.1 Taxa de Navegação**

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

Quantidade média dos dias navegados no exercício      365

$T_{nav} = 100\%$

#### **3.4.4.2 Custo de Manutenção**

$C_{man} = \frac{\text{Custo de manutenção anual}}{\text{Extensão das hidrovias mantidas (km)}} = \frac{3.639.990,61}{652,50} = \text{R\$ } 5.578,53$

Custo de manutenção anual      3.639.990,61

Extensão das hidrovias mantidas (km)      652,50

#### **3.4.4.3 Proporção de Custeio Operacional**

$T_{cop} = \frac{\text{Custeio operacional}}{\text{Custeio total}} = \frac{3.639.990,61}{5.059.990,61} = 72\%$

Custeio operacional      3.639.990,61

Custeio total      5.059.990,61

### **3.5 Administração da Hidrovia da Amazônia Oriental - AHIMOR:**

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

Os rios navegáveis sob jurisdição da **AHIMOR** são o Amazonas (1.100 km navegáveis), Trombetas (260 km navegáveis), Teles Pires (192 km navegáveis), Tapajós (345 km navegáveis), Xingu (248 km navegáveis), Jarí (165 km navegáveis), Tocantins (496 km navegáveis), Capim (600 km navegáveis) e Guamá (141 km navegáveis), totalizando 3.285 km de extensão navegável.

A cada início de exercício, a **AHIMOR** elabora e apresenta ao **DNIT** seu Programa de Trabalho, através do qual a **AHIMOR** desenvolve suas ações. Para o exercício de 2009, a **AHIMOR** realizou diversas ações dentre as quais destacamos:

**3.5.1 Acionamento dos Motores das Embarcações Ancoradas no Porto de São Francisco, Barcarena, Pará:** Foram realizados serviços de acionamento dos motores das embarcações Draga Goiás, Rio Acará, Empurrador E/M EMP II, Ferry Boat Engº Pedro Libonati, e Ferry Boat Engº Hindenburg Fernandes, para posterior trabalho de recuperação dos meios flutuantes, os quais se encontram ancorados no Porto de São Francisco.

**3.5.2 Inspeção das Embarcações Ancoradas no Porto de São Francisco, Barcarena, Pará:** Através de processo licitatório, foi realizada a inspeção de casco com utilização de ultrassom, inspeção dos sistemas mecânicos, elétricos e eletrônicos hidráulicos e componentes de caldeiraria, sistemas de comando e controle de delineamento e orçamentação de todos os reparos

necessários à prontificação dos seguintes meios flutuantes: Draga Goiás, Embarcação Rio Acará, 01 (um) Empurrador E/M EMP II, Ferry Boat Eng<sup>o</sup> Pedro Libonati, e Feerry Boat Eng<sup>o</sup> Hindenburg Fernandes, os quais se encontram ancorados no Porto de São Francisco.

**3.5.3 Recuperação Parcial do Casco da Nova Tocantia:** A embarcação Nova Tocantia encontra-se atracada no porto de montante da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, no Estado do Pará sob guarda e responsabilidade da ELETRONORTE. Considerando a necessidade de mantê-la em condições operacionais, foi realizada recuperação parcial da embarcação, com serviços de limpeza e conservação da mesma.

**3.5.4 Contratação de uma Embarcação para Apoio aos Serviços Técnicos de Engenharia Necessários à Hidrovia do Guamá - Capim:** Para dar condições de fluxo de transporte de minério, seixo, areia, madeira, gado, insumos e produtos agrícolas na hidrovia do Guamá – Capim, a AHIMOR realizou processo licitatório para trabalhos de vistoria e planejamento do balizamento da referida hidrovia. Para mobilização de pessoal técnico, foi realizado processo licitatório para contratação de uma embarcação da empresa CELT NAVEGAÇÃO LTDA, através do contrato n<sup>o</sup> 2009/009.

**3.5.5 Contratação de uma Embarcação para Apoio aos Serviços Técnicos de Engenharia Necessários na Hidrovia Tocantins:** Considerando a vital importância desta hidrovia para o abastecimento das cidades de Tucuruí, Baião e regiões circunvizinhas, a AHIMOR realizou processo licitatório para trabalhos de Vistoria e Planejamento do Balizamento da referida hidrovia. Para mobilização de pessoal técnico, a AHIMOR realizou processo licitatório para contratação de uma embarcação da empresa CELT NAVEGAÇÃO LTDA, através do contrato n<sup>o</sup> 2009/010/00, assinado em 23 de dezembro de 2009, com publicação no Diário Oficial da União em 31 de dezembro de 2009, para apoio aos serviços técnicos de Engenharia para Vistoria e Planejamento do Balizamento da Hidrovia Tocantins.

**3.5.6 Contratação de Serviços Técnicos de Engenharia Necessários à Vistoria e Planejamento dos Balizamentos Implantados na Hidrovia do Baixo Tocantins e na Hidrovia do Baixo Tocantins e na Hidrovia Guamá - Capim:** Considerando a necessidade, para a região, da continuidade de navegação nas hidrovias Tocantins e Guamá-Capim, a AHIMOR realizou processo licitatório para contratação da empresa HIDROTOPBEL Serviços Hidrográficos e Topográficos de Belém Ltda, através do contrato n<sup>o</sup> 2009/011/00, assinado em 23 de dezembro de 2009, com publicação no Diário Oficial da União em 31 de dezembro de 2009, objetivando realizar serviços técnicos de engenharia necessários à vistoria e planejamento dos balizamentos implantados na hidrovia do baixo-Tocantins e na hidrovia Guamá-Capim.

**3.5.7 Acompanhamento dos Serviços de Manutenção e Conservação da Área do Porto de São Francisco (Prédios) e Embarcações Atracadas no Porto de São Francisco, Barcarena, Pará:** A AHIMOR realizou levantamento dos bens patrimoniais existentes no Porto de São Francisco / Unidade de Apoio de Dragagem, situado na cidade de Barcarena – Pará, assim como nas embarcações existentes, tais como: EMBARCAÇÃO DE FERRO - EMPURRADOR “RIO ACARÁ”; DRAGA GOIÁS; FERRY BOAT “HINDEMBURG FERNANDES”; FERRY BOAT “ENG<sup>o</sup> PEDRO FERREIRA LIBONATI” E E/M “EMP II”.

**3.5.8 Preparação de Edital para Processo Licitatório de Contratação de Serviços de Engenharia Naval para a Recuperação Total das Embarcações Ancoradas no Porto São Francisco, Barcarena, PA:** A AHIMOR trabalhou na preparação de edital de Concorrência Pública para a recuperação das embarcações ancoradas no Porto de São Francisco, cidade de Barcarena, Pará. Processo concluído, para encaminhamento à CPL da AHIMOR e posterior encaminhamento à CODOMAR.

**3.5.9 Preparação do Edital para Processo Licitatório de Contratação de Serviços de Engenharia Naval para Recuperação Total das Embarcações Ancoradas à Montante da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, PA:** A AHIMOR trabalhou na preparação de edital de Tomada de Preços para a recuperação das embarcações ancoradas no lago situado à montante da Usina Hidrelétrica de Tucuruí. Processo concluído, para encaminhamento à CPL da AHIMOR e posterior encaminhamento à CODOMAR.

**3.5.10 Levantamento Orçamentário para Licitação de Serviços Topográficos da Área do Porto de São Francisco, Barcarena, PA:** A AHIMOR preparou os levantamentos orçamentários dos serviços de topografia da área do Porto de São Francisco, na cidade de Barcarena, Pará. Processo encaminhado à CPL, para prosseguimento de convites a empresas licitantes interessadas.

**3.5.11 Levantamento Orçamentário para Licitação de Projetos Arquitetônicos, Elétrico e Hidro-Sanitário dos Prédios do Porto de São Francisco, Barcarena, PA:** A AHIMOR, por necessidades técnicas de licenciamento ambiental e outros, exigidas por órgãos públicos competentes, realizou levantamentos orçamentários para licitação de serviços de Projetos arquitetônicos, elétricos e hidro-sanitário dos prédios do Porto de São Francisco, situado na cidade de Barcarena, Estado do Pará.

Apesar dos resultados positivos alcançados, ainda há muito a ser realizado pela AHIMOR, objetivando o benefício institucional. Há de se considerar que, após um período de entraves burocráticos e de ordem estrutural, a AHIMOR destacadamente neste exercício de 2009, retomou o rumo do desempenho positivo, através da gestão de sua Superintendência e toda sua equipe de trabalho.

Destacamos também que para continuar em linha reta para o desenvolvimento, a AHIMOR terá que contar com o contínuo compromisso de seus quadros, como também deverá buscar a formação dos seus profissionais, objetivando atender às demandas da sociedade organizada e produtiva.

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

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



No exercício de **2009**, foram implementadas diversas melhorias nas varias áreas de atuação da **AHIMOR**, obtidas através da contratação de Empresas para prestação dos serviços de manutenção preventiva e corretiva em condicionadores da ar, recarga e manutenção de extintores CO2, reparos na rede telefônica interna, serviços de assistência técnica nas maquinas copiadoras, serviços de manutenção nas embarcações, manutenção e reparos nos veículos e equipamentos de apoio aos serviços de campo, como moto-serras, guinchos thirfor, motores de popa, carretas reboque, dentre outros.

Na área de **Recursos Humanos** a **AHIMOR** proporcionou treinamentos de seus empregados lotados na Sede, através de cursos de atualização e aperfeiçoamento em Informática e em Pregão presencial e eletrônico.

Dentre os Dispêndios realizados com as atividades desenvolvidas pela **AHIMOR** na manutenção e melhoramentos das Hidrovias, no período de **JANEIRO A DEZEMBRO DE 2009** , destacam-se :

**3.5.1 Pessoal e Encargos Sociais:** Foram realizados Dispêndios com 13º Salário, Diárias, Cargo de Confiança, Indenizações e Aviso Prévio, Encargos Sociais, (FGTS, INSS) que totalizaram o valor de R\$ 235.363,65 (duzentos e trinta e cinco mil, trezentos e sessenta e três reais e sessenta e cinco centavos).

### **3.5.2 Outras Despesas Correntes:**

**3.5.2.1 Material de Consumo, Combustíveis e Lubrificantes:** Durante o exercício de 2009, foram realizadas despesas no valor de R\$ 46.662,54 (quarenta e seis mil seiscentos e sessenta e dois reais e cinquenta e quatro centavos), com aquisição de material para escritório, material de limpeza, mantimentos, materiais e acessórios para veículos, materiais e acessórios para embarcação, manutenção de bens móveis e imóveis, combustíveis, lubrificantes, e outros.

**3.5.2.2 Passagens e Despesas com Locomoção:** Foram efetuadas despesas no valor de R\$ 19.328,36 (dezenove mil trezentos e vinte e oito reais e trinta e seis centavos).

**3.5.2.3 Remuneração de Serviços:** Foram realizados em 2009, dispêndios com remuneração de Serviços de Natureza Eventual, prestado por pessoa física sem vínculo empregatício, no valor de R\$ 35.014,44 (trinta e cinco mil quatorze reais e quarenta e quatro centavos).

**3.5.2.4 Outros Serviços de Terceiros:** Despesas com Outros Serviços de Terceiros, foram efetuadas em 2009, no valor global de R\$ 377.369,00 (trezentos e setenta e sete mil, trezentos e sessenta e nove reais), referente ao pagamento de Programa de Alimentação do Trabalhador, Treinamento de Pessoal, Locação de Máquina Fotocopiadora, Transportes e Fretes, Manutenção de Bens Móveis , Telefone, água, Esgoto e Energia Elétrica, Correios, Publicidade e Propaganda, Despesas Bancárias, Seguro, Outros Serviços, Despesas Miúdas, Publicações, Treinamento, Seguro, Estagiários, Internet.

### **3.6 Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental - AHIMOC:**

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

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

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

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

A Hidrovia do Madeira é composta pelos Rios Solimões (1.620 km navegáveis), Amazonas (1.488 km navegáveis), Negro (1.160 km navegáveis), Branco (440 km navegáveis), Juruá – Trecho 01 (1.850 km navegáveis), Juruá – Trecho 02 (1.270 km navegáveis), Purus – Trecho 01 (1.456 km navegáveis), Purus – Trecho 02 (810 km navegáveis), Japurá (721 km navegáveis), e Madeira (1.193 km navegáveis).

Durante o exercício de 2009, a AHIMOC, em razão da insuficiência de recursos financeiros para desenvolvimento dos serviços públicos que lhe competem, evitando maiores prejuízos aos usuários, optou por desenvolver estudos para atualizações orçamentárias, elaborando planilhas de custos de todos os serviços e seus respectivos Projetos Básicos. Após destacadas as dotações orçamentárias serão licitadas, ficando como plano de metas para 2010.

**3.6.1 Atividades Desenvolvidas:** Podemos destacar os estudos que nortearam o ano de 2009.

#### **3.6.1.1 Rio Madeira:**

- a) Execução dos serviços de desobstrução do canal navegável do rio Madeira com retirada de paliteiros;
- b) Execução dos serviços de dragagem de manutenção de calado operacional da Hidrovia do Madeira;
- c) Manutenção das estações hidrométricas da Hidrovia do Madeira, trecho compreendido entre Porto Velho (RO) e Itacoatiara (AM);
- d) Execução de programa de estudo de qualidade física, química e biológica dos bancos de areia e da água da hidrovia do Madeira – monitoramento ambiental - LO 580/2006;
- e) Execução do projeto de educação ambiental na hidrovia do Madeira – educação ambiental - LO 580/2006;

- f) Reforma da sede da AHIMOC em Manaus;
- g) Aquisição de equipamentos para ampliação dos parques de dragagem da AHIMOC;
- h) Reforma dos equipamentos dos parques de dragagem da AHIMOC.

### 3.6.1.2 Paraná do Ramos:

- a) Execução de serviços de escavação e dragagem para aprofundamento e alargamento do furo do Pucu no município de Barreirinha, estado do Amazonas.

### 3.6.1.3 Municípios Amazonenses:

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

### 3.6.2 Desempenho:

No caso da **AHIMOC**, é perseguido o desempenho quantitativo (quantidade de quilômetros de vias) e o qualitativo (qualidade de manutenção praticada). Porém, no que diz respeito ao desempenho qualitativo, entendemos que um índice que indique apenas a navegabilidade (em dias no ano), encobre a real situação do efetivo desempenho da manutenção.

A maioria das vias navegáveis são naturalmente singradas durante os 365 dias, porém com extrema dificuldade na estiagem, com calado limitado e abaixo do necessário ao tipo de navegação comercial pesada que nelas operam.

#### 3.6.2.1 Índice de Dragagem de Manutenção para o calado operacional do Rio Madeira (qualitativo):

$$Iq_{\text{Drag}} = DR/DN \times 100$$

$Iq_{\text{Drag}}$  = Índice Qualitativo de Dragagem

DR = Dragagem Realizada

DN = Dragagem Necessária

$$DN = 650.000 \text{ m}^3$$

DR (2005) = 0,00 m<sup>3</sup> (Não Houve Dragagem)

DR (2006) = 81.418,30 m<sup>3</sup>

DR (2007) = 70.825,74 m<sup>3</sup>

DR (2008) = 0,00 m<sup>3</sup> (Não Houve Dragagem)

DR (2009) = 0,00 m<sup>3</sup> (Não Houve Dragagem)

$$Iq_{\text{Drag}} (2005) = \frac{0,00}{650.000} \times 100 = 0,00 \%$$

$$Iq_{\text{Drag}} (2006) = \frac{81.418,30}{650.000} \times 100 = 12,50 \% \text{ (M)}$$

$$Iq_{\text{Drag}} (2007) = \frac{70.825,74}{650.000} \times 100 = 10,89 \% \text{ (M)}$$

$$Iq_{\text{Drag}} (2008) = \frac{0,00}{650.000} \times 100 = 0,00 \%$$

$$Iq_{\text{Drag}} (2009) = \frac{0,00}{650.000} \times 100 = 0,00 \%$$

A dragagem necessária estimada para o Rio Madeira é: 650.000 m<sup>3</sup>/ano começando em julho com duas equipes de dragas.

### 3.6.2.2 Índice de Destocamento (qualitativo)

$$Iq_{\text{Dest}} = \frac{V_{\text{Dest}}}{VN} \times 100$$

Iq<sub>Dest</sub> = Índice Qualitativo de Destocagem

V<sub>Dest</sub> = Volume Destocado

VN = Volume Necessário de Destocamento

### 3.6.2.3 Destocagem de Manutenção:

$$VN = 10.000 \text{ m}^3$$

$$V_{\text{Dest}} (2005) = 3.620,91 \text{ m}^3$$

$$V_{\text{Dest}} (2006) = 0,00 \text{ m}^3 \text{ (Não realizada)}$$

$$V_{\text{Dest}} (2007) = 1.580,00 \text{ m}^3$$

$$V_{\text{Dest}} (2008) = 0,00 \text{ m}^3 \text{ (Não realizada)}$$

$$V_{\text{Dest}} (2009) = 0,00 \text{ m}^3 \text{ (Não realizada)}$$

$$Iq_{\text{Dest}} (2005) = \frac{3.620,91}{10.000} \times 100 = 36,20 \% \text{ (M)}$$

$$Iq_{\text{Dest}} (2006) = \frac{0,00}{10.000} \times 100 = 0,00 \%$$

$$Iq_{\text{Dest}} (2007) = \frac{1.580,00}{10.000} \times 100 = 58,5 \% \text{ (M)}$$

$$Iq_{\text{Dest}} (2008) = \frac{0,00}{10.000} \times 100 = 0,00 \%$$

10.000

$$Iq_{\text{Dest}}(2009) = \frac{0,00}{10.000} \times 100 = 0,00 \%$$

O Volume necessário a ser Destocado anualmente para que se tenha a situação adequada de desobstrução do canal no Rio Madeira é estimado em 10.000 m<sup>3</sup>, com o trabalho começando em julho com duas equipes de guindaste. Isto posto, fica claro que a qualidade está relacionada com a excelência nas atividades de desobstrução do canal navegável.

Indicadores de Qualidade (que só se aplica ao trecho de hidrovia atualmente mantido que corresponde somente a 26,08% das vias que precisam ser mantidas pelo MT):

#### 3.6.2.4 Indicadores de Quantidade:

Iqt = Indicador de Quantidade

HM = Quilômetros de Hidrovias atualmente mantidas

TVNM = Quilômetros totais de vias navegáveis com manutenção planejada pelo MT

$$Iqt = \frac{HM}{TVNM} \times 100$$

#### 3.6.2.5 Quilômetros totais de vias navegáveis com manutenção planejada pelo MT

Rio Branco = 390 Km (Caracará –RR até a Foz com o Rio Negro - AM);

Rio Negro = 372 Km (Manaus-AM até a Foz do Rio Branco-AM);

Rio Amazonas = 480 Km (Manaus-AM até a Fronteira com o Estado do Pará);

Rio Solimões = 1.750 Km (Manaus-Am até Tabatinga-AM);

Rio Madeira = 1.192 Km ( Porto Velho-RO até a Foz com o Rio Amazonas-AM).

**TOTAL: 4.148 KM**

#### 3.6.2.6 Quilômetros de Hidrovias atualmente mantidas

Rio Madeira = 1.192 Km ( Porto Velho-RO até a foz com o Rio Amazonas-AM)

$$Iqt = \frac{1.192}{4.184} \times 100 = 28,49 \%$$

### 3.6.2.7 Taxa de Navegação na Hidrovia do Madeira(TNHidMad)

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

$TNHidMad = 365/365 \Rightarrow TNHidMad = 1$

### 3.6.2.8 Custo de manutenção da Hidrovia do Madeira por KM.

Custo de manutenção da Hidrovia do Madeira por quilometro(CMnt)

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

CMnt não é aplicado no período em razão dos estudos para atualizações orçamentárias.

Proporção de Custo Operacional da Administração Hidroviária

Proporção de custo operacional da administração hidroviária(PCOpAdm)

$PCOp = \text{Custeio Operacional(R\$)} / \text{Custeio total(R\$)}$

$Cop = 1.634.795,90 / 4.344.186,13$

$Cop = 0,38$

A única via navegável em nossa jurisdição que não pode ser utilizada (mesmo de forma precária) durante todo o ano, é o Rio Branco (no trecho de sua Foz com o Rio Negro-AM até a cidade de Caracaraí-RR).

Com isso, o tratamento que deverá ser dispensado a essa via navegável deve ser diferenciado daquele que é dado às demais vias.

Nesse caso o primeiro resultado a ser perseguido por programas do MT, é, como faz a AHINOR, torná-lo navegável durante todo o ano, tirando assim do isolamento por via hidroviária, o Estado de Roraima, quando do período de Estiagem – 06 (seis) meses.

Quando for implementado o plano de manutenção da Hidrovia Negro-Branco, será apresentado então um índice semelhante ao utilizado pela AHINOR em que a qualidade é medida em dias navegados por ano.

### 3.6.3 Recursos Humanos:

A AHIMOC esteve presente em importantes cursos e eventos que tinham como tema o transporte hidroviário e gestão pública, onde destacamos:

**3.6.3.1 VI Seminário de Transportes e Desenvolvimento Hidroviário Interior**, realizado pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval – SOBENA, na cidade do Rio de Janeiro/RJ, de 20 a 23 de outubro de 2009;

**3.6.3.2 A Contribuição do Transporte Hidroviário ao Meio Ambiente**, fórum realizado no Auditório Nereu Ramos - Anexo II da Câmara dos Deputados, na cidade de Brasília/DF, em 04 de novembro de 2010;

**3.6.3.3 Como Depreciar e Reavaliar o Patrimônio Público**, curso realizado pela empresa CONSULTRE, na cidade de Brasília/DF, de 23 a 24 de novembro de 2009;

**3.6.3.4 Prática de Elaboração do Termo de Referência e as Normas de Elaboração do Edital nas Licitações Públicas** realizado pela empresa CONSULTRE, na cidade de São Paulo/SP, de 25 a 27 de novembro de 2009.

### **3.7 Administração das Hidrovias do Tocantins – Araguaia - AHITAR**

A jurisdição da **AHITAR** compreende a bacia Araguaia-Tocantins, que abrange os estados de Tocantins, Goiás, Maranhão, Pará e Mato Grosso, composta pelos Rios Araguaia (1.716 km navegáveis), Tocantins (1.588 km navegáveis) e Das Mortes (567 km navegáveis).

**3.7.1 Desempenho:** A **AHITAR** buscou cumprir seus objetivos e metas constantes do Programa de Trabalho proposto para o exercício de 2009, na forma do “Plano de Trabalho de Descentralização –PTD/2009” aprovado. Os recursos financeiros necessários foram disponibilizados.

A **AHITAR** executou em 2009 a meta prevista, ou seja, 1.639 Km de vias navegáveis devidamente seguras, perseguindo o cumprimento de Indicadores de economicidade, pois com redução nos custos na **AHITAR**, conseguiu-se superar o objetivo previamente projetado.

No que se refere à produtividade, durante o exercício de 2009, a **AHITAR** manteve seu índice de produtividade justificado pelas constantes melhorias efetuadas em seus equipamentos e utilização de novos métodos no desenvolvimento de suas atividades, proporcionando maior quantidade de serviços prestados.

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

#### **3.7.1.1 Taxa de Navegação:**

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

#### **3.7.1.2 Taxa de Manutenção:**

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

### 3.7.1.3 Custo de Manutenção / Km :

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

### 3.7.1.4 Proporção Custeio Operacional:

$$\mathbf{T_{cop}} = \frac{\text{Custeio Operacional da AH}}{\text{Custeio Total de AH}}$$

Os resultados obtidos pela **AHITAR** no exercício de 2009 relativos aos seus “Indicadores de Desempenho” estão assim apresentados:

$$\mathbf{T_{nav}} = \frac{210}{270} = 77,78 \%$$

$$\mathbf{T_{man}} = \frac{1.072 \text{ km}}{3.871 \text{ km}} = 27,69\%$$

$$\mathbf{C_{man}} = \frac{\text{R\$ 2.211.555,90}}{3.871 \text{ Km}} = \text{R\$ 571,31}$$

$$\mathbf{T_{cop}} = \frac{\mathbf{1.784.638,75}}{2.211.555,90} = 80,70\%$$

As Taxas obtidas pela **AHITAR** e informadas acima, estão compatíveis com o índice atual para o  $T_{nav} = 77,78$ . No caso da  $T_{man}$ , o índice já atingido foi de 27,69%, além da meta estabelecida para atingimento que era de 19,64% , estabelecida no PPA – 2008/2011 do MT.

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

O método gerencial estabelecido pela **AHITAR** para o monitoramento das execuções que



permitam avaliar os resultados operacionais do desempenho tem periodicidade mensal onde são levantados os dados relativos aos dias navegados no período bem como a quilometragem de via mantida em condições de navegabilidade. Tais informações são levantadas na mesma oportunidade da coleta dos dados da Estatística do Tráfego Hidroviário na bacia hidrográfica Araguaia/Tocantins.

Os estudos / pesquisas para levantamento da demanda potencial dos usuários dos serviços prestados pela **AHITAR** foram continuados neste exercício de 2009, pois os mesmos encontram-se incluídos no Plano Plurianual 2008 – 2011 do Governo Federal, constando do PROGRAMA: “Melhoramentos e Manutenção nas Hidrovias Interiores da Bacia Araguaia/Tocantins”, na Ação de Estudos e Projetos. Foram realizadas anualmente por amostragem, os levantamentos estatísticos de tráfego hidroviário nos principais rios da Bacia Araguaia/Tocantins, com informações das toneladas de cargas movimentadas nas Bacias, os portos de origem e destino, tipos de cargas e embarcações envolvidas.

No exercício de 2009, foram implementadas diversas melhorias nas várias áreas de atuação da **AHITAR**, obtidas através da contratação de Empresas para prestação dos serviços de manutenção preventiva e corretiva em condicionadores de ar, recarga e manutenção de extintores CO2, reparos na rede telefônica interna, serviços de assistência técnica nas máquinas copiadoras, serviços de manutenção nas embarcações King River e Rio Mearim, manutenção e reparos nos veículos e equipamentos de apoio aos serviços de campo, como moto-serras, guinchos thirfor, motores de popa, carretas reboque, dentre outros.

### **3.7.2 Recursos Humanos:**

No que diz respeito ao desenvolvimento de seus Recursos Humanos proporcionou treinamentos de seus servidores lotados na Sede, através de cursos de atualização e aperfeiçoamento em Informática e em Pregão presencial e eletrônico.

### **3.7.3 Recursos Financeiros:**

Os recursos financeiros de Custeio e Investimento em decorrência das limitações impostas por situações de ordem Orçamentária / Financeira, na liberação dos recursos financeiros, estabelecidos no Orçamento, não foram totalmente alocados tempestivamente.

Dentre os Dispêndios realizados com as atividades desenvolvidas pela **AHITAR** na manutenção e melhoramentos das Hidrovias, no período de Janeiro a Dezembro de 2009, destacamos:

#### **3.7.3.1 Pessoal e Encargos Sociais:**

Foram realizados Dispêndios com Salário Base, Função Gratificada, Adicional de Tempo de Serviço, Férias Antecipadas, Diferenças Individuais, Encargos Sociais, (FGTS, INSS, PORTUS, Salário Educação, etc.) 13º salário, Vale Transporte, Vale Alimentação, Seguro de Vida, e Outras Despesas de pagamento de pessoal que totalizaram no valor de R\$ 352.962,85 (trezentos e cinquenta e dois mil, novecentos e sessenta e dois reais e oitenta e cinco centavos) em 2008 e R\$ 426.917,15 (quatrocentos e vinte e seis mil, novecentos e dezessete reais e quinze centavos) em 2009.

### **3.7.3.2 Outras Despesas Correntes:**

**3.7.3.2.1 Material de Consumo:** Nos exercícios de 2008 e 2009, foram realizadas despesas com aquisições de materiais para manutenção de máquinas e equipamentos, materiais para processamento de dados, materiais de expediente, materiais para manutenção de veículo de apoio, materiais para manutenção dos sinalizadores, combustíveis, lubrificantes, material de copa e cozinha e outros.

**3.7.3.2.2 Outros Serviços de Terceiros:** Despesas com Outros Serviços de Terceiros, foram efetuadas nos exercícios de 2008 e 2009, referentes aos pagamentos de Serviços de Manutenção de Maquinas e Equipamentos, Manutenção dos Sinalizadores, Publicações oficiais, Manutenção de instalações, Serviços de Comunicação, Taxa de Água e Esgoto, Energia Elétrica e Serviços de Limpeza e conservação e Vigilância de bens móveis e imóveis, dentre outros.

### **3.7.4 Serviços de Manutenção e Melhoramentos de Hidrovias**

#### **3.7.4.1 Rio Tocantins:**

*a) Os serviços de Batimetria no Rio Tocantins no trecho de Miracema-TO e Estreito-MA, com extensão de 420 Km, foram executados pela Empresa Oliveiras – Montagens Elétricas e Construções LTDA. Para a Execução desses serviços de Melhoramentos, a **CODOMAR/AHITAR**, contratou a Empresa Oliveiras – Montagens Elétricas e Construções LTDA, Contrato N° 005/2008, Tomada de Preço n° 004/2008, no valor global de R\$ 420.000,00 (Quatrocentos e vinte mil reais) relativos a mobilização de equipamentos, pessoal complementar e execução dos serviços de Batimetria no Rio Tocantins no trecho de Miracema-TO e Estreito-MA, que ora foram executados 23,80% em 2008 e 76,20% em 2009.*

*b) Os serviços de Sinalização de Margem no Rio Tocantins no trecho compreendido entre Miracema-TO e Estreito-MA, com extensão de 420 Km. Para a Execução desses serviços de Melhoramentos, a **CODOMAR/AHITAR**, contratou a Empresa Cunha & Cunha LTDA – ME, Contrato N° 006/2008, no valor global de R\$ 390.000,00 (Trezentos e noventa mil reais) relativos a mobilização de equipamentos, pessoal complementar e execução dos serviços de Sinalização de Margem no Rio Tocantins no trecho compreendido entre Miracema-TO e Estreito-MA, que ora foram executados 25,64% em 2008 e 74,36% em 2009.*

*c) Os serviços de Estudo Hidrográfico do Canal de Navegação do Rio Tocantins no trecho compreendido entre Miracema-TO e Estreito-MA, com extensão de 420 Km. Para a Execução desses serviços de Melhoramentos, a **CODOMAR/AHITAR**, contratou a Empresa Oliveiras – Montagens Elétricas e Construções LTDA, Contrato N° 006/2009, no valor global de*

R\$ 75.620,00 (Trinta e sete mil seiscientos e vinte reais) relativos a mobilização de equipamentos, pessoal complementar e execução dos serviços Estudo Hidrográfico do Canal de Navegação do Rio Tocantins no trecho compreendido entre Miracema-TO e Estreito-MA, sendo que foram executados 50% em 2009 e 50% em 2010.

d) Os serviços de Elaboração do Projeto Executivo para a construção da sede da **AHITAR** em Palmas-TO, foram. Para a Execução desses serviços de Melhoramentos, a **CODOMAR/AHITAR**, contratou a Só Cimento Construções LTDA – ME, Contrato N° 007/2009, no valor global de R\$ 128.635,00 (cento e vinte e oito mil e seiscientos e trinta e cinco reais) relativos a mobilização de equipamentos, pessoal complementar e execução dos serviços de Elaboração do Projeto Executivo para a construção da sede da **AHITAR** em Palmas-TO, sendo que foram executados 50% em 2009 e 50% em 2010.

Estes trechos que foram beneficiados com os citados melhoramentos são de grande importância para a segurança da navegação local.

#### 3.7.4.2 Rio Araguaia

a) Os serviços de Reforma do Barco Rio Mearim, embarcação lotada na base da **AHITAR** no município de Conceição do Araguaia-PA. Para a Execução desses serviços de Melhoramentos, a **CODOMAR/AHITAR**, contratou a Empresa Serralheria BL LTDA – ME, Contrato N° 004/2008, Processo Licitatório n° 11/2009, no valor global de R\$ 137.500,00 (Cento e trinta e sete mil e quinhentos reais) relativos a mobilização de equipamentos, pessoal complementar e execução dos serviços de Reforma do Barco Rio Mearim, sendo que foram executados 36,36% em 2008 e 63,64% em 2009.

b) Os serviços de Reforma do prédio do escritório da base de Aruanã-GO, na base da **AHITAR** no município de Aruanã-GO. Para a Execução desses serviços de Melhoramentos, a **CODOMAR/AHITAR**, contratou a Empresa Só Cimento Construções LTDA – ME, Contrato N° 008/2009, no valor global de R\$ 82.380,22 (oitenta e dois mil trezentos e oitenta reais e vinte e dois centavos) relativos a mobilização de equipamentos, pessoal complementar e execução dos serviços de Reforma do prédio do escritório da base de Aruanã-GO, sendo que foram executados 50% em 2009 e 50% em 2010.

### 3.8 Administração da Hidrovia do Paraná - AHRANA:

Dentro do Plano de Melhoria para a Hidrovia do Paraná, a **AHRANA** desempenhou as seguintes atividades:

#### 3.8.1 Atividades de Campo:

- a) Foi concluída a manutenção corretiva do balizamento no trecho I, no reservatório da UHE de Itaipu com implantação de novos sinais e nova numeração sequencial;

- b) Foi concluída a implantação da sinalização náutica do acesso à Patromoria da Capitania Fluvial do Rio Paraná, num trecho de 6 km, com colocação de seis bóias e um farol;
- c) Foi concluída a replantação da sinalização náutica da ponte Paulicéia, num trecho de 4 km, com colocação de doze bóias;
- d) Foi concluída a verificação batimétrica das condições para construção de terminal hidroviário em Paranapaíba (MS) para a TRANSPETRO/GENEP – PETROBRAS;
- e) Foi concluído o levantamento batimétrico, com emissão de relatório, do canal secundário de acesso ao local denominado Porto XV para fins de identificação dos pontos críticos para dragagem, solicitado pela Prefeitura de Presidente Epitácio e pela Delegacia Fluvial de Presidente Epitácio, num trecho de 8km;
- f) Foi concluído o levantamento batimétrico, para verificação de profundidade e implantação da sinalização de acesso à Patromoria da CFRP em Foz do Iguaçu – PR, num trecho de 6km;
- g) Foi concluída a verificação no campo da manutenção das condições de projeto do balizamento do Rio Grande, num trecho de 80km;
- h) Foi realizado 71,5 km, com 19 sinais da campanha de manutenção corretiva do balizamento no Trecho III, de 270 km, com conclusão prevista para 2010;
- i) Foi realizado 225 km, com 68 sinais da campanha de manutenção corretiva do balizamento no Trecho IV, de 225;
- j) Foi efetuado o levantamento hidrográfico, com emissão de relatórios, em área para implantação de terminal de captação de etanol, em Presidente Epitácio (SP), solicitado pela TRANSPETRO/GENEP/PETROBRÁS, numa área de 60 hectares;
- k) Foram concluídas as inspeções nos principais terminais de cargas e nas travessias situadas nas rotas de navegação para atualização de cadastro;
- l) Foram concluídas as coletas e processamento de dados estatísticos de movimentação de cargas para alimentar o Banco de Dados do Ministério dos Transportes (ANTAQ e DNIT).

### **3.8.2 Atividades Institucionais:**

- a) Participação no Comitê Técnico da Hidrovia Tietê – Paraná - CTHTP, que envolve representantes dos segmentos ligados à navegação, como Administradoras de Hidrovias, Sindicatos dos Fluviários, dos Armadores, dos Areeiros, Capitania Fluviais, Delegacias Fluviais, IPT, e outros ligados à atividade de navegação;
- b) Visita Técnica à Usina Hidrelétrica e Eclusa de Bariri, para acompanhamento da equipe da Eletronorte/DAQ para conhecimento das experiências do Departamento Hidroviário em relação às normas de tráfego e das manutenções e sistemas de operação das eclusas na Hidrovia do Tietê;
- c) Participação no Comitê de Vias Navegáveis Interiores – CVNI;
- d) Participação do Grupo de trabalho G5+1, como membro convidado do grupo instituído pelo Conselho Nacional de Secretários de Transportes, com a finalidade de desenvolvimento do transporte hidroviário nos rios Paranapaíba, Paraná e Tietê.

### **3.8.3 Atividades Administrativas:**

- a) Foram realizadas licitações na modalidade Pregão Eletrônico para aquisição de um caminhão, uma pick up cabine dupla 4x4, um guindaste hidráulico veicular e para serviços de manutenção de veículos;
- b) Foram realizadas licitações na modalidade Convite para fornecimento de vale alimentação para os empregados;
- c) Na área de patrimônio, foi efetuado o levantamento para transferência dos bens registrados no patrimônio da **CODESP** para o da **CODOMAR**, na sede da **AHRANA** e nas bases operacionais de Guaíra (PR) e de Presidente Epitácio (SP);
- d) Na área de Recursos Humanos, foi proporcionado programa de capacitação técnica e administrativa através de cursos especializados para os servidores do **DNIT** lotados na **AHRANA**.
- e) Durante 2009, a **AHRANA** gerenciou contratos de prestação de serviços de apoio técnico e administrativo (Empresa Nacional de Serviços Ltda), de locação de imóvel (Topázio Administração de Bens e Assessoria Ltda), de fornecimento de vale alimentação (Companhia Brasileira de Soluções e Serviços Visa Vale), de provedor de acesso à internet, de hospedagem no site, de localização e monitoramento de veículos, de fornecimento de cartão de combustível, de locação de multifuncional, de fornecimento de passagens aéreas e de monitoramento do sistema de alarme na sede da **AHRANA**.

#### 3.8.4 Estudos e Projetos:

- a) Concluído Projeto Básico do Trecho II, em corrente livre, desde Guaíra até UHE Porto Primavera, num trecho de 245km;
- b) Concluído Projeto de Sinalização Náutica do acesso à Patromoria da Capitania Fluvial do Rio Paraná, num trecho de 6km;
- c) Concluída a Revisão do Projeto de sinalização Náutica da ponte Paulicéia, num trecho de 4km;
- d) Concluído Projeto de sinalização do Parque Figueiral com a finalidade de delimitação de área para navegação de esporte e recreio por solicitação da prefeitura de Presidente Epitácio (SP);
- e) Concluídas as atualizações do Relatório de Dados e Informações/2009;
- f) Concluído Relatório para registro da movimentação de cargas na Hidrovia;
- g) Concluído Normas e Procedimento para elaboração de relatórios, aprovação de travessia de linhas de Transmissão Elétrica sobre o canal de navegação e sistematização das inspeções técnicas realizadas em conjunto com a Marinha do Brasil, para determinação dos índices de eficácia do balizamento.

### 3.9 Convênio de Apoio Técnico e Financeiro celebrado entre o Departamento de Infraestrutura de Transportes – DNIT e a Companhia Docas do Maranhão – CODOMAR:

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

As obras e serviços contratados para implantação dos portos no Estado do Amazonas tiveram início em 2006 e prosseguiram nos exercícios de 2007, 2008 e 2009, estando as mesmas dentro do prazo especificado. Os projetos dos portos do Estado do Amazonas contemplam a construção de um terminal de passageiros, um terminal de carga geral, muros e cercas para isolamento da área do porto, rampas, estacionamento, área de manobra, guarita, ponte de acesso e cais flutuante.

Para acompanhamento da execução do referido Convênio, segue sob forma de anexo, quadros demonstrativos.

### **ITEM 3 – INFORMAÇÕES SOBRE RECURSOS HUMANOS DA UNIDADE**

#### **1. Composição dos Recursos Humanos:**

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

Em 20 de junho de 2008, foi publicado no Diário Oficial da União, a Portaria nº 164 do Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão, deferindo o retorno ao serviço dos empregados da **CODOMAR Alberto José Gaspar Picanço** – Processo nº 04599.50619/2004-95, **José Rodrigues de Castro** – Processo 04599.506202/2004-71 e **João Oliveira Lisboa** – Processo 04599.506201/2004-26, que requereram revisão de anistia. Os citados empregados retornaram à **CODOMAR** através das Portarias do Diretor Presidente da Companhia de nº 062/2008, 061/2008 e 063/2008, respectivamente.

Desde 2008, a área de atuação da Companhia foi ampliada em virtude da assinatura do **Convênio de Apoio Técnico e Financeiro para Gestão das Hidrovias e Portos Interiores Nacionais nº 007/2008/DAQ/DNIT**. Com a assinatura do citado Convênio e com o mesmo quadro de pessoal existente, **CODOMAR** gerencia todas as Administrações Hidroviárias do Brasil, com destaque para o controle, acompanhamento, assessoramento e fiscalização das atividades desempenhadas tanto pela **CODOMAR**, bem como pelas **Administrações Hidroviárias AHIMOR, AHIMOC, AHINOR, AHITAR, AHIPAR, AHSFRA, AHSUL E AHRANA** e dos portos fluviais que as integram.

#### **2. Informações sobre os contratos de terceirização de mão de obra:**

A **CODOMAR** possui os seguintes contratos terceirizados:

**2.1 Contrato nº 006/2008, DOU de 22.12.2008 – Pregão Eletrônico nº 015/2008 - EPS Recursos Humanos e Serviços Ltda:** prestação de serviços de apoio administrativo, compreendendo serviços de atividades auxiliares e de limpeza e conservação, em caráter subsidiário, atividade meio, no valor global de R\$ 137.978,04;

**2.2 Contrato nº 006/2009, DOU de 21.07.2009 – Pregão Eletrônico nº 015/2009 – L. Souza da Silva:** prestação de serviços terceirizado, de caráter subsidiário, atividade meio, de assistência técnica e administrativa área meio, no valor global de R\$ 478.499,99.

### **3. Indicadores Gerenciais sobre Recursos Humanos:**

Em virtude de seu quadro reduzido de 22 empregados, a **CODOMAR** não possui indicadores gerenciais sobre recursos humanos.

### **4. Análise crítica sobre a situação dos Recursos Humanos:**

Conforme explicado no Item 3 deste Relatório, apesar do aumento das atribuições da **CODOMAR** com a celebração do **Convênio de Apoio Técnico e Financeiro para Gestão das Hidrovias e Portos Interiores Nacionais nº 007/2008/DAQ/DNIT**, o quantitativo de pessoal permanece o mesmo.

### **ITEM 4 – INFORMAÇÕES SOBRE O RECONHECIMENTO DE PASSIVOS POR INSUFICIÊNCIA DE CRÉDITOS OU RECURSOS**

A **CODOMAR** não possui passivos dessa natureza.

### **ITEM 5 – INFORMAÇÕES SOBRE A INSCRIÇÃO DE RESTOS A PAGAR NO EXERCÍCIO E SALDOS DE RESTOS A PAGAR DE EXERCÍCIOS ANTERIORES**

A **CODOMAR** não possui registros dessa natureza.

### **ITEM 6 – INFORMAÇÕES SOBRE A TRANSFERÊNCIA MEDIANTE CONVÊNIO, ACORDO, AJUSTE, TERMO DE PARCERIA OU OUTROS INSTRUMENTOS CONGÊNERES, BEM COMO A TÍTULO DE SUBVENÇÃO, AUXÍLIO OU CONTRIBUIÇÃO**

Conforme já explanado, a **CODOMAR** assinou 16 **Convênios de Apoio Técnico e financeiro para gestão das Hidrovias e Portos Interiores Nacionais**, celebrado entre o **DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT E A COMPANHIA DOCAS DO MARANHÃO – CODOMAR**, cujo detalhamento dos repasses estão consignados no **anexo 01** deste Relatório.

Em relação ao **Convênio nº 007/2008/DAQ/DNIT**, o detalhamento dos repasses por Administração Hidroviária estão consignados no **anexo nº 02** deste Relatório.

### **ITEM 7 – INFORMAÇÕES SOBRE AS ENTIDADES FECHADAS DE PREVIDÊNCIA COMPLEMENTAR PATROCINADA, EM ESPECIAL QUANTO À CORRETA APLICAÇÃO DOS RECURSOS REPASSADOS, DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO PERTINENTE E OS OBJETIVOS A QUE SE DESTINAREM**

- a) **Nome:** PORTUS
- b) **Razão Social:** INSTITUTO DE SEGURIDADE SOCIAL – PORTUS
- c) **CNPJ:** 29.994.266/0001-89
  
- d) **Demonstrativo Anual, contendo:**

#### **I – Valor total da folha de pagamento dos empregados participantes:**

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

Com a celebração do **Convênio de Apoio Técnico para Gestão das Hidrovias e Portos Interiores nº 007/2008/DAQ/DNIT**, todos os empregados das Administrações Hidroviárias vinculados à **CODOMAR**, no caso **AHIMOC** e **AHINOR** foram cedidos pela **Secretaria Especial de Portos – SEP** ao **DNIT**.

Com a cessão dos empregados da **AHIMOC** e **AHINOR**, as despesas de pessoal e encargos, inclusive **PORTUS**, foram arcadas pelo **DNIT**.

#### **II – Valor total das contribuições pagas pelos empregados participantes:**

Em 2009, o total do pagamento relativo aos empregados participantes da **AHIMOC** foi de R\$ 16.875,56, e para a **AHINOR** foi de R\$ 29.681,60, valores estes a serem ressarcidos pelo **DNIT** para a **CODOMAR**.

#### **III – Valor total das contribuições pagas pela patrocinadora:**

Em 2009, a **CODOMAR** efetuou o pagamento de R\$ 44.655,29 da **AHINOR** e R\$ 25.990,53 da **AHIMOC**, relativo às contribuições pagas pela patrocinadora. Entretanto destacamos que os pagamentos serão ressarcidos pelo **DNIT** em virtude da cessão dos empregados.

No que se refere aos empregados da **CODOMAR** cujos vínculos empregatícios foram transferidos para a **EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA – EMAP**, em virtude da celebração do Convênio nº 016/2000, estes vinham sendo recolhidos pela **EMAP**, desde a celebração do citado Convênio 016/2000.

Em 25 de março de 2008, a Diretoria da **CODOMAR**, através da C/DP nº 049/2008, dirigida ao Diretor de Seguridade do **PORTUS**, Sr. José Camilo de Faria, manifestou surpresa diante da interferência do Instituto na relação firmada entre a **União** e o **Estado do Maranhão** (Convênio nº 016/2000), visto que o **PORTUS** abdicou unilateralmente da receita advinda da **Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP**, atual administradora do Porto do Itaqui.



Ao mesmo tempo, o referido Instituto, tenta convencer a **CODOMAR** a assumir a dívida que era paga pontualmente pela **EMAP**, mesmo conhecedora da atual situação da Companhia, que através do Convênio 016/2000, transferiu todos os seus ativos e receitas para a **EMAP**, que também assumiu o papel de patrocinadora no lugar da **CODOMAR**.

Em 27 de novembro de 2008, através da C/DP nº 255/2008, a Diretoria da **CODOMAR** solicitou gestões do Conselho de Administração da Companhia, no sentido de agendar reunião com o Ministério dos Transportes e **PORTUS**, visando regularizar a situação da contribuição dos assistidos e pensionistas, cujos pagamentos eram efetuados pela **EMAP**.

Em 29 de janeiro de 2009, na sala de reuniões da Consultoria Jurídica do Ministério dos Transportes, com a presença da Presidente do Conselho de Administração, Dra. Yolanda Correa Pereira, do Conselheiro da **CODOMAR**, Dr. Marco Antonio Prandini, do Conselheiro e Diretor Presidente da **CODOMAR**, Engº Washington de Oliveira Viégas, do Diretor Administrativo e Financeiro da **CODOMAR**, Economista Jorge Luiz Caetano Lopes e do Diretor de Seguridade do **PORTUS**, Dr. José Camilo de Faria, foi tratada a situação da Contribuição dos Participantes do **PORTUS**.

Presidindo a reunião, Dra. Yolanda Correa Pereira, questionou ao Dr. José Camilo de Faria sob a responsabilidade do pagamento do recolhimento anteriormente acordado entre a **CODOMAR**, **EMAP** e a **SNPH**.

O Diretor de Seguridade do **PORTUS** afirmou que o critério adotado foi o de identificar o patrocinador responsável pelo pagamento das contribuições dos assistidos e pensionistas, através da identificação do CNPJ da empresa que constava nas respectivas CTPS dos empregados no momento dos desligamentos, bem como a Empresa Patrocinadora que recolheu as últimas contribuições patronais e do participante, antes de sua entrada no benefício do **PORTUS**.

A partir desse critério, o **PORTUS** entende que a responsabilidade dos assistidos e pensionistas da **SNPH** e **EMAP**, antes da assinatura dos respectivos Convênios de Delegações firmados caberia à **CODOMAR**.

Na referida reunião, o Diretor Presidente da **CODOMAR** informou que os **Convênios nº 07/97** e **016/2000**, transferiram todas as responsabilidades para a **SNPH** e **EMAP**, respectivamente.

A Presidenta do **CONSAD/CODOMAR**, Dra. Yolanda Correa Pereira, questionou o motivo pelo qual a **CODOMAR** não foi convidada para participar de uma reunião, antes da adoção de uma medida unilateral de notificar a **SNPH** e **EMAP**, desobrigando-as de honrar compromisso que havia sendo tacitamente cumprido por elas. Que uma reunião amigável entre **CODOMAR**, **EMAP**, **SNPH** e **PORTUS** poderia ajustar essa questão junto aos Convênios formalizados.

O Diretor de Seguridade do **PORTUS** informou que o assunto foi amplamente discutido na Diretoria e no Conselho Deliberativo do **PORTUS**, onde os patrocinadores se representam através de seus Conselheiros.

#### **IV – Valor total de outros recursos repassados pela patrocinadora:**

---

#### **COMPANHIA DOCAS DO MARANHÃO – CODOMAR**

Aqui destacamos que a **CODOMAR** tem efetuado o pagamento relativo à Paridade Contributiva para com os **Participantes Assistidos** e a **RTSA**.

A dívida total relativa à **RTSA** da **CODOMAR** é de **R\$ 3.077.232,84**. A **AHIMOC**, vinculada à **CODOMAR** por força de Convênios anteriormente celebrados e atualmente com o **Convênio nº 007/2008/DAQ/DNIT**, possui dívida de **R\$ 184.350,99**.

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

O valor acima, atualizado até novembro/2005, perfaz o montante de **R\$ 3.256.132,11**, ficando especificado o pagamento em 240 parcelas mensais e sucessivas de **R\$ 23.031,37**. Em 2009, o total pago foi de **R\$ 325.302,71**.

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

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

As contribuições que relativas à **CODOMAR** e que continuam sendo feitas ao **PORTUS** em nome da Patrocinadora **CODOMAR** são as da **AHINOR** e **AHIMOC**, referentes às contribuições da Paridade Contributiva dos seus empregados, que possuem a qualidade de participantes do **PORTUS**. Essas contribuições, conforme já citado anteriormente, serão ressarcidas pelo DNIT em virtude da cessão desse pessoal.

#### **V – Discriminação da razão ou motivo do repasse de recursos que não sejam contribuições:**

A **CODOMAR**, conforme explicado no item IV, tem efetuado o pagamento relativo à Paridade Contributiva para com os Participantes Assistidos e a **RTSA**.

#### **VI – Valor total por tipo de aplicação e respectiva fundamentação legal:**

A **CODOMAR** não possui informações dessa natureza.

#### **VII – Manifestação da Secretaria de Previdência Complementar:**

A **CODOMAR** não possui informações dessa natureza.

**VIII – Política de investimentos da entidade fechada de previdência complementar, evidenciando o retorno das aplicações, conforme disposto no inciso V do art. 22 da Resolução 3506/2007 do CMN:**

A CODOMAR não possui informações dessa natureza.

**IX - Conclusões contidas no parecer da auditoria independente:**

A CODOMAR não possui informações dessa natureza.

**X - Conclusões do último estudo atuarial:**

A CODOMAR não possui informações dessa natureza.

**XI - Informações sobre as ações de fiscalização empreendidas no exercício com base no disposto no art. 25 da Lei Complementar nº 108/2001:**

A CODOMAR não possui informações dessa natureza.

**ITEM 8 – DEMONSTRATIVO DO FLUXO FINANCEIRO DE PROJETOS OU PROGRAMAS FINANCIADOS COM RECURSOS EXTERNOS, OCORRIDOS NO ANO E ACUMULADOS ATÉ O PERÍODO EM EXAME:**

A CODOMAR não administrou recursos dessa natureza.

**ITEM 9 – INFORMAÇÕES SOBRE RENÚNCIA TRIBUTÁRIA, CONTENDO DECLARAÇÃO DO GESTOR DE QUE OS BENEFICIÁRIOS DIRETOS DA RENÚNCIA, BEM COMO DA CONTRAPARTIDA, COMPROVARAM, NO EXERCÍCIO, QUE SE ENCONTRAM EM SITUAÇÃO REGULAR EM RELAÇÃO AOS PAGAMENTOS DOS TRIBUTOS JUNTO À SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL – SRF, AO FUNDO DE GARANTIA POR TEMPO DE SERVIÇOS – FGTS E À SEGURIDADE SOCIAL:**

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

**ITEM 11 – INFORMAÇÕES SOBRE PROVIDÊNCIAS ADOTADAS PARA DAR CUMPRIMENTO ÀS DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DO TCU EXPEDIDAS NO EXERCÍCIO OU AS JUSTIFICATIVAS PARA O CASO DE NÃO CUMPRIMENTO:**

Durante o exercício de 2009, a Companhia Docas do Maranhão cumpriu todas as recomendações do órgão acima referenciado.

Todas as providências constantes no RELATÓRIO Nº 208648, da Controladoria Geral da União no Estado do Maranhão, foram plenamente cumpridas.

Entretanto enfatizamos, novamente, que ainda não foi cumprido o constante no **Proc. TC nº 015.703/2000-7 - ACÓRDÃO Nº567/2004 – 2ª CÂMARA** que determina ao Ministério dos Transportes que equacione todos os débitos oriundos da antiga Administração do Porto de Manaus, registrados perante os respectivos credores em nome da **Companhia Docas do Maranhão – CODOMAR**, de modo a permitir a baixa de todos os gravames que pesem sobre a **CODOMAR**, especialmente a exclusão de sua inscrição no CADIN.

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

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

A CONJUR/MT reconhece que:

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

*O descumprimento do pactuado pelo Estado do Amazonas levou a mencionada estatal a ser inscrita pelo Instituto Nacional do Seguro Social no Cadin – Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal, considerando que, nos termos do parágrafo único da Cláusula Primeira ficaram sem efeitos as responsabilidades a atribuições da CODOMAR, com relação ao Porto de Manaus, estabelecidas no Convênio de Descentralização nº 005/90 STN/DNTA e nos seus termos aditivos, a partir da assinatura daquele instrumento.*

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

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

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

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

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

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

*V. o reconhecimento por parte da então Secretaria de Transportes Aquaviários/STA/MT não implica a transferência de responsabilidade , mas tão somente o seu entendimento , quando admite que estariam excluídas as transferências das obrigações de que tratam a Cláusula Quarta. Demais disso, o próprio TCU se posiciona de forma contrária a esse entendimento quando afirma” até porque admitir tal posição seria determinar a inviabilidade de disposições contidas no instrumento de convênio e negar a presunção de legitimidade de que revestem os atos administrativos”;* e

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

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

Dessa forma, diante dos argumentos apresentados pela CONJUR/MT, informamos que até a presente data permanece a mesma situação anteriormente descrita no Relatório de Gestão relativo ao Exercício de 2008, isto é, a CODOMAR continua pagando a referida dívida que já perfaz o montante pago R\$ 2.766.375,70, sendo R\$ 2.327.092,67 relativo ao parcelamento do INSS, R\$ 439.283,03 relativo ao PAES.

**ITEM 12 – INFORMAÇÃO QUANTO AO EFETIVO ENCAMINHAMENTO AO ÓRGÃO DE CONTROLE INTERNO DOS DADOS E INFORMAÇÕES RELATIVOS AOS ATOS DE ADMISSÃO E DESLIGAMENTO, BEM COMO ATOS DE CONCESSÃO DE APOSENTADORIA, REFORMA E PENSÃO, EXIGÍVEIS NO EXERCÍCIO A QUE SE REFERE O RELATÓRIO DE GESTÃO NOS TERMO DO ART. 7º DA IN/TCU Nº 55/2007.**

No âmbito da CODOMAR não ocorreu nenhum ato dessa natureza, exceto o retorno dos anistiados já especificado no **Item 3** deste Relatório.

**ITEM 13 – DECLARAÇÃO DA ÁREA RESPONSÁVEL ATESTANDO QUE AS INFORMAÇÕES REFERENTES A CONTRATOS, BEM COMO SOBRE CONVÊNIOS, CONTRATOS DE REPASSE E TERMOS DE PARCERIA FIRMADOS ESTÃO DISPONÍVEIS E ATUALIZADAS, RESPECTIVAMENTE, NO SISTEMA INTEGRADO DE ADMINISTRAÇÃO DE SERVIÇOS GERAIS – SIASG E NO SISTEMA DE GESTÃO DE CONVÊNIOS, CONTRATOS DE REPASSE E TERMOS DE PARCERIA – SICONV, CONFORME ESTABELECE ART. 19 DA LEI Nº 11.768, DE 14 DE AGOSTO DE 2008.**

No âmbito da **CODOMAR** são inseridos dados somente no sistema SIASG.

São Luis, Ma, 19 de maio de 2010.

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

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

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