

# Relatório de Gestão

## 2010



**SPNT**

Secretaria de Política Nacional  
de Transportes

**Ministério  
dos Transportes**



## **Relatório das Atividades do Exercício de 2010**

O presente Relatório de Gestão, em observância à Instrução Normativa – TCU nº 63/2010, Decisões Normativas – TCU nº 107/2010 e nº 110/2010, Portaria TCU nº 277/2010 e Portaria CGU nº 2.546/2010, apresenta as atividades da Secretaria de Política Nacional de Transportes (SPNT/MT), órgão específico singular da estrutura organizacional do Ministério dos Transportes.

**MARCELO PERRUPATO**

Secretário de Política Nacional de Transportes

## SUMÁRIO

•	<b>QUADRO A.1.1 IDENTIFICAÇÃO DA UJ – RELATÓRIO DE GESTÃO INDIVIDUAL.....</b>	<b>4</b>
•	<b>2. INFORMAÇÕES SOBRE O PLANEJAMENTO E GESTÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA DA UNIDADE .....</b>	<b>5</b>
	2.1 RESPONSABILIDADES INSTITUCIONAIS DA UNIDADE .....	5
	2.1.1 <i>Competência Institucional</i> .....	5
	2.1.2 <i>Objetivos Estratégicos</i> .....	6
A)	<b>CONSELHO NACIONAL DE INTEGRAÇÃO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE – CONIT .....</b>	<b>13</b>
C)	<b>TREM DE ALTA VELOCIDADE (TAV) .....</b>	<b>14</b>
D)	<b>CONSELHO NACIONAL DE SECRETÁRIOS ESTADUAIS DE TRANSPORTES – CONSETRANS .....</b>	<b>14</b>
E)	<b>CÂMARA TEMÁTICA DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO (CTLOG) DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO (MAPA)</b>	<b>15</b>
F)	<b>PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DA REGIÃO TURÍSTICA DO MEIO-NORTE .....</b>	<b>15</b>
G)	<b>PROJETO “BRASIL 2022” .....</b>	<b>15</b>
H)	<b>GRUPO DE TRABALHO DE SEGURANÇA DE INFRAESTRUTURAS CRÍTICAS - TRANSPORTES / GABINETE DE SEGURANÇA INSTITUCIONAL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA (GTSIC-T/GSI) .....</b>	<b>15</b>
I)	<b>CAMPANHA “MIL CIDADES, MIL VIDAS” .....</b>	<b>16</b>
J)	<b>ACESSOS TERRESTRES AOS PRINCIPAIS PORTOS BRASILEIROS.....</b>	<b>16</b>
K)	<b>INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL .....</b>	<b>16</b>
L)	<b>PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO - PNV .....</b>	<b>17</b>
	▪ Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI:.....	17
	▪ Programa Passe Livre: .....	18
	<i>Viagens Internacionais do Secretário da SPNT/MT e de seu Substituto</i> .....	18
•	<b>2.2 – ESTRATÉGIA DE ATUAÇÃO FRENTE ÀS RESPONSABILIDADES INSTITUCIONAIS.....</b>	<b>20</b>
	I) DESENVOLVIMENTO DE ESTUDOS PARA ATUALIZAÇÃO DA BASE DE DADOS GEORREFERENCIADA DO PNLT, EM APOIO AO PROCESSO DE PERENIZAÇÃO – ETAPA II.....	20
	II) REAVALIAÇÃO DE ESTIMATIVAS E METAS DO PNLT. ....	21
	III) DESENVOLVIMENTO DE ESTUDOS E PESQUISAS DE NATUREZA CIENTÍFICA E TECNOLÓGICA, VISANDO A AVALIAÇÃO DA EFICÁCIA DA EXECUÇÃO DO PLANEJAMENTO GOVERNAMENTAL NO SETOR DE TRANSPORTES. ....	21
	IV) <i>Elaboração de Estudos e Pesquisas de Engenharia de Tráfego, visando a Coleta de Dados, o Tratamento e a Consolidação das informações sobre o tráfego diário médio anual nas rodovias federais, e a elaboração de matrizes de Origem e Destino de Mercadorias e Passageiros, para Atualização das informações da Base de dados Georreferenciadas do PNLT.</i> .....	22
	PROGRAMAS DA SPNT/MT:.....	24
•	<b>2.3 PROGRAMAS DE GOVERNO SOB A RESPONSABILIDADE DA UJ .....</b>	<b>28</b>
	2.3.1 EXECUÇÃO DE PROGRAMAS DE GOVERNO.....	31
	QUADRO A.2.1 – DEMONSTRATIVO DA EXECUÇÃO POR PROGRAMA DE GOVERNO.....	31
	<i>Quadro A.2.1.a</i> .....	31
	<i>Quadro A.2.1.b</i> .....	32
	2.3.2 EXECUÇÃO FÍSICA DAS AÇÕES REALIZADAS PELA UJ .....	33
•	<b>2.4 DESEMPENHO ORÇAMENTÁRIO/FINANCEIRO.....</b>	<b>33</b>

2.4.2.1.1 DESPESAS POR MODALIDADE DE CONTRATAÇÃO .....	34
<i>QUADRO A.2.8 – DESPESAS POR MODALIDADE DE CONTRATAÇÃO DOS CRÉDITOS</i>	
<i>ORIGINÁRIOS DA UJ</i> .....	34
AVALIAÇÃO DE 2010 .....	39
• <b>4. INFORMAÇÕES SOBRE A MOVIMENTAÇÃO E OS SALDOS DE RESTOS A PAGAR DE EXERCÍCIOS ANTERIORES .....</b>	<b>42</b>
• <b>5. INFORMAÇÕES SOBRE RECURSOS HUMANOS DA UNIDADE, CONTEMPLANDO AS SEGUINTE PERSPECTIVAS:.....</b>	<b>42</b>
• <b>6. INFORMAÇÃO SOBRE AS TRANSFERÊNCIAS MEDIANTE CONVÊNIO, CONTRATO DE REPASSE, TERMO DE PARCERIA, TERMO DE COOPERAÇÃO, TERMO DE COMPROMISSO OU OUTROS ACORDOS, AJUSTES OU INSTRUMENTOS CONGÊNERES, VIGENTES NO EXERCÍCIO DE REFERÊNCIA.....</b>	<b>45</b>
• <b>7. INFORMAÇÕES SOBRE O FUNCIONAMENTO DO SISTEMA DE CONTROLE INTERNO DA UJ, CONTEMPLANDO OS SEGUINTE ASPECTOS:.....</b>	<b>49</b>
• <b>8. INFORMAÇÕES QUANTO À ADOÇÃO DE CRITÉRIOS DE SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL NA AQUISIÇÃO DE BENS, CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS OU OBRAS, TENDO COMO REFERÊNCIA O DECRETO Nº 5.940/2006 E A INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 1/2010, SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO DO MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO .....</b>	<b>51</b>
• <b>9. INFORMAÇÕES SOBRE A GESTÃO DO PATRIMÔNIO IMOBILIÁRIO DA UJ CLASSIFICADOS COMO “BENS DE USO ESPECIAL” DE PROPRIEDADE DA UNIÃO OU LOCADO DE TERCEIROS .....</b>	<b>51</b>
• <b>12. INFORMAÇÕES SOBRE AS PROVIDÊNCIAS ADOTADAS PARA ATENDER ÀS DELIBERAÇÕES EXARADAS EM ACÓRDÃO DO TCU OU EM RELATÓRIOS DE AUDITORIA DO ÓRGÃO DE CONTROLE INTERNO QUE FISCALIZA A UNIDADE JURISDICIONADA OU AS JUSTIFICATIVAS PARA O SEU CUMPRIMENTO.....</b>	<b>52</b>
<b>1.1 PROVIDÊNCIAS A SEREM IMPLEMENTADAS .....</b>	<b>56</b>
<b>2.1 PROVIDÊNCIAS A SEREM IMPLEMENTADAS .....</b>	<b>56</b>
<b>3.1 PROVIDÊNCIAS A SEREM IMPLEMENTADAS .....</b>	<b>56</b>
<b>4.1 PROVIDÊNCIAS A SEREM IMPLEMENTADAS .....</b>	<b>56</b>
<b>5.1 PROVIDÊNCIAS A SEREM IMPLEMENTADAS .....</b>	<b>57</b>
<b>6.1 PROVIDÊNCIAS A SEREM IMPLEMENTADAS .....</b>	<b>57</b>
ANEXO I .....	59
Composição do CONIT e Evolução de Investimentos .....	59
ANEXO II .....	62
Árvore Hiperbólica.....	62
ANEXO III.....	65
Localização do Museu Ferroviário Nacional – M.F.N. ....	65
ANEXO IV .....	68
Declaração do Contador da Unidade Gestora, do Rol de Responsável, e de apresentação anual de Declaração de bens e Rendas .....	68

- **QUADRO A.1.1 IDENTIFICAÇÃO DA UJ – RELATÓRIO DE GESTÃO INDIVIDUAL**

<b>Poder e Órgão de vinculação</b>			
<b>Poder: Executivo</b>			
<b>Órgão de Vinculação: Ministério dos Transportes</b>		<b>Código SIORG:002846</b>	
<b>Identificação da Unidade Jurisdicionada</b>			
<b>Denominação completa: Secretaria de Política Nacional de Transportes</b>			
<b>Denominação abreviada: SPNT/MT</b>			
<b>Código SIORG: 740708</b>	<b>Código LOA: 39000</b>	<b>Código SIAFI: 390040</b>	
<b>Situação:Ativo</b>			
<b>Natureza Jurídica: Órgão Público</b>			
<b>Principal Atividade: Administração Pública</b>		<b>Código CNAE:8111-6</b>	
<b>Telefones/Fax de Contato:</b>	(061) 2029-7589	(061) 2029-7590	(061) 2029-7600
<b>Endereço eletrônico: <a href="mailto:spnt.mt@transportes.gov.br">spnt.mt@transportes.gov.br</a></b>			
<b>Página da Internet: <a href="http://www.transportes.gov.br">HTTP://www.transportes.gov.br</a></b>			
<b>Endereço Postal:</b> Esplanada dos Ministérios – Secretaria de Política Nacional de Transportes/MT Edifício anexo 4º Andar – Ala Oeste - CEP: 70.044-900 – Brasília/DF			
<b>Normas Relacionadas à Unidade Jurisdicionada</b>			
<b>Normas de criação e alteração da Unidade Jurisdicionada</b>			
<b>Norma de criação: Decreto nº 4.721, de 05 de junho de 2003</b>			
<b>Outras normas infralegais relacionadas à gestão de estrutura da Unidade Jurisdicionada</b>			
<b>Regimento Interno: Portaria Ministerial nº 399 de 26 de julho de 2004, publicada no Diário Oficial da União de 27 de julho de 2004.</b>			
<b>Manuais e publicações relacionadas às atividades da Unidade Jurisdicionada</b>			
<b>Unidades Gestoras e Gestões relacionadas à Unidade Jurisdicionada</b>			
<b>Unidades Gestoras relacionadas à Unidade Jurisdicionada</b>			
<b>Código SIAFI:</b>	<b>Nome</b>		
<b>Gestões relacionadas à Unidade Jurisdicionada</b>			
<b>Código SIAFI:</b>	<b>Nome</b>		
<b>Relacionamento entre Unidades Gestoras e Gestões</b>			
<b>Código SIAFI da Unidade Gestora</b>	<b>Código SIAFI da Gestão</b>		

- **2. Informações sobre o Planejamento e Gestão Orçamentária e Financeira da Unidade**

## **2.1 Responsabilidades institucionais da unidade**

### **2.1.1 Competência Institucional**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IX - assessorar administrativa e tecnicamente o CONIT.

#### **Estrutura:**

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

- a) Departamento de Planejamento e Avaliação da Política de Transportes – DPAPT
  - Coordenação-Geral de Estatística - CGEST
  - Coordenação-Geral de Planejamento - CGPLAN

- Coordenação de Planos, Programas e Projetos - COPPR
  - Coordenação de Tecnologia – CTEC
  - Coordenação-Geral de Avaliação de Política de Transportes - CGAPT
  - Coordenação de Avaliação e Integração de Políticas - COAIP
  - Coordenação de Controle e Acompanhamento – COCAP
- b) Departamento de Outorgas – DEOUT
- Coordenação-Geral de Análise e Editais - CGAE
  - Coordenação de Suporte Técnico e Operacional - COSUT
  - Divisão de Apoio Técnico e Operacional - DIATO
  - Coordenação-Geral de Avaliação e Estudos Econômicos - CGEE
  - Coordenação de Avaliação Técnica – COAT
- c) Departamento de Relações Institucionais – DERIN
- Assessor Técnico
  - Assistente Técnico

Compete a SPNT/MT subsidiar a formulação e elaboração da Política Nacional de Transportes, de acordo com as diretrizes propostas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT, promover a articulação das políticas de transportes do governo federal, analisar planos de outorga, incentivar a realização de estudos e pesquisas visando a melhor alocação e agendamento das aplicações dos recursos de investimentos em infraestrutura de transportes, planejar estrategicamente o setor de transportes e assessorar as instâncias superiores e, administrativa e tecnicamente, o CONIT, cuja instalação ocorreu em 24 de novembro de 2009.

A Figura 1, constante do **Anexo I** demonstra a composição do CONIT.

### 2.1.2 Objetivos Estratégicos

No ano de 2010, as ações principais da SPNT/MT se concentraram na Reavaliação de Estimativas e Metas do Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT, no estudo sobre a Avaliação da Eficácia da Execução do Planejamento Governamental no Setor de Transportes, ainda em fase preliminar e no planejamento da Pesquisa de Engenharia de Tráfego, visando a Coleta de Dados, o Tratamento e a Consolidação das Informações sobre o tráfego diário médio anual nas rodovias federais e a elaboração de matrizes de origem e destino de mercadorias e passageiros para atualização das informações da Base de Dados Georreferenciada do PNLT.

A SPNT/MT continuou atuando junto ao CONSETRANS, fórum que congrega todas as Secretarias de Transportes dos governos estaduais, para que os Estados continuem a ter ativa participação na atualização do PNLT e das lideranças mais significativas dos setores empresarial, de usuários e de trabalhadores, caso da CNI, CNA, CNC, ABDIB, FIESP, ANUT, CNT e CNTT, entre outras.

É apresentada na Figura 2, incluída no **Anexo I**, uma evolução histórica dos investimentos a partir de tratamento fiscal diferenciado.

A partir das indicações do PNLT, e de acordo com as disponibilidades financeiras, os projetos passam a integrar o Plano Plurianual – PPA e outros programas de

investimentos prioritários, a exemplo do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, continua sendo a diretriz do Governo Federal.

O enquadramento dos projetos e ações do Ministério dos Transportes para o então novo PPA do setor (2012/2015) já foi elaborado tendo por base as indicações constantes do portfólio de projetos do PNLT.

O atual portfólio do PNLT já faz indicações das principais intervenções em transportes para os próximos PPA's (2012/2015, 2016/2019, 2020/2023, 2024/2027 e 2028/2031).

Uma das principais metas do PNLT, a partir da prioridade a projetos de modalidade de menor custo, sobretudo apresentando maior rendimento energético – caso de hidrovias e ferrovias – continua sendo a mudança da matriz energética nos transportes, com a expectativa de redução da predominância do modal rodoviário para os próximos exercícios.

Finalmente, cabe destacar que a base de dados georreferenciada do PNLT permite executar simulações de 110 (cento e dez) produtos (soja, milho, minério, combustível etc.) que demandam serviços e infraestrutura de transporte. Tais simulações subsidiam as decisões da política de transportes.

#### **Princípios das ações:**

As ações da SPNT/MT continuaram, em 2010, a se pautar pelos seguintes princípios:

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

#### **Promoção de Políticas:**

No ano de 2010 a SPNT/MT continuou incentivando o desenvolvimento de políticas voltadas para os transportes no âmbito da logística nacional, promovendo:

- a) Articulação institucional com ministérios e governos estaduais na elaboração de planos e programas;
- b) Ampliação da busca de parceiros que possam contribuir na prestação de serviços públicos;
- c) Elaboração de estudos com vistas ao estabelecimento de diretrizes políticas para o aperfeiçoamento da operação dos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário;
- d) Intercâmbio com outros países tanto para adquirir como para oferecer tecnologias de desenvolvimento para o sistema de transportes.



## **Acompanhamento de Projetos de Lei:**

A SPNT/MT acompanhou, analisou e efetuou proposições a respeito de Projetos de Lei relacionados com o Setor Transporte. Além disso, continuou a participar de reuniões para tratar de assuntos como eclusas, cabotagem e outros relacionados ao transporte aquaviário, juntamente com outros ministérios, parlamentares e representantes do setor privado.

## **Gerenciamento do PPA:**

Também em 2010, coube à SPNT/MT, no âmbito do PPA – Plano Plurianual 2008-2011, o papel de gerenciar os Programas de “Gestão da Política de Transportes” e “Qualidade dos Serviços de Transportes”, monitorando as ações que os compõem.

## **Estudos e ações importantes desenvolvidos pela SPNT/MT:**

- Implantação no Ministério dos Transportes, em novembro de 2010, da Base de Dados Georreferenciada – BDG, facilitando aos seus técnicos o acesso às informações necessárias à avaliação de alternativas de transporte oferecidas pela multimodalidade, levando em conta, em especial, as áreas de preservação ambiental e terras indígenas.

A disponibilidade dessas informações e o emprego de modelos computacionais adequados possibilitam, por meio de simulações, avaliar as propostas de intervenção na infraestrutura de transportes relacionadas no Portfólio de Projetos do PNLT, bem como identificar soluções que minimizem os custos logísticos e de transportes com o menor impacto ambiental.

Para uma compreensão global da estrutura da base BDG e dos arquivos de dados e metadados que a compõem, pode-se fazer uso da navegação hiperbólica que permite a visualização de hierarquias de larga escala, privilegiando com maior espaço o elemento focado, situando-o no centro da tela, e colocando ao seu redor os demais elementos do contexto, reduzindo-os em tamanho na medida em que se distanciam do foco. As Figuras 3, 4 e 5, constantes do **Anexo II**, ilustram este tipo de navegação pela estrutura denominada “Árvore Hiperbólica do PNLT”:

- Implantação de ferramenta de análise logística e treinamento de técnicos do Ministério dos Transportes, capacitando-os a realizar simulações de rotas alternativas relativas à movimentação de produtos.

Essas simulações empregam ferramentas georreferenciadas adaptadas para otimização em sistemas de rede.

- Implantação do Sistema de Informações para o Planejamento Regional de Transportes – SIG-T objetivou dotar o Ministério dos Transportes de condições e instrumentos necessários para o conhecimento das demandas do setor, de forma a elaborar os diagnósticos e o planejamento normativo, operacional e estratégico, bem como permitir à sociedade o acompanhamento e o controle social das ações setoriais.

O SIG-T permite realizar as funções básicas de análise espacial, a partir de dados georreferenciados que representam a infraestrutura viária. Deve ser entendido, ainda, como instrumento de apoio à tomada de decisão nos processos de planejamento estratégico, hierarquizando as ações e projetos candidatos ao

portfólio do PNLT e considerando as dinâmicas sócio-econômicas e ambientais que permeiam a questão.

Ao longo de 2010 os trabalhos relacionados ao SIG-T compreenderam a finalização de sua implantação, abrangendo: recursos de manutenção da base de dados; entrega dos relatórios finais correspondentes à integração da base de dados georreferenciada do PNLT ao SIG-T e, ainda, aprofundamento do treinamento para os técnicos da SPNT/MT.

- O estudo “Reavaliação de Estimativas e Metas do PNLT”, objeto da Concorrência nº 001/2009-MT, cujo contrato foi formalizado em maio de 2010 com o vencedor da referida licitação pública, o Consórcio LOGIT-GISTRAN, tem a duração prevista de 18 (dezoito) meses. Os trabalhos estão tendo normal desenvolvimento e o Cronograma Geral de Serviços tem sido plenamente cumprido.

Em suas atividades ao longo de 2010, o Consórcio forneceu ao MT os 05 (cinco) primeiros produtos agendados no Cronograma Geral de Serviços, conforme previsto.

Relação dos produtos fornecidos pelo Consórcio ao Ministério dos Transportes:

- Diagnóstico da Situação Atual da Infraestrutura de Transportes, face à Programação de Investimentos do PNLT e à Evolução das Ações da PAC;
- Estruturação e Montagem da Base de Informações Levantadas por Pesquisas ou Coletadas em Fontes Secundárias e Introdução das Informações Levantadas no Sistema SIG-T;
- Caracterização dos Problemas Institucionais e Operacionais, e Limitação Prática nos Processos Atuais de Aquisição, Organização e Tratamento de Informações sobre a Operação dos Transportes;
- Desenvolvimento de Cenários Macroeconômicos (Tendencial, Pessimista e Otimista);
- Modelagem para Estimativa do Transporte de Passageiros (Ano Base);

Esses produtos, mesmo parciais, já estão subsidiando as atividades da SPNT/MT no balizamento de seus trabalhos de planejamento estratégico multimodal, e na análise de questões e demandas do Setor Transporte.

- Viabilidade de trens de passageiros entre Bento Gonçalves e Caxias do Sul, no Estado do Rio Grande do Sul, e entre Londrina e Maringá, no Estado do Paraná. Esse trabalho visa desenvolver estudos de viabilidade técnica e econômica para implantação de trens de passageiros entre as localidades citadas.

O projeto “Trens Regionais” que representa a implantação de serviços intermunicipais de transportes de passageiros sobre trilhos tem como objetivo básico o retorno dos trens de passageiros no país, praticamente extintos nos anos 90.

O uso direto do sistema ferroviário do país pelos cidadãos, e não somente pelos grandes produtores de commodities e empresas de logística provocarão significativo impacto no desenvolvimento das regiões.

Na retomada do Projeto Trens Regionais dentro do Programa de Resgate do Transporte Ferroviários, o Ministério dos Transportes selecionou 14 trechos Piloto, embasado em pesquisa de interesse efetuada junto a Municípios e das Secretarias de Estado dos Transportes.

Os trechos selecionados serão objeto de estudos de viabilidade técnica, operacional, ambiental, social e jurídica.

Os trechos selecionados são os seguintes:

<b>Estado</b>	<b>Trecho</b>	<b>km</b>
SE	São Cristóvão - Aracajú - Laranjeiras	40
PR	Londrina - Maringá	122
RS	Bento Gonçalves - Caxias do Sul	65
PE	Recife - Caruaru	139
RJ	Campos - Macaé	94
MG	Belo Horizonte - Ouro Preto / Cons. Lafaiete	149
SC	Itajaí - Blumenau - Rio do Sul	146
RS	Pelotas - Rio Grande	52
SP	Campinas - Araraquara	192
RJ	Santa Cruz - Mangaratiba	49
MG	Bocaiúva - Montes Claros - Janaúba	217
SP	São Paulo - Itapetininga	199
BA	Conceição da Feira - Salvador - Alagoinhas	238
MA/PI	Codó - Teresina	163

Os estudos de viabilidade para implantação dos trechos de Bento Gonçalves - Caxias do Sul, RS e Londrina - Maringá, PR, foram contratados no final de 2009 e iniciados em 2010 com a previsão de conclusão para fevereiro de 2011. Os produtos entregues encontram-se sob análise.

A perspectiva é de que sejam utilizados trens de tecnologia moderna do tipo VLT, que trafegarão nas linhas e nas faixas de domínio existentes dos trechos selecionados, hoje subutilizados. As linhas passarão por uma melhoria de qualidade técnico-operacional, visando possibilitar o incremento da velocidade comercial dos trens de passageiros, favorecendo o sistema.

▪ **Implantação do Museu Ferroviário Nacional - MFN.**

Tendo em vista a necessidade da preservação do patrimônio histórico e cultural das ferrovias implantadas no Brasil, desde 1984, o Governo Federal incluiu na Lei Orçamentária recursos para o desenvolvimento da ação “Estudos para a Revitalização do Patrimônio Histórico Ferroviário”.

Nesse sentido a SPNT/MT iniciou um estudo para implantação do “Museu Ferroviário Nacional - MFN”, onde se pretende expor representações do acervo e da história das ferrovias implantadas no País ao longo dos anos.

A ser implementado na área do Complexo Ferroviário de Barão de Mauá, da Estrada de Ferro Leopoldina, na cidade do Rio de Janeiro (devido à sua importância histórica e representatividade do complexo). Abrangendo, além do edifício da Estação Barão de Mauá e suas plataformas de embarque, o pátio e o prédio da Estação Francisco Sá.

O Museu se avizinhará à nova estação ferroviária, subterrânea, que será construída para implantação do trem de alta velocidade, proporcionando um contraste entre a moderna e a histórica tecnologia ferroviária implantada no Brasil.

Os estudos, iniciados em dezembro de 2009, foram entregues em novembro de 2010 e encontram-se sob avaliação da SPNT/MT, no sentido de analisar o produto entregue.

Os estudos buscaram incorporar o conceito de museus contemporâneos interativos, dinâmicos, multifuncionais e polinucleares. Sua estrutura resulta da readequação de espaços físicos existentes em conjunto com uma devida interação com o tecido urbano, satisfazendo plena manutenção, organização e recuperação dos acervos de material rodante, peças e documentos. Em conjunto, há a elaboração de um museu virtual, acessível pela internet, e a recuperação do complexo como “lugar” urbano, espaço de vivência, promoção da cultura e resgate de uma identidade nacional ferroviária.

Os estudos são abrangentes, envolvendo questões relativas a itens como história, conceitos e programas arquitetônico-urbanísticos, engenharia (com respectivos projetos), museologia, arquivologia, informatização, administração e finanças, de modo a possibilitar a equalização da proposta para sua correta implantação e a posterior manutenção operacional do museu.

Colaboram com o projeto do MFN: Ministério do Turismo, Ministério da Cultura, e o Ministério da Ciência e Tecnologia. Além dos Ministérios citados, apóiam a iniciativa o Governo do Estado do Rio de Janeiro, a Prefeitura do Estado do Rio de Janeiro, a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários – ANTF e a Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários – FAEF.

Cabe ainda relatar que por iniciativa e autoria do Senador Paulo Duque, do Estado do Rio de Janeiro, foi protocolado e está em tramitação no Congresso Nacional o Projeto de Lei do Senado nº 173/2010, que “Autoriza a União a criar o Museu Ferroviário Nacional Barão de Mauá e dá outras providências”.

O **Anexo III** mostra montagens sobre fotografias de satélite indicando a localização do MFN (Figuras 6 e 7).

- Desenvolvimento de Estudos e Pesquisas, de Natureza científica e Tecnológica, visando à Avaliação da Eficácia da Execução do Planejamento Governamental no Setor de Transporte.  
Esse trabalho foi iniciado em setembro de 2010 com apresentação do 1º Relatório, em novembro, referente aos estudos preliminares para especificação de informações e de resultados a serem obtidos com as pesquisas e os levantamentos dos dados sobre a execução de projetos de transportes.  
Tem-se como resultados principais, nesta fase preliminar, uma análise comparativa entre as proposições do planejamento estratégico em relação às atividades governamentais de investimentos no setor de infraestrutura de transporte, bem como a identificação das relações interinstitucionais envolvidas com tais investimentos o que permitiu a proposição de um procedimento metodológico para realização de pesquisas requeridas pelo Projeto.  
Em função desses resultados foi dado início à atividade de coleta de informações nas instituições executoras de projetos de transportes.
- Elaboração de Estudos e Pesquisas de Engenharia de Tráfego, visando a Coleta de Dados, o Tratamento e a Consolidação das Informações sobre o tráfego diário médio anual nas rodovias federais, e a elaboração de matrizes de origem e destino para atualização das informações da Base de Dados Georreferenciada do Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT.

Esse estudo foi iniciado em outubro de 2010, com o desenvolvimento de uma revisão técnica dos procedimentos já utilizados nas recentes pesquisas promovidas pelo Governo Federal para avaliação do volume de tráfego e identificação das origens e destinos das mercadorias e passageiros que utilizam o sistema rodoviário nacional.

Em dezembro de 2010 foi realizada uma apresentação técnica pelo Departamento de Educação e Cultura do Exército Brasileiro - DECEX/EB, responsável pela execução da pesquisa, sobre os aspectos metodológicos propostos para treinamento e capacitação das equipes de campo, localização dos postos e coleta das informações.

- A SPNT/MT também priorizou a implementação do Plano Hidroviário Estratégico – PHE, o qual tem como objetivo geral o estabelecimento, por parte do Governo Federal, de uma clara estratégia de desenvolvimento para o transporte hidroviário.

O PHE deverá incluir:

- a) Perspectiva estratégica;
- b) Quadro institucional renovado;
- c) Novo quadro de financiamento para o setor das vias navegáveis; e
- d) Plano de ação de médio e longo prazos.

Após a aprovação do respectivo Termo de Referência pelo Banco Mundial, foi iniciado o processo de seleção da empresa executora. O Ministério dos Transportes estabeleceu uma Comissão Técnica designada pela Portaria 262, de 15/09/2010, que tem a participação de dois servidores da SPNT.

De acordo com as normas do Banco Mundial, o processo licitatório está em andamento. Durante 2010 foram realizadas as seguintes etapas:

- ✓ Divulgação do certame licitatório e solicitação de “Expressão de Interesse” para as empresas interessadas em jornais de grande circulação;
  - ✓ Análise de 18 Expressões de Interesses e estabelecimento de lista curta composta pelas 6 empresas que efetivamente participarão do processo licitatório. O Relatório que estabeleceu a lista curta foi submetido ao Banco Mundial e aprovado;
  - ✓ Preparação do documento de Requerimento de Proposta a ser enviado às empresas que compõem a lista curta. Tal documento deverá ser aprovado pelo Banco Mundial; e
  - ✓ Estabelecimento do cronograma de atividades para análise das propostas, assinatura do contrato e início dos trabalhos.
- Foi desenvolvido a primeira fase de um estudo voltado à *Formulação de uma Política de Pedágio para implementação da 3ª Etapa do Programa de Concessão Rodoviária* para o aprimoramento da gestão e regulação dos futuros contratos de concessão:
    - Aspectos a serem aprimorados:
      - ✓ Reequilíbrio pela TIR da Proposta para novos investimentos;
      - ✓ Ausência de desconto tarifário por inexecução da conservação – utiliza-se apenas multa;
    - Ações para melhorar o modelo atual:
      - ✓ Regulação por nível de serviço;
      - ✓ Economia das concessões;

- ✓ Fluxo marginal para novos investimentos;
- ✓ Desconto tarifário por inexecução.

Em função da dinâmica do assunto, a sua atualização deverá ser permanente.

- Com relação ao Programa *de Estradas Vicinais para a Amazônia*, o Ministério dos Transportes desenvolveu, em parceria com a Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE) da Presidência da República, o Programa de Estradas Vicinais para a Amazônia – PREVIA, cujo objetivo é recuperar, manter e racionalizar parte da rede básica de estradas vicinais na Amazônia, promovendo sua articulação aos eixos estratégicos de transporte e a integração regional. Vale salientar que o PREVIA foi concebido e será implementado com a participação de estados e municípios.

A proposta estabelece que a implementação do PREVIA ocorrerá por meio de instrumentos de cooperação e transferência de recursos da União para os Estados da Amazônia Legal.

O cálculo do montante de recursos necessários à implantação do PREVIA contabiliza os custos para a recuperação de 20 mil Km, correspondendo a um custo unitário médio de R\$ 30 mil/km de estrada vicinal não pavimentada, incluindo-se a elevação do greide, a construção de obras-de-arte e implantação de sistema de drenagem para vias de baixo volume de tráfego.

Em 2010 foram elaborados propostas técnicas/administrativas com vistas à implementação do Programa PREVIA.

- Atuação junto a Comitês e Grupos de Trabalho:
  - a) **Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT**

A SPNT/MT, em 2010, realizou discussões internas com vistas à implementação dos seguintes comitês técnicos, propostos na reunião de inauguração do CONIT:

    - Logística para Agricultura e Agronegócio;
    - Indústria, Comércio e Serviços;
    - Operadores e Usuários;
    - Relações Institucionais e Assuntos Intersetoriais;
    - Integração e Assuntos Internacionais; e
    - Transportes Intermodal.
  - b) **Participação no Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN:**

O atual Conselheiro Titular representando o Ministério dos Transportes no CONTRAN pertence à equipe técnica da SPNT/MT. Participa das reuniões do Sistema Nacional de Trânsito e dos eventos envolvendo a segurança de trânsito. Além disso:

    - ✓ Participa de visitas técnicas para conhecimento de novas tecnologias do sistema de trânsito;
    - ✓ Participa da realização de estudos técnicos e testes para auxiliar a regulamentação de assuntos de competência do CONTRAN;
    - ✓ Analisa e faz relatoria de propostas de Resoluções para regulamentação do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, no setor de transportes;
    - ✓ Delibera sobre Resoluções;

- ✓ Analisa, também, na qualidade de relator e membro do CONTRAN, processos de multas em segunda instância, aplicados aos infratores da legislação de trânsito em Rodovias Federais; e
- ✓ Participa de eventos, fóruns e reuniões consideradas de grande relevância para o país, no setor de transportes e segurança no trânsito.

Em 2010 foram desenvolvidas no CONTRAN as seguintes atividades:

- ✓ Participação em 10 reuniões ordinárias e 7 reuniões extraordinárias do CONTRAN;
- ✓ Relato de 112 processos em tramitação no CONTRAN;
- ✓ Acompanhamento de testes de pesagem em balanças dinâmicas, tendo em vista a necessidade de regulamentação pelo CONTRAN (realizado juntamente com o INMETRO);
- ✓ Participação no Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito, responsável pela elaboração do Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020;
- ✓ Participação da elaboração e acompanhamento da implantação do “Projeto Vida no Trânsito” no Brasil (coordenado pela OPAS e Ministério da Saúde); e
- ✓ Acompanhamento da implantação do Latin-NCAP - Programa de Avaliação de Veículos Novos para a América Latina, desenvolvido pela PROTESTE em conjunto com a EuroNCAP (Europe – New Car Assessment Program).

**c) Trem de Alta Velocidade (TAV)**

A SPNT/MT continuou participando, em 2010, do grupo que cuida do processo de implantação do trem de alta velocidade (TAV) “Campinas - São Paulo - Rio de Janeiro”, destacando-se as seguintes atividades:

- ✓ Missões técnicas de reconhecimento das tecnologias empregadas;
- ✓ Reuniões de coordenação com Casa Civil, MDIC, MCT e FINEP para discussão da absorção da tecnologia ferroviária a ser transferida pelo futuro concessionário;
- ✓ Reuniões de acompanhamento dos estudos em desenvolvimento, contratados pelo BNDES, em especial no que tange aos temas de demanda, traçado preliminar e modelagem econômica – financeira do empreendimento;
- ✓ Reuniões de acompanhamento com o grupo de consultores independentes, contratado pela ANTT, com recursos do BIRD (Banco Mundial);
- ✓ Reuniões junto à ANTT e grupos representantes dos consórcios interessados, para discussão de aspectos relativos ao edital de licitação e contrato de concessão; e
- ✓ Participação no processo de elaboração do projeto de lei para a criação da ETAV – Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A.

**d) Conselho Nacional de Secretários Estaduais de Transportes – CONSETRANS**

A SPNT/MT, no papel de interlocutora do setor público para as ações de planejamento, continuou, em 2010, atuando junto ao Conselho Nacional de Secretários Estaduais de Transportes – CONSETRANS,

fórum que congrega todas as Secretarias de Transportes dos governos estaduais, no sentido de discutir assuntos relacionados com o planejamento da infraestrutura do setor de transportes.

**e) Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio (CTLOG) do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA)**

A SPNT/MT representa o Ministério dos Transportes na referida Câmara, cujo objetivo principal é promover ações para melhorar as condições da infraestrutura e logística do agronegócio nacional. A Câmara discute, analisa e faz proposições a respeito de demandas do Setor do Agronegócio, de programas e projetos relacionados à infraestrutura hidroviária, ferroviária, rodoviária e portuária nacional, bem como da legislação e da regulamentação pertinentes à circulação e logística dos produtos e insumos de interesse do referido Setor. Ao longo de 2010 os técnicos da SPNT/MT participaram de reuniões técnicas da CTLOG/MAPA, com destaque para reuniões que trataram de eclusas e transporte hidroviário.

**f) Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística do Meio-Norte**

A SPNT/MT participa do Grupo de Trabalho Interministerial - GTI do PDSRT do Meio Norte, objetivando apoiar as ações que possibilite a promoção do desenvolvimento turístico sustentado na Região.

Os representantes da SPNT/MT participaram de sete Consultas Públicas realizadas, bem como o acompanhamento das atividades para viabilização das Ações Prioritárias relativas ao setor de transporte.

Conforme deliberação da Coordenação, representante do Ministério dos Transportes integrará o Conselho Gestor do Plano.

**g) Projeto “Brasil 2022”**

A SPNT/MT, representando o Ministério dos Transportes, participou do Grupo que desenvolveu o Projeto “Brasil 2022”, coordenado pela Secretaria de Assuntos Estratégicos – SAE da Presidência da República.

Trata-se de um projeto de metas e ações estratégicas, por meio do qual foram identificados os aspectos mais importantes dos planos setoriais de cada ministério, divididos em quatro grandes áreas (infraestrutura, social, econômica e institucional), para estabelecimento de diretrizes com vistas ao desenvolvimento do Brasil.

Todos os ministérios participaram por meio de Grupos de Trabalho e a coordenação foi da SAE/PR com apoio da Casa Civil e do IPEA. Em 2010 foram definidas as metas e o Relatório Final, publicado em dezembro. O conteúdo do relatório final foi dividido em quatro grandes capítulos intitulados: “O Mundo em 2022”, “A América do Sul em 2022”, “O Brasil em 2022” e, finalmente, “As Metas do Centenário”.

**h) Grupo de Trabalho de Segurança de Infraestruturas Críticas - Transportes / Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (GTSIC-T/GSI)**

Ao longo de 2010 a SPNT/MT coordenou – por meio de três representantes técnicos – o Grupo de Trabalho de Segurança de



Infraestruturas Críticas – Transportes (GTSIC-T), no âmbito das rodovias e ferrovias sob jurisdição federal.

O referido Grupo conta com representantes do DNIT, DEC/EB, ANTT, Polícia Federal e Ministério da Defesa, e teve como missão levantar as rodovias e ferrovias prioritárias, do ponto de vista do conceito de infraestruturas críticas.

Foi utilizada a metodologia ARENA, criada pela ABIN, para classificação e posterior ranqueamento das IECs, sendo as rodovias agrupadas por região do país e as ferrovias de carga por malha concessionada e relevância de trecho operado. Tal seleção de trechos rodoviários e ferroviários críticos constituiu o produto de 2010 no Relatório das IECs.

**i) Campanha “Mil Cidades, Mil Vidas”**

Em 2010 a SPNT/MT representou o Ministério dos Transportes no Comitê Técnico Interinstitucional que coordenou as ações visando a referida campanha. Essa campanha foi promovida pela Organização Mundial da Saúde (OMS), Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) e pelo Ministério dos Transportes.

Tal evento ocorreu no Dia Mundial da Saúde (04 de abril de 2010). A SPNT/MT participou de todas as reuniões para as quais foi convocada, permanecendo, ainda, à disposição das mencionadas instituições para qualquer nova demanda que envolva aspectos do Setor Transporte.

**j) Acessos Terrestres aos Principais Portos Brasileiros**

Conforme decisão do CONIT, a partir de demanda da Secretaria Especial de Portos – SEP/PR, ficou estabelecido que a SPNT/MT passaria a considerar, prioritariamente, os acessos rodoviários e ferroviários aos principais portos brasileiros quando das atualizações e revisões do Plano Nacional de Política e Transportes – PNLT. Assim, nas reuniões de atualização do PNLT realizadas em 2010, de fevereiro a abril, a SPNT/MT levou aos participantes dos eventos (autoridades estaduais e representantes de entidades de classe, como CNT, CNI, CNA, ANUT, etc.) a preocupação em discutir e incorporar as demandas dos acessos terrestres (ferroviários e rodoviários) aos principais portos brasileiros.

**k) Integração da América do Sul**

A SPNT/MT representa o Ministério dos Transportes no processo de integração da América do Sul, atuando basicamente em duas vertentes principais:

- ✓ Atividades relacionadas à IIRSA - Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana, entre as quais se destacam as reuniões dos grupos técnicos executivos para discussão da visão estratégica e atualização do portfólio de projetos dos eixos sul-americanos de integração e desenvolvimento. Em 2010, a SPNT/MT esteve presente em todas as reuniões técnicas para as quais foi convocada; e
- ✓ Atividades coordenadas pelo Ministério de Relações Exteriores - MRE, relacionadas a processos bilaterais ou multilaterais de integração, entre os quais se destacam o MERCOSUL, a conectividade Brasil-Chile, Brasil-Suriname, Brasil-Guiana e a

Ferrovia Bioceânica Brasil-Paraguai-Argentina-Chile. Em 2010, merece destaque a realização, no mês de outubro, na cidade de João Pessoa/PB, da Reunião do Comitê de Transportes do MERCOSUL, promovido pela representação brasileira (Ministério dos Transportes).

#### **l) Plano Nacional de Viação - PNV**

Ao longo de 2010, assim como nos anos anteriores, a SPNT/MT fez o acompanhamento das atividades relacionadas ao PNV, analisou Projetos de Lei e processos relacionados à absorção de rodovias, inclusão de novos segmentos, acessos e modificação de diretrizes de rodovias planejadas.

#### ▪ Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI:

É um benefício tributário que foi instituído pela Lei nº 11.488, de 15/06/2007, como uma das medidas de incentivos no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC do Governo Federal.

Podem ser beneficiárias do REIDI pessoas jurídicas que tenham projetos aprovados para implantação de obras de infraestrutura nos setores de transporte, portos, energia, saneamento básico e irrigação.

O benefício consiste na suspensão da exigência do PIS/PASEP e CONFINS incidentes sobre a receita decorrente da venda de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos, novos, e de materiais de construção quando adquiridos por pessoa jurídica habilitada ao regime, para incorporação em obras de infraestrutura destinadas ao seu ativo imobilizado e também sobre a prestação de serviços por pessoa jurídica habilitada ao regime, quando aplicados em obra de infraestrutura destinadas ao ativo imobilizado.

A forma de habilitação e co-habilitação ao REIDI foi regulamentada pelo Decreto nº 6.144, de 03/07/2007, e o procedimento de aprovação dos projetos de infraestrutura no setor de transportes foi estabelecido pela Portaria GM MT nº 89, de 04/04/2008.

A participação da SPNT/MT nos processos referentes à aprovação dos projetos de infraestrutura no setor de transportes ao REIDI é regrada pela mencionada Portaria que, resumidamente, estabelece que:

- ✓ A solicitação deve ser apresentada pelo interessado à SPNT/MT, devidamente instruída;
- ✓ A SPNT/MT analisa a documentação apresentada em função das exigências estabelecidas e encaminha o respectivo processo à Agência Reguladora competente;
- ✓ Após as devidas análises e manifestação, a Agência retorna o processo à SPNT/MT para análise técnica conclusiva e elaboração de minuta de Portaria, submetendo à Secretaria Executiva para análise e posterior encaminhamento à Consultoria Jurídica – CONJUR.

Ao longo do exercício de 2010 os seguintes pleitos tramitaram pela SPNT/MT e tiveram a devida análise efetuada pelo Departamento de Outorgas – DEOUT/SPNT/MT:

- ✓ Viabahia Concessionária de Rodovias S.A., relativo ao projeto de concessão das rodovias BR-116/BA, BR-324/BA, BA-526 e BA-528;

- ✓ Concessionária Auto Raposo Tavares S.A., relativo ao projeto de exploração, mediante concessão, do Sistema Rodoviário constituído pela malha rodoviária estadual do Corredor Raposo Tavares;
  - ✓ Concessionária Bahia Norte S.A., relativo ao projeto de exploração, mediante concessão, do Sistema Rodoviário composto por trechos das rodovias BA-093, BA-512, BA-521, BA-524, BA-526 e BA-535;
  - ✓ Via Parque S.A., relativo ao projeto da ponte de acesso e sistema viário do Destino de Turismo e Lazer Praia do Paiva;
  - ✓ Cosan Operadora Portuária S.A., relativo ao projeto de recuperação e duplicação na malha ferroviária e terminal de transbordo e armazenagem em Itirapina.
- Programa Passe Livre:  
A concessão do Passe Livre às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual, nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, emitida pela SPNT/MT, foi disciplinada por meio da Portaria Interministerial nº 003, de 10/04/2001 e publicada em 11/04/2001 com base no Decreto nº 3.298, de 20/12/1999, que regulamenta a Lei nº 7.853, de 24/10/1989 e no Decreto nº 3.691, de 19/12/2000, que regulamenta a Lei nº 8.899, de 29/6/1994. A SPNT/MT continua prestando a sociedade este importante trabalho, no qual tem procurado estabelecer procedimentos administrativos para agilização da emissão das respectivas credenciais. De 2001 a 2010 foram emitidas 389.599 credenciais, das quais 56.119, somente em 2010.
  - Termo de Referência:  
Estudos para refinamento das informações constantes do PNLT ou estudos complementares mais detalhados para o setor de transportes se fazem necessários para melhorar os instrumentos de tomada de decisão. Destacamos o Termo de Referência, elaborado em 2010, sobre o estudo relativo à implantação do Sistema de Centros de Integração Logística no país.

## **Viagens Internacionais do Secretário da SPNT/MT e de seu Substituto**

### **Para Pequim/China**

Período: 8 a 18 de janeiro de 2010

Objetivo: Participar do I Seminário Sino-Brasileiro de Tecnologia Ferroviária, integrando, também, a delegação brasileira em visita oficial à República Popular da China, além de realizar visitas técnicas no sistema ferroviário chinês.

Resultado: Conhecimento de tecnologia ferroviária empregada para o transporte de passageiros da China.

### **Para Montevidéu/Uruguai**

Período: 23 a 27 de março de 2010

Objetivo: Participação, na qualidade de Coordenador Nacional pelo Brasil do SGT-5 “Transportes” do MERCOSUL, da “XI Reunião da Comissão do Artigo 16 do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre- ATIT”, organizada pela Associação Latino-Americana de Integração- ALADI, na cidade de Montevidéu, Uruguai, 24 a 26 de março de 2010, em período integral.

Resultado: Foram discutidos aspectos operacionais do ATIT, visando à adoção de medidas para facilitar o comércio entre os países membros da ALADI.

Para **Quito/Equador**

Período: 10 a 14 de abril de 2010

Objetivo: Verificar o andamento dos projetos integrantes dos seguintes Eixos de Integração da IIRSA: Eixo do Amazonas, Andino, Interoceânico Central e Peru-Brasil-Bolívia.

Resultado: Para cada Eixo, foram analisados os grupos de projetos, de forma específica, bem como a eventual inclusão ou retirada de novos projetos.

Para **Buenos Aires/Argentina**

Período: 21 a 23 de abril de 2010

Objetivo: Participação, como Chefe da Delegação Brasileira, na qualidade de Coordenador Nacional do SGT-5 pelo Brasil, da Reunião Técnica Preparatória da XXXIX Reunião do Subgrupo de Trabalho n° 5 “Transportes” do MERCOSUL.

Resultado: Foram analisados e discutidos uma ampla agenda de trabalho sobre inspeção técnica veicular, responsabilidade civil contratual do transporte internacional de passageiros, transporte de mercadorias perigosas, entre outros.

Para **Montevidéu/Uruguai**

Período: 3 a 5 de maio. 2010

Objetivo: Divulgação de oportunidades de investimentos no Uruguai, em diversas áreas.

Resultado: O encontro serviu para o MT conhecer cinco importantes projetos na área de infraestrutura apresentados pelo governo uruguaio que poderiam despertar interesse de investidores privados, brasileiros e uruguaios.

Para **Salta/Argentina**

Período: 18 a 22 de maio de 2010

Objetivo: Participar, como Chefe da Delegação Brasileira, na qualidade de Coordenador Nacional do SGT-5 pelo Brasil, da XXXIX Reunião do Subgrupo de Trabalho n° 5 “Transportes” do MERCOSUL.

Resultado: Foram analisados e discutidos uma ampla agenda de trabalho sobre o Setor de Transportes.

Para **Montevidéu/Uruguai**

Período: 20 a 22 de julho de 2010

Objetivo: Participar de Reunião sobre o Projeto de Integração Ferroviária Brasil-Uruguai, no Ministério dos Transportes e Obras Públicas, realizadas em Montevidéu-Uruguai.

Resultado: O encontro serviu para prosseguir na avaliação dos primeiros resultados dos trabalhos em desenvolvimento pelo governo uruguaio no sentido de resgatar o transporte ferroviário naquele país, bem como para alertar a concessionária brasileira América Latina Logística- ALL do compromisso assumido pelo governo brasileiro de voltar a operar comercialmente o trecho Cacequi-Santana do Livramento, no Rio Grande do Sul, fundamental para as pretensões do governo uruguaio.

Para **Buenos Aires/Argentina**

Período: 28 a 30 de julho de 2010

Objetivo: Participar da V Reunião do Grupo de Trabalho (GT) sobre Integração Ferroviária Bioceânica, no Palácio San Martín, sede da Chancelaria Argentina, em Buenos Aires.

Resultado: O encontro serviu para prosseguir na avaliação dos primeiros resultados do Estudo de Viabilidade para o Corredor Ferroviário Bioceânico, bem como ouvir as observações apresentadas pelos demais países integrantes do citado GT.

Para **Berlim/Alemanha**

Período: 19 a 26 de setembro de 2010

Objetivo: Participar da InnoTrans – Feira Internacional de Tecnologia de Transporte.

Resultado: Apresentação dos principais projetos brasileiros afetos ao setor ferroviário.

Para **Washington/Chicago/EUA**

Período: 4 a 14 de dezembro de 2010

Objetivo: Integrar a delegação brasileira que participou da missão “*Railway Integration and Locomotive Refurbishment Technologies Reverse Trade Mission*”, de responsabilidade do governo norte-americano através da *U.S. Trade and Development Agency (USTDA)*, incluindo reuniões e visitas técnicas nas cidades de Washington-DC, Chicago-IL, entre outras, nos Estados Unidos da América do Norte.

Resultado: Participação de seminários, reuniões e visitas técnicas, abordando temas relacionados a financiamento, integração e operação de ferrovias, material rodante e equipamentos de segurança e sinalização ferroviária.

- **2.2 – Estratégia de atuação frente às responsabilidades institucionais**

A principal missão da SPNT/MT é propor diretrizes políticas, objetivando prover a oferta de infraestrutura de transportes, que satisfaçam as necessidades dos usuários em termos de logística, qualidade e preços, considerando os aspectos sócio-ambientais e a promoção da sustentabilidade do desenvolvimento.

O processo de planejamento de transportes de modo federativo, participativo, interinstitucional e multimodal, liderado pela SPNT/MT, envolve todos os órgãos e entidades afins e correlatos com o setor transportes. Assim, em 2010, deu-se continuidade ao trabalho de planejamento para atualizar as demandas de investimentos em infraestrutura de transportes. Foi, também, incluído nesse planejamento um programa para melhor qualificar a logística do país no deslocamento de sua população e na movimentação de suas cargas, seja nos fluxos do abastecimento interno, seja no seu comércio exterior.

Ao longo de 2010, no processo de institucionalização do PNLT, destacaram-se os seguintes projetos:

I) Desenvolvimento de Estudos para Atualização da Base de Dados Georreferenciada do PNLT, em Apoio ao Processo de Perenização – Etapa II.

O PNLT, como instrumento orientador na formulação de políticas públicas do setor de transportes, está sendo perenizado e uma das atividades centrais dessa perenização é a atualização da Base de Dados Georreferenciada – BDG.

Essa atualização teve início em 2007 e, conceitualmente, deverá ser mantida de forma permanente, para que o Ministério dos Transportes possa implementar as tarefas de institucionalização e manutenção da BDG, que integrará o Sistema de Informações Georreferenciadas para Planejamento Regional de Transportes – SIG-T, em contínuo desenvolvimento na SPNT/MT.

Nesta segunda etapa de atualização, que ainda prossegue, foram mantidas algumas premissas básicas adotadas na primeira, particularmente aquelas referentes ao caráter

participativo, envolvendo todos os órgãos do governo, instituições e entidades dos setores públicos e privados, com interesses no setor de transportes.

De um total de nove atividades constantes desta ação, cinco haviam sido desenvolvidas em 2009 e quatro foram concluídas em 2010, conforme quadro a seguir:

<b>Etapa</b>	<b>Status</b>
Revisão dos Resultados do Portfólio de Projeto	Concluída
Desenvolvimento de Estudos para Integração da Base de Dados Georreferenciada do pNLT ao Sistema de Informações Geográficas em Transporte – SIG-T	Concluído
Desenvolvimento de Sistema Georreferenciado para Publicação via Internet das Informações de Planejamento do PNLT	Concluído
Estudo e Revisão dos Mecanismos Técnicos e Institucionais de Perenização do PNLT	Concluído

## **II) Reavaliação de Estimativas e Metas do PNLT.**

O objetivo do estudo é estabelecer e aplicar métodos de reavaliação das estimativas de demanda de transportes de cargas e passageiros e das metas e projeções do PNLT – em face da atual progressão dos projetos do PAC, da incorporação de novos projetos de interesse dos Estados Federados e dos impactos da recente crise econômica – com a análise da repercussão das novas estimativas sobre o portfólio de projetos do PNLT. Além disso, o estudo deve formular diretrizes para a sistematização dos processos de obtenção e análise de dados sobre a operação dos transportes. A reavaliação do PNLT estende, também, o horizonte de projeto para o ano de 2031, incorporando mais dois períodos de PPA ao portfólio atual.

A SPNT/MT preparou o devido Projeto Básico e os Termos de Referência do Edital de Licitação Pública, que ainda em 2009 foram analisados e aprovados pela Consultoria Jurídica do Ministério dos Transportes – CONJUR/MT. Em 23 de dezembro de 2009 foi lançada a licitação pública para realização do estudo em questão, prevendo-se a sua contratação para 2010. Em março de 2010 foram apresentadas as propostas concorrentes e, após análise das mesmas, foi declarado vencedor o Consórcio LOGIT-GISTRAN, contratado pelo Ministério dos Transportes em 19 de maio de 2010. O prazo para realização dos serviços é de dezoito meses.

Acompanhado pelos técnicos da SPNT/MT, desde a sua contratação o estudo tem tido normal desenvolvimento, em conformidade com o Cronograma geral de Serviços.

Cinco produtos, segundo o previsto, foram realizados e fornecidos ao Ministério dos Transportes em 2010. Os onze produtos restantes, atendido o Cronograma, deverão ser fornecidos ao MT até 19 de novembro de 2011.

## **III) Desenvolvimento de Estudos e Pesquisas de Natureza Científica e Tecnológica, visando a Avaliação da Eficácia da Execução do Planejamento Governamental no Setor de Transportes.**

O PNLT desenvolvido pela SPNT/MT foi estruturado, inicialmente, segundo o foco da movimentação de mercadorias na rede viária nacional, sendo proposta sob um arcabouço metodológico e científico, para orientar os investimentos governamentais no setor de transportes, a médio e longo prazo.

Esse planejamento considerou períodos de quatro anos, segundo as regras estabelecidas para os Planos Plurianuais, e delineadas geopoliticamente sob a visão de vetores logísticos.

Considerando como meta principal o equilíbrio da matriz de transportes de cargas, para o foco estabelecido pelo PNLT, foi por consequência dada prioridade à intensificação de projetos de integração modal visando à redução dos custos de logística e transportes para as principais cargas do comércio exterior e circulação interna.

Dessa forma, o PNLT estabeleceu suas proposições em termos de projetos ditos “transformadores”, ou seja, investimentos de otimização das rotas viárias com consequente ampliação de uso da navegação interior, do transporte de cargas ferroviário, da ampliação de capacidade rodoviária de acesso a esses outros modais e de reestruturação dos portos brasileiros e seus usos.

Assim, os investimentos estabelecidos nos portfólios de projetos do PNLT definiram - em termos de obras estruturantes para alcance das metas estabelecidas - as prioridades segundo princípios de viabilidade técnica e socioeconômica, agregados ao nexo político.

Nesse contexto, o Plano Plurianual - PPA vigente adotou essa orientação técnica para estabelecer o conjunto de recursos a serem propostos e legalmente autorizados, para que os órgãos executores governamentais implantem tais intervenções.

Passados três anos do atual Plano Plurianual, o Ministério dos Transportes, no seu processo de perenização da base de dados que sustenta o arcabouço metodológico e científico do PNLT, inicia uma nova fase de estudos e pesquisas para aprimoramento do mesmo e necessita de informações quanto à eficiência executiva das propostas estabelecidas para os investimentos no setor de transportes.

O PNLT carece de estudos sobre a efetiva implantação de seus projetos, em todos os modais, principalmente para avaliar o que deverá ser replanejado e quais foram às prioridades executivas do atual PPA.

Assim, faz-se necessário o desenvolvimento de estudos voltados para averiguação da eficácia da implantação do PNLT considerando os aspectos institucionais, orçamentários, técnicos e econômicos.

Estudos preliminares visando a especificação de informações e de resultados a serem obtidos com as pesquisas e os levantamentos das informações estão em fase de conclusão.

**IV) Elaboração de Estudos e Pesquisas de Engenharia de Tráfego, visando a Coleta de Dados, o Tratamento e a Consolidação das informações sobre o tráfego diário médio anual nas rodovias federais, e a elaboração de matrizes de Origem e**

## **Destino de Mercadorias e Passageiros, para Atualização das informações da Base de dados Georreferenciadas do PNLT.**

O planejamento estratégico dos transportes depende de dados e informações periódicas que demandam atividades específicas para sua obtenção, tabulação e utilização.

Nesse contexto, a identificação e caracterização do tráfego diário médio anual nas rodovias federais é uma das informações de maior relevância utilizada pelo arcabouço metodológico e científico do Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT.

A sua obtenção carece atualmente de mecanismos automatizados e gerenciados pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, que não opera contadores de tráfego mecanizados desde o ano de 2001.

Contando com os dados da pesquisa de tráfego executada na “Semana Nacional de Contagem de Tráfego”, pelo DNIT, em novembro de 2005, para fins de apoio ao desenvolvimento na época do Plano Diretor Nacional Estratégico de Pesagem, e posteriormente, em agosto de 2006 com as informações de uma pesquisa semelhante realizada, também pelo DNIT, em vinte pontos localizados em rodovias federais e estaduais que caracterizam os corredores rodoviários de transporte da soja, ambas executadas pelo uso dos “braços operacionais” do Exército Brasileiro – EB, o PNLT carece de dados atualizados sobre o tráfego de veículos das rodovias nacionais e sua sazonalidade.

Dessa forma, e considerando a questão específica da participação do EB nas duas últimas pesquisas relevantes sobre o tráfego de veículos nas rodovias federais, em apoio ao DNIT, e sua participação técnica via fundações de apoio no desenvolvimento das quatro primeiras fases do PNLT, surge oportunidade única de resgate da recente experiência na realização do tipo de pesquisa citada, que servirá tanto para a continuidade da atualização dos dados de transportes do PNLT como para o DNIT em suas necessidades de perenização das informações de tráfego nas rodovias federais.

A falta desses dados com periodicidade resulta em diversos prejuízos técnicos ao Governo Brasileiro e ao planejamento estratégico do Ministério dos Transportes – MT e do DNIT e outros setores públicos da federação envolvidos na avaliação e execução de projetos de engenharia de transportes.

No que se refere especificamente à atualização dos fluxos de transportes na rede nacional, destaca-se que os processos de calibração e conseqüente ampliação da confiança estatística das informações projetadas dependem basicamente do conhecimento do tráfego de veículos leves e pesados nas rodovias nacionais e principalmente nas rodovias federais.

Contudo, para se realizar a tarefa de coleta de informações na amplitude exigida pelo PNLT, – dada as dimensões territoriais da rede rodoviária nacional – a parceria que se estabelece entre o EB, via seu Departamento de Educação e Cultura – DECEX e o Ministério dos Transportes – MT, resgata e atualiza a qualidade técnica estabelecida entre essas instituições no setor de engenharia de tráfego e transportes.



Nesse contexto, e considerando as recomendações de perenização da base de dados georreferenciada do PNLT, faz-se necessária a mobilização de um contingente superior a cinco mil técnicos do EB para execução de pesquisa de tráfego simultânea, o que depende de um conhecimento conjunto em ciência, tecnologia, treinamento, educação e operação de campo em engenharia, cujo DECEX pode fornecer.

Assim, descrevem-se na sequência os procedimentos para o cumprimento de relevante missão, considerando os aspectos técnicos para executar pesquisas, estudos e o desenvolvimento de atividades que atendam a necessidade do Ministério dos Transportes no planejamento, execução, avaliação e uso das informações de tráfego a serem coletadas por pesquisas de campo em segmentos das rodovias federais no Brasil, com foco no processo de atualização e perenização do arcabouço metodológico do PNLT.

Estudos preliminares visando o planejamento com vistas à realização das coletas de tráfego de campo e treinamento dos militares que atuarão como técnicos responsáveis pelos postos de pesquisa rodoviária estão sendo desenvolvidos.

### **Programas da SPNT/MT:**

No âmbito do PPA – Plano Plurianual 2008-2011, coube a SPNT/MT o papel de executar algumas ações pertinentes, vinculadas aos Programas de “Gestão da Política de Transportes” e “Qualidade dos Serviços de Transportes”, quais sejam:

- Formulação de Políticas de Transportes – importante para a promoção de estudos, pesquisas, trabalhos e projetos com vista a subsidiar os agentes na formulação de políticas para o setor, tendo como principal produto o próprio PNLT.
- Estudo para o Aprimoramento de Outorgas de Rodovias – importante para o aprimoramento do plano de concessão de rodovias federais, cujos principais atividades foram: acompanhamento do processo licitatório de concessões de rodovias e Regulação e Supervisão das Rodovias Federais Concedidas pelos Estados por meio de Convênios de Delegação.
- Regulação e Supervisão das Rodovias Concedidas aos Estados do Rio Grande do Sul e Paraná por meio de Convênio de Delegação – importante para aferição estatística da consistência das informações físicas, financeiras e contábeis apresentadas pelas concessionárias de rodovias federais, constantes nos relatórios de acompanhamento encaminhados pelos estados do Rio Grande do Sul e do Paraná: as análises, desses relatórios, foram focadas na verificação da consistência das informações prestadas, principalmente no que se refere ao cumprimento de metas físicas e financeiras pelas concessionárias, e foram complementadas através da realização de visitas técnicas de inspeção aos trechos federais que foram delegados para fins de concessão.

### **Grandes Projetos:**

A SPNT/MT contemplou no exercício de 2010, prioritariamente, oito grandes projetos:

1) Aperfeiçoamento do Sistema de Informações Geográficas em Transportes – SIG-T:

A implantação do Sistema de Informações para o Planejamento Regional de Transportes – SIG-T objetivou dotar o Ministério dos Transportes de condições e instrumentos necessários para o conhecimento das demandas do setor, de forma a elaborar os diagnósticos e o planejamento normativo, operacional e estratégico, bem como permitir à sociedade o acompanhamento e o controle social das ações setoriais.

O SIG-T permite realizar as funções básicas de análise espacial, a partir de dados georreferenciados que representam a infraestrutura viária. Deve ser entendido, ainda, como instrumento de apoio à tomada de decisão nos processos de planejamento estratégico, hierarquizando as ações e projetos candidatos ao portfólio do PNLT e considerando as dinâmicas sócio-econômicas e ambientais que permeiam a questão.

Ao longo de 2010 os trabalhos relacionados ao SIG-T compreenderam a continuidade de sua implantação, abrangendo: recursos de manutenção da base de dados; ferramentas para análise e simulações de redes de transporte e respectivos carregamentos; entrega de manuais operacionais e, ainda, aprofundamento do treinamento para técnicos da SPNT/MT.

Resultado alcançado: Implantação do sistema de informações para o planejamento de transportes.

2) Estudos de viabilidade para implantação de trens regionais de passageiros, entre Bento Gonçalves/Caxias do Sul, no Estado do Rio Grande do Sul e entre Londrina/Maringá, no Estado do Paraná:

A SPNT/MT iniciou em dezembro de 2009 o desenvolvimento de dois estudos de viabilidade para implantação de trens regionais de passageiros, entre Bento Gonçalves/Caxias do Sul, no Estado do Rio Grande do Sul e entre Londrina/Maringá, no Estado do Paraná.

Os estudos estão sendo realizados pela Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC por meio de Descentralização de Crédito no valor total de R\$800.000,00, repassados integralmente em dezembro de 2009, referente ao Programa de Trabalho 26.121.0225.6058.0001 – Formulação de Políticas de Transportes, Fonte 0100.

Resultado alcançado: Os estudos de viabilidade para implantação de trens regionais de passageiros nos trechos referidos serão concluídos em fevereiro de 2011.

3) Implantação do Museu Ferroviário Nacional:

A concentração de um acervo ferroviário em um único local se reveste de extrema importância para preservação do conjunto de bens que contam parte da nossa história e das ferrovias.

O Complexo Ferroviário Barão de Mauá deverá ser o local escolhido para implantação do Museu Ferroviário Nacional.

A SPNT/MT iniciou os estudos requeridos pela matéria em dezembro de 2009.

Os trabalhos estão sendo realizados pela UFSC por meio de Descentralização de Crédito no valor total de R\$750.000,00, tendo sido repassados R\$450.000,00, em dezembro de 2009 e R\$300.000,00 em 2010, referente ao Programa de Trabalho 26.391.0167.7528.0001 – Estudo para a Revitalização do Patrimônio Histórico Ferroviário, Fonte 0100.

Resultado alcançado: Os estudos com vistas à implantação do Museu Ferroviário Nacional foram concluídos em novembro de 2010.

#### 4) Reavaliação de Estimativas e Metas do PNLT:

O estudo, em síntese, visa estabelecer e aplicar métodos de reavaliação das estimativas de demanda de transportes de carga e passageiros e das metas e projetos do PNLT, em face da atual progressão dos projetos do PAC, da incorporação de novos projetos de interesse dos Estados Federados e às repercussões da recente crise econômica, com a devida análise dos reflexos das novas estimativas sobre o portfólio de projetos do PNLT, bem como reformular diretrizes para sistematização dos processos de obtenção de dados sobre a operação dos transportes.

Constituirá, assim, mais que uma revisão atualizada, pois ele estabelecerá novos paradigmas, conceitos e processos, coerentes com o estado da arte, além de incorporar as mudanças pós-crise econômica.

Neste sentido o Ministério dos Transportes lançou em dezembro de 2009 o Edital de Concorrência nº 001/2009 para contratação de empresa especializada para a execução dos serviços de consultoria na área de engenharia, relativos à reavaliação de estimativas e metas do PNLT e desenvolvimento e implantação da sistemática para avaliação da evolução de portfólio e monitoramento dos fluxos de transportes, conforme especificações contidas no Projeto Básico.

O estudo está sendo desenvolvido pelo Consórcio LOGIT/GISTRAN, cujo valor total corresponde à importância de R\$ 5.068.707,69, tendo sido pagos, em 2010, R\$ 1.608.000,00, referente ao Programa de Trabalho 26.121.0225.6058.0001 – Formulação de Políticas de Transportes, Fonte 0100.

Resultado alcançado: Realizada a licitação pública e selecionado o concorrente vencedor, o Consórcio LOGIT-GISTRAN. A contratação dos serviços (Contrato nº 18/2010-MT) ocorreu em 19 de maio de 2010. Contrato com prazo de execução de dezoito meses, em pleno desenvolvimento e cumprimento do Cronograma Geral de Serviços estabelecido.

#### 5) Desenvolvimento de Estudos e Pesquisas de natureza Científica e Tecnológica, visando a Avaliação da Eficácia da Execução do Planejamento Governamental no Setor de Transportes:

Esse estudo objetiva a averiguação da eficácia de implantação do PNLT considerando os aspectos institucionais, orçamentários, técnicos e econômicos.

Os trabalhos estão sendo realizados pelo DECEX/EB por meio do Termo de Cooperação nº 01/2010/SPNT/MT no valor total de R\$ 1.936.003,22, repassados, em 2010, R\$ 919.5544,00, referente ao Programa de Trabalho 26.121.0225.6058.0001 – Formulação de Políticas de Transportes, Fonte 0100.

Resultado alcançado: Estudos preliminares visando à especificação de informações e de resultados a serem obtidos com as pesquisas e os levantamentos das informações estão em fase de conclusão, em cumprimento ao Cronograma Físico estabelecido no Plano de Trabalho aprovado.

- 6) Elaboração de Estudos e Pesquisas de Engenharia de Tráfego, visando a Coleta de Dados, o Tratamento e a Consolidação das informações sobre o tráfego diário médio anual nas rodovias federais, e a elaboração de matrizes de Origem e Destino de Mercadorias e Passageiros, para Atualização das informações da Base de dados Georreferenciadas do PNLT.

O objetivo dessa pesquisa visa à adoção de procedimentos técnicos para o desenvolvimento de atividades que atendam a necessidade do Ministério dos Transportes no planejamento, execução, avaliação e uso das informações de tráfego a serem coletadas por pesquisas de campo em segmentos das rodovias federais no Brasil, com foco no processo de atualização e perenização do arcabouço metodológico do PNLT.

Os trabalhos estão sendo realizados pelo DECEX/EB por meio do Termo de Cooperação nº 02/2010/SPNT/MT no valor total de R\$ 9.976.140,36, repassados, em 2010, R\$ 880.446,00, referente ao Programa de Trabalho 26.121.0225.6058.0001 – Formulação de Políticas de Transportes, Fonte 0100.

Resultado alcançado: Estudos preliminares visando o planejamento com vistas à realização das coletas de tráfego de campo e treinamento dos militares que atuarão como técnicos responsáveis pelos postos de pesquisa rodoviária estão sendo desenvolvidos, conforme previsto no Plano de Trabalho vigente.

- 7) Termos de Referência/Projetos Básicos para estudos e planejamento do setor transportes:

A SPNT/MT elaborou em 2010 o seguinte Termo de Referência: Estudos e Pesquisas para Desenvolvimento de Metodologia para Elaboração do Sistema Nacional de Integração Logística de Transporte de Carga – SINILOG.

Esses estudos objetivam o desenvolvimento de metodologia para identificação de locais a serem beneficiados com novos Centros de Integração Logística – CIL, com elaboração e preparo de um programa de ações prioritárias, incluindo proposição de diretrizes e atos visando

subsidiar a formulação de uma política para promover a elaboração do SINILOG.

Em linhas gerais os CIL devem atender aos seguintes objetivos:

- a) Reduzir custos na cadeia logística (economia de escala);
- b) Aumentar a eficiência (nível de serviço) das atividades logísticas;
- c) Incrementar a integração modal;
- d) Racionalizar o fluxo de veículos dos centros urbanos (melhoria ambiental);
- e) Dinamizar a economia regional.

Resultado alcançado: Técnicos da SPNT/MT já iniciaram os estudos em conformidade com o referido Termo de Referência.

- 8) Desenvolvimento de Estudo voltado à Formulação de uma Política de Pedágio para a continuidade da implementação da 3ª Etapa do Programa de Concessão Rodoviária - PCRF:

Não obstante as evoluções ocorridas na modelagem do programa, que foram apresentadas quando da implementação da 2ª Etapa, é constatado atualmente, serem necessários novos aprimoramentos que irão sem dúvida melhorar a condições de gestão e regulação dos futuros contratos de concessão.

Principais aspectos a serem aprimorados:

- reequilíbrio pela TIR da Proposta para novos investimentos;
- ausência de desconto tarifário por inexecução da conservação – utiliza-se apenas multa;
- ações para melhorar o modelo atual;
- regulação por nível de serviço;
- economia das concessões;
- fluxo marginal para novos investimentos;
- desconto tarifário por inexecução.

Resultado alcançado A SPNT/MT concluiu a primeira fase dos estudos para a melhoria do ambiente regulatório, visando os futuros contratos de concessão que advirão quando da implementação da 3ª Etapa do PCRF.

Limitações internas: O orçamento disponível para a SPNT/MT não permitiu viabilizar, em 2010, o desenvolvimento de estudos relacionados com Trens Regionais de Passageiros, bem como o Levantamento de Metadados de Bases de Dados Georreferenciadas.

Projetos remanejados: Alguns projetos indicados, inicialmente, pela SPNT/MT na “Proposta Orçamentária de 2010 – Limite”, processada pela Subsecretaria de Planejamento e Orçamento – SPO/MT, relativos ao Programa 26.121.0225.6058.0001 – Formulação de Políticas de Transportes, quando foram disponibilizados, apenas, R\$3.500.000,00 (Fonte 100), foram remanejados para contemplar estudos de alta prioridade.

- **2.3 Programas de Governo sob a responsabilidade da UJ**

A SPNT/MT é responsável por dois Programas do atual ciclo do PPA (2008/2011): 0225 - Gestão de Política de Transportes e 1463 – Qualidade dos Serviços de Transportes. No exercício de 2010, a esses programas estiveram vinculadas vinte ações no primeiro e onze no segundo, das quais apenas três são coordenadas por agentes da Secretaria; as demais por outros de distintas unidades do Ministério dos Transportes, do DNIT, da ANTT, da ANTAQ da VALEC e Companhias Docas, além dos órgãos em extinção, DNER, RRFSA e GEIPOT.

A criação do programa “Gestão da Política de Transportes”, decorreu da necessidade de adequação à nova forma de atuação do Estado, em que as atividades de planejamento, coordenação e gestão das ações governamentais assumem especial relevância na formulação, na avaliação, no reordenamento e no controle dos programas finalísticos.

Sua importância é acentuada na medida em que proporciona a retomada do processo de planejamento no Setor Transportes, dotando-o de um sistema de planejamento estratégico, sistemático, com visão de médio e longo prazos, baseado em estudos consistentes, com participação de todos os atores envolvidos e em todos os níveis de governo.

Por seu turno, o programa “Qualidade dos Serviços de Transportes” veio atender a necessidade que o estado tem, enquanto outorgante, de avaliar o atendimento dos serviços prestados. O provimento e a exploração dos serviços atrelados à infra-estrutura econômica apresentam uma série de características que justificaram no passado a sua condição de monopólios naturais. São setores que geralmente exigem investimentos intensivos em capital, com longo prazo de maturação, elevadas especificidades e significativos custos irrecuperáveis. Além disso, geram incontáveis externalidades, o que ratifica o mérito da obrigação jurídica pelo fornecimento e a sua tipificação como serviço público. Como aludidos investimentos balizam as demais atividades econômicas e promovem a integração do espaço nacional, a relação benefício/custo privada tende a ser inferior à social. Portanto, a exploração unicamente privada tende a gerar um volume de investimentos inferior ao socialmente desejável. Essa situação justificou, historicamente, a intervenção governamental com o objetivo de procurar aproximar do social o retorno privado, garantindo, assim, uma oferta satisfatória desses serviços. Contudo, a redução significativa da capacidade de formação de poupança pública, observada em grande parte dos Estados Nacionais, tem exigido um esforço em ampliar a matriz de financiamento para garantir a continuidade e a ampliação da prestação de serviços e da oferta de equipamentos públicos. No transporte rodoviário, por exemplo, o aumento da carga transportada e do fluxo observado nas principais vias de circulação tem diminuído a vida útil dos empreendimentos, o que torna ainda mais emergente a solução alternativa para a baixa capacidade de investimento do Estado. Neste contexto, desde meados dos anos 90, iniciou-se no Brasil um processo de privatização da exploração dos bens públicos. Esta consiste na concessão da infra-estrutura implantada para que, mediante a cobrança de tarifa, o concessionário garanta a conservação da via e, conforme dispuser o contrato entre aquele e a Administração, também promova a recuperação de trechos. Os instrumentos podem prever, ainda, a autorização para a exploração de serviços complementares, como o de auxílio mecânico, segurança, dentre outras prestações necessárias ao conforto e a integridade dos usuários. No tocante ao modal ferroviário, as metas de segurança buscam limitar a incidência de sinistros, especialmente relevante face à observância de conflitos do tráfego de longa distância com os deslocamentos intra-urbanos por meio de outros veículos, nas chamadas passagens de nível. Por outro lado, a modificação do papel do Estado na economia brasileira, visando melhor atender às demandas da sociedade por bens e serviços que podem ser eficiente e eficazmente fornecidos e prestados pela iniciativa privada, tem

recomendado a adoção de processo de reestruturação administrativa do setor público. O Estado deve estar apto a regular e fiscalizar adequadamente o desempenho do setor privado na prestação dos serviços outorgados.

### 2.3.1 Execução de Programas de Governo

#### QUADRO A.2.1 – DEMONSTRATIVO DA EXECUÇÃO POR PROGRAMA DE GOVERNO

##### Quadro A.2.1.a

Identificação do Programa de Governo						
Código no PPA: 0225		Denominação: GESTÃO DA POLÍTICA DE TRANSPORTES				
Tipo do Programa: Programa de Apoio às Políticas Públicas e Áreas Especiais						
Objetivo Geral: Integrar os modais de transportes no território brasileiro						
Objetivos Específicos: Coordenar o planejamento e a formulação de políticas setoriais e a avaliação e o controle dos programas da área de transportes.						
Gerente: Marcelo Perrupato e Silva				Responsável:		
Público Alvo: Governo						
Informações orçamentárias e financeiras do Programa						Em R\$ 1,00
Dotação		Despesa Empenhada	Despesa Liquidada	Restos a Pagar não processados	Valores Pagos	
Inicial	Final					
221.301.264,00	221.291.734,00	108.671.240,00	83.766.315,00	171.006.049,00	83.681.309,00	
Informações sobre os resultados alcançados						
Orde m	Indicador (Unidade medida)	Referência			Índice previsto no exercício	Índice atingido no exercício
		Data	Índice inicial	Índice final		
Fórmula de Cálculo do Índice						
Texto . O programa não tem Indicador definido. O estudo que visa avaliar o PNLT deverá sugerir Indicadores de avaliação do Projeto.						
Análise do Resultado Alcançado						
Texto ....						
Orde m	Indicador (Unidade medida)	Referência			Índice previsto no exercício	Índice atingido no exercício
		Data	Índice inicial	Índice final		
N						
Fórmula de Cálculo do Índice						
Texto ...						
Análise do Resultado Alcançado						
Texto ....						

Fontes: - Sistema de Informações Gerenciais e Planejamento – SIGPlan  
- Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal – SIAF



### Quadro A.2.1.b

Identificação do Programa de Governo						
Código no PPA: 1463		Denominação: QUALIDADE DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES				
Tipo do Programa: Finalístico						
Objetivo Geral: Garantir a prestação de serviços de transportes terrestres e aquaviários em boas condições para os usuários						
Objetivos Específicos: Garantir a qualidade e a modicidade de tarifas e preços na exploração da infra-estrutura e na prestação de serviços de transportes.						
Gerente: Marcelo Perrupato e Silva				Responsável:		
Público Alvo: Usuário de Transporte de Carga e de Passageiros						
Informações orçamentárias e financeiras do Programa						Em R\$ 1,00
Dotação		Despesa Empenhada	Despesa Liquidada	Restos a Pagar não processados	Valores Pagos	
Inicial	Final					
109.195.161,00	104.395.161,00	36.198.259,00	26.281.510,00	2.596.667,00	26.032.638	
Informações sobre os resultados alcançados						
Ordem	Indicador (Unidade medida)	Referência			Índice previsto no exercício	Índice atingido no exercício
		Data	Índice inicial	Índice final		
1	Grau de Satisfação do Usuário de Transporte Rodoviário de Carga (%)					
2	Grau de Satisfação do Usuário de Transporte Rodoviário de Passageiros. (%)					
3	Grau de Satisfação do Usuário de Transporte Aquaviário de Carga (%)					
4	Taxa de Conformidade na Prestação de Serviços de Transportes (%)					
Fórmula de Cálculo do Índice						
<p>1 – Pesquisa de opinião entre os usuários de transporte rodoviário de carga</p> <p>2 – Pesquisa de opinião entre os usuários de transporte rodoviário de passageiros</p> <p>3 – Pesquisa de opinião entre os usuários de transporte aquaviário de carga</p> <p>4 – (TCPST) = Relação percentual entre o número de fiscalizações que não resultaram em autos (NFSA) e o número de fiscalizações realizadas em empresas prestadoras de serviços de transportes (NFT), para os modais (i).</p> $TCPST = \frac{\sum_{i=1}^3 \frac{NFSA_i}{NFT_i}}{i} \times 100$						
Análise do Resultado Alcançado						
Texto ....						

Fontes: - Sistema de Informações Gerenciais e Planejamento – SIGPlan

- Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal - SIAF

Obs.: Até o fechamento do presente relatório, em 31/03/2011, as organizações responsáveis pela apuração e divulgação dos indicadores mencionados, não haviam enviados os dados solicitados pela SPNT e pela Gerência do Programa.

### 2.3.2 Execução Física das ações realizadas pela UJ

#### QUADRO A.2.2 – EXECUÇÃO FÍSICA DAS AÇÕES REALIZADAS

Função	Subfunção	Programa	Ação	Tipo da Ação	Prioridade	Unidade de Medida	Meta prevista	Meta realizada	Meta a ser realizada em 2011
26	121	0225	6058	Atividade	1				
26	391	0167	7528	Projeto	3	Porcentagem	82,6	80,0	17,4
26	130	1463	7730	Projeto	3	Porcentagem	17,0	0,0	17,0
26	125	1463	6391	Atividade	3	Unidade	2	2	2

Fonte: : - Sistema de Informações Gerenciais e Planejamento – SIGPlan e DERIN/SPNT

Ação 6058 – Não existe definição de unidade específica de unidade, pois nela são desenvolvidas atividades de diversas características. NO ano de 2010 foram cinco projetos desenvolvidos, que serão descritos mais adiante no Desempenho Operacional de SPNT, informando as respectivas metas e alcances.

Ação 7528 – As metas praticamente foram atingidas no exercício, e a conclusão dos estudos estão previsto para o primeiro trimestre de 2011.

Ação 7730 - A ação por sua natureza e característica tem seu desenvolvimento de forma contínua ao longo do exercício de 2010, não havendo correlação no seu desenvolvimento com metas físicas ou percentuais de execução. O produto da ação está em situação de atualização periódica pelo corpo técnico do Departamento de Outorgas, sem gerar ônus financeiro ao tesouro.

Ação 6391 - A ação foi desenvolvida de forma plena e satisfatória no período pela equipe técnica do Departamento de Outorgas, sem gerar ônus financeiro ao tesouro.

## • 2.4 Desempenho Orçamentário/Financeiro

### 2.4.1 Programação Orçamentária da Despesa

A SPNT/MT não possui vinculada a ela unidades orçamentária.

#### 2.4.1.1 Programação de Despesas Correntes

Não se aplica, uma vez que o controle dessa programação é exercido pela Subsecretaria de Planejamento e Orçamento – SPO/MT.

#### 2.4.1.2 Programação de Despesa de Capital

Não se aplica, uma vez que o controle dessa programação é exercido pela Subsecretaria de Planejamento e Orçamento – SPO/MT.

#### 2.4.1.3 Quadro Resumo da Programação de Despesas

Não se aplica, uma vez que o controle dessa programação é exercido pela Subsecretaria de Planejamento e Orçamento – SPO/MT.

#### 2.4.1.4 Movimentação Orçamentária por Grupo de Despesa

Não se aplica, uma vez que o controle dessa programação é exercido pela Subsecretaria de Planejamento e Orçamento – SPO/MT.

## 2.4.2 Execução Orçamentária da Despesa

### 2.4.2.1 Execução Orçamentária de Créditos originários da UJ

#### 2.4.2.1.1 Despesas por Modalidade de Contratação

### QUADRO A.2.8 – DESPESAS POR MODALIDADE DE CONTRATAÇÃO DOS CRÉDITOS ORIGINÁRIOS DA UJ

Valores em R\$  
1,00

Modalidade de Contratação	Despesa Liquidada		Despesa paga	
	2009	2010	2009	2010
<b>Licitação</b>				
Convite				
Tomada de Preços				
Concorrência		<b>1.608.000</b>		<b>1.608.000</b>
Pregão				
Concurso				
Consulta				
<b>Contratações Diretas</b>				
Dispensa				
Inexigibilidade				
<b>Regime de Execução Especial</b>				
Suprimento de Fundos				
<b>Pagamento de Pessoal</b>				
Pagamento em Folha (1)				
Diárias				
<b>Outras</b>				

Fonte: Subsecretaria de Planejamento e Orçamento-SPO/MT

Obs.: (1) Dados não são extraíveis por Unidade Administrativa

#### 2.4.2.1.2 Despesas Correntes por Grupo e Elementos de Despesa

Não se aplica, uma vez que a prestação dessas informações é de responsabilidade da Subsecretaria de Assuntos Administrativos – SAAD/MT.

#### 2.4.2.1.3 Despesas de Capital por Grupo e Elementos de Despesa

Não se aplica, uma vez que a prestação dessas informações é de responsabilidade da Subsecretaria de Assuntos Administrativos – SAAD/MT.

### 2.4.2.2 Execução Orçamentária de Créditos Recebidos pela UJ por Movimentação

Não ocorreu

#### 2.4.2.2 Despesas Correntes por Grupo e Elemento de Despesa dos Créditos recebidos por movimentação

Não ocorreu

#### 2.4.3 Indicadores Institucionais

A partir de 2010, a SPNT/MT iniciou o desenvolvimento de indicadores que auferissem o desempenho da Unidade. De início, ficou decidido que tais indicadores deveriam ser baseados em dados disponíveis, ou possíveis de serem medidos, e que estivessem relacionados com a sua Produtividade e seu Planejamento Estratégico Operacional.

Em seguida, decidiu-se avaliar o desempenho da Secretaria por meio de um indicador definido pelo “percentual de realização dos projetos/atividades da SPNT”. E, finalmente, considerou-se ponderar o percentual de cada projeto/atividade por fatores que refletissem o grau de participação deles, sob diferentes enfoques, no conjunto de projetos/atividades contratados pela Secretaria.

Assim, foram considerados três enfoques apresentados a seguir:

- a) **O do total anualizado dos recursos destinados à execução plena dos projetos contratados pela SPNT/MT** – sob este enfoque, o percentual foi estabelecido pela razão entre o total anualizado dos recursos destinados ao projeto/atividade e aquele destinado ao conjunto da SPNT.

A título de exemplo, suponha-se que a Secretaria tenha contratado quatro projetos com as seguintes características:

Projeto	Total de Recursos destinados à plena execução do Projeto (R\$)	Tempo Total de Execução do Projeto (anos)	Total de Recursos Anualizados (R\$/ano)
1	100 milhões	10 anos	10 milhões/ano
2	40 milhões	2 anos	20 milhões/ano
3	15 milhões	1,5 anos	10 milhões/ano
4	5 milhões	0,5 anos	10 milhões/ano
TOTAL	160 milhões	-	50 milhões/ano

Neste caso, os percentuais de participação dos projetos 1, 2, 3 e 4 na SPNT serão estabelecidos em 20%, 40%, 20% e 20%, respectivamente

- b) **O do total dos recursos programados para o ano a ser avaliado** – sob este enfoque, o percentual de participação foi estabelecido pela razão entre o total de recursos programados para o projeto/atividade e aquele programado para o conjunto da SPNT/MT.

Considerando, ainda, o exemplo posto acima, suponha-se que a programação dos recursos para o ano a ser avaliado tenha sido a dada pelo quadro abaixo:

Projeto	Programação dos
---------	-----------------

	Recursos para o Ano a ser avaliado (R\$)
1	15 milhões
2	20 milhões
3	10 milhões
4	5 milhões
TOTAL	50 milhões

Neste caso, os percentuais de participação dos projetos 1, 2, 3 e 4 na SPNT serão estabelecidos em 30%, 40%,20% e 10%, respectivamente

- c) **O da nota de relevância do projeto/atividade para a SPNT** – sob este enfoque, o percentual de participação foi estabelecido com base no grau de importância, em uma escala de zero a cem, atribuído, subjetivamente, ao projeto/atividade pela SPNT.

Considere-se, agora, que os quatro projetos acima referidos tenham sido pontuados, segundo sua relevância, conforme o quadro a seguir:

Projeto	Nota de Relevância
1	100
2	30
3	50
4	20
TOTAL	200

Neste caso, os percentuais de participação dos projetos 1, 2, 3 e 4 na SPNT serão estabelecidos em 50%, 15%,25% e 10%, respectivamente

### Forma de Apuração

- No início do ano a ser avaliado deverá ser estabelecido o percentual a ser realizado, no exercício, de cada projeto/atividade - a cargo da SPNT, com base na sua programação anual.
- Os responsáveis pelos projetos/atividades, indicados formalmente, informarão, trimestralmente, ao gabinete da SPNT o percentual realizado e o programado para o trimestre, apontando, quando for o caso, as eventuais dificuldades encontradas para seu pleno cumprimento e propondo medidas pertinentes.
- As informações serão postadas num formulário próprio, conforme modelo a seguir:

PROJETO/ATIVIDADE:		ANO AVALIADO		
RESPONSÁVEL:				
META ANUAL:		PERCENTUAL DE PARTICIPAÇÃO NA SPNT (*) (a): (b): (c):		
<b>DESENVOLVIMENTO FÍSICO ACUMULADO DO PROJETO/ATIVIDADE</b>				
Trimestre	1 ° trimestre	2º trimestre	3º trimestre	4º trimestre
Programado				
Realizado				
REALIZAÇÃO ANUAL:				

Observações:
1º trimestre:
2º trimestre:
3º trimestre:
4º trimestre:

### Forma de Cálculo

O desempenho da Secretaria será avaliado por meio de indicadores definidos com base nos percentuais de realização de cada um de seus projetos/atividades ponderados pelo seu respectivo percentual de participação no conjunto da Secretaria. Para fins de ponderação, serão utilizados os percentuais definidos segundo os três enfoques apresentados acima: a) o do total anualizado dos recursos destinados à execução plena dos projetos/atividades; b) o do total de recursos programado para os projetos/atividades a serem desenvolvidos no ano de avaliação; e c) o da nota de relevância desses projetos/atividades.

Assim, os Indicadores de desempenho serão calculados da seguinte forma:

$$ID_e = \sum_{i=1}^n \left( \frac{PAR_i}{MAP_i} \cdot PP_{e_i} \right) \rightarrow e = a, b \text{ ou } c$$

na qual:

IDe = Indicador de Desempenho da Secretaria segundo os enfoques: (a), (b) ou (c)

MAP<sub>i</sub> = Meta Anual Projetada – Percentual do projeto/atividade i a ser realizado no ano de avaliação.

PAR<sub>i</sub> = Percentual do projeto/atividade i efetivamente realizado no ano de avaliação.

PP<sub>e<sub>i</sub></sub> = Percentual de participação do projeto/atividade i segundo o enfoque e= (a), (b) ou (c), dado pela fórmula:

$$PP_{e_i} = \frac{V_{e_i}}{\sum_{i=1}^n V_{e_i}} \rightarrow e = a, b \text{ ou } c$$

na qual:

Ve<sub>i</sub> = valor da variável representativa do enfoque “e” associado ao projeto/atividade “i”;

i = identificador do projeto/atividade, i = 1, 2, 3, ..., n

n = nº de projetos contratos da Secretaria

Observações:

- 1) Ao longo de um particular ano de avaliação, os percentuais de participação dos projetos/atividade no conjunto da Secretaria serão modificados se:
  - for iniciado pelo menos um novo projeto/atividade não previsto para o ano;
  - for alterado o cronograma de execução de algum projeto/atividade;
  - for alterado o valor dos recursos destinados a algum projeto/atividade.
- 2) Os enfoques considerados podem ser aplicados, cumulativamente, a cada trimestre, produzindo avaliações parciais que possibilitarão o acompanhamento do desempenho da Secretaria ao longo do ano.
- 3) A avaliação efetuada no 4º trimestre será, ao mesmo tempo, a avaliação do ano em análise.
- 4) Para efeito de qualificação, os indicadores serão classificados segundo o quadro abaixo:

<b>Qualificação</b>	<b>Classe de valores</b>
Ótimo	de 90% a 100%
Bom	de 70% a 90%
Regular	de 50% a 70%
Ruim	de 30% a 50%
Péssimo	de 0% a 30%

## Avaliação de 2010

O quadro, a seguir relaciona os projetos/atividade da Secretaria, contratados e executados em 2010, e seus respectivos percentuais de participação, segundo os enfoques (a), (b) e (c):

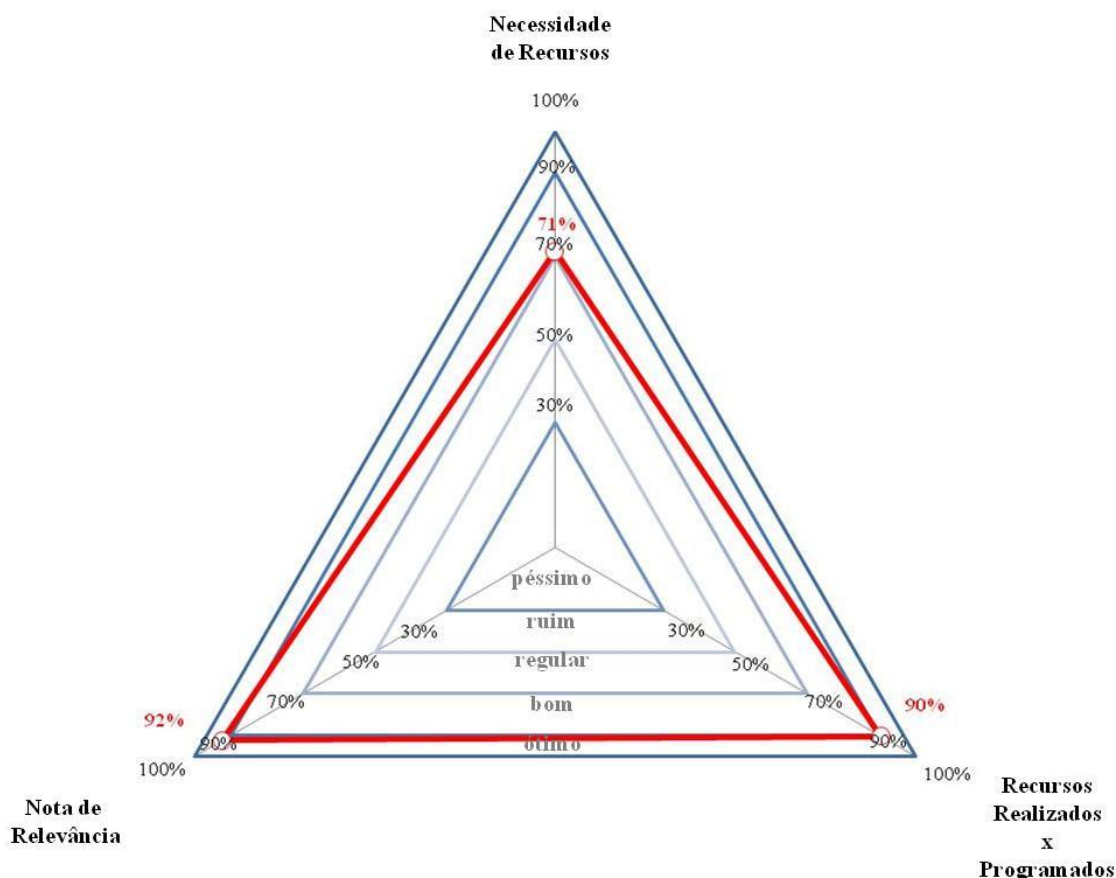
PROJETO/ATIVIDADE	OBJETIVO ESTRATÉGICO	ENFOQUES							
		(a) TOTAL ANUALIZADO DE RECURSOS NECESSÁRIOS PARA O CUMPRIMENTO PLENO DO PROJETO/ATIVIDADE				(b) RECURSOS PROGRAMADOS NO ANO		(c) RELEVÂNCIA RELATIVA DO PROJETO PARA A POLÍTICA DE TRANSPORTES [0 - 100]	
		Total (R\$)	Tempo de execução (ANO)	Total/ano (R\$/ANO)	Valor Relativo (Peso <sub>1</sub> )	Valor Absoluto	Valor Relativo (Peso <sub>2</sub> )	Valor Absoluto	Valor Relativo (Peso <sub>3</sub> )
1) Reavaliação, estimativas e metas do PNLТ	Atualização do PNLТ	5.068.707,69	1,83	2.764.749,65	0,22	1.608.000,00	0,33	100	0,44
2) Estudos para a implantação do MFN – Museu Ferroviário Nacional	Implantação do MFN	750.000,00	1,00	750.000,00	0,06	750.000,00	0,15	5	0,02
3) Avaliação da eficácia do PNLТ	Identificação das causas que impedem a realização das intervenções revistas no portfólio do PNLТ	1.935.903,29	1,00	1.935.903,29	0,15	919.554,07	0,19	70	0,31
4) Pesquisa de tráfego	Conhecer as demandas	9.993.846,64	1,50	6.662.564,43	0,52	800.446,00	0,16	30	0,13
5) Estudos de Viabilidade de trens Regionais de passageiros – Bento Gonçalves/Caxias do Sul e Londrina/Maringá	Implantação do serviço de transporte ferroviário de passageiro	800.000,00	1,17	685.714,29	0,05	800.000,00	0,16	20	0,09
<b>TOTAL</b>		<b>18.548.457,62</b>	<b>-</b>	<b>12.798.931,65</b>	<b>1,00</b>	<b>4.878.000,07</b>	<b>1,00</b>	<b>225</b>	<b>1,00</b>



O quadro, a seguir, apresenta a evolução dos projetos/atividades da Secretaria ao longo dos quatro trimestres de 2010 e sua avaliação segundo os indicadores de desempenho calculados

Seq. i	PROJETO/ATIVIDADE	PERCENTUAL DE REALIZAÇÃO POR TRIMESTRE				ACUMULADO DO PERÍODO		QUOCIENTE DE REALIZAÇÃO	PARTICIPAÇÃO PERCENTUAL SEGUNDO O ENFOQUE ADOTADO		
		1º trim.	2º trim.	3º trim.	4º trim.	Realizado	Programado	Realizado/Programado	(a) Peso <sub>1</sub>	(b) Peso <sub>2</sub>	(c) Peso <sub>3</sub>
1	Reavaliação, estimativas e metas do PNLT	0,00%	0,00%	18,80%	12,50%	31,30%	31,25%	1,00	0,22	0,33	0,44
2	Estudos para a implantação do MFN – Museu Ferroviário Nacional	25,00%	25,00%	25,00%	25,00%	100,00%	100,00%	1,00	0,06	0,15	0,02
3	Avaliação da eficácia do PNLT	0,00%	0,00%	10,00%	15,00%	25,00%	25,00%	1,00	0,15	0,19	0,31
4	Pesquisa de tráfego	0,00%	0,00%	6,00%	7,60%	13,60%	30,00%	0,45	0,52	0,16	0,13
5	Trens Regionais	10,00%	20,00%	25,00%	25,00%	80,00%	82,60%	0,97	0,05	0,16	0,09
<b>INDICADOR DE DESEMPENHO = <math>\sum_{i=1}^5 \text{Peso}_{D_i} \times \frac{\text{Realizado}_i}{\text{Programado}_i}</math></b>									<b>71,3%</b>	<b>90,5%</b>	<b>92,4%</b>
									<b>Bom</b>	<b>Ótimo</b>	<b>Ótimo</b>

Estes valores podem ser visualizados no diagrama tridimensional a seguir. Nele o triângulo externo representa o desempenho máximo sob os três enfoques: a, b e c, enquanto que o triângulo interno representa os desempenhos considerados péssimos sob estes enfoques.



**Figura 8: Diagrama de Desempenho**

Este diagrama sugere a definição de um Indicador de Desempenho Geral que resuma em um único valor os três enfoques.

De fato, tal indicador poderá ser definido pela razão entre a área do triângulo, representativo dos indicadores de desempenho, cujos vértices situam-se nos eixos ortogonais (a), (b) e (c), e a área máxima possível de ser alcançada, ou seja:

$$\text{Indicador de Desempenho Geral} = \frac{\text{Área do Triângulo } abc}{\text{Área Máxima}}$$

Da Geometria, tem-se que a área máxima possível de ser obtida vale  $\frac{\sqrt{3}}{2}$ , enquanto que a área do triângulo representativo dos três indicadores de desempenho é dada pela fórmula:

$$\frac{\sqrt{ID_a^2 \times ID_b^2 + ID_a^2 \times ID_c^2 + ID_b^2 \times ID_c^2}}{2}$$

Assim, o Indicador de Desempenho Geral, representado por IDG, será definido pela fórmula:

$$IDG = \sqrt{\frac{ID_a^2 \times ID_b^2 + ID_a^2 \times ID_c^2 + ID_b^2 \times ID_c^2}{3}}$$

E seus valores poderão ser assim classificados:

Qualificação	Classe de valores
Ótimo	de 81% a 100%
Bom	de 49% a 81%
Regular	de 25% a 49%
Ruim	de 9% a 25%
Péssimo	de 0% a 9%

Adotando-se este conceito e com base nos valores de desempenho alcançados pela Secretaria em 2010, calcula-se o **IDG** da Secretaria em **71,8%**, o que indica que boa parte dos projetos/atividades programados para o ano foi executada, classificando, sob todos os enfoques considerados, como **BOM** o seu desempenho.

Um cotejamento simples dos projetos/atividades revela que o projeto referente à **Pesquisa de Tráfego**, sob o enfoque dos **recursos destinados ao seu desenvolvimento**, impediu a Secretaria de alcançar o grau **ÓTIMO** no Desempenho Geral.

### 3. Informações sobre o reconhecimento de passivos por insuficiência de créditos ou recursos

Não se aplica, uma vez que a prestação dessas informações é de responsabilidade da Subsecretaria de Assuntos Administrativos – SAAD/MT.

- **4. Informações sobre a movimentação e os saldos de Restos a Pagar de Exercícios Anteriores**

Não se aplica, uma vez que a prestação dessas informações é de responsabilidade da Subsecretaria de Assuntos Administrativos – SAAD/MT.

- **5. Informações sobre recursos humanos da unidade, contemplando as seguintes perspectivas:**

- composição do quadro de servidores ativos;
- composição do quadro de servidores inativos e pensionistas;
- composição do quadro de estagiários;
- custos associados à manutenção dos recursos humanos;
- locação de mão de obra mediante contratos de prestação de serviços;
- indicadores gerenciais sobre recursos humanos.

## 5.1 Composição do Quadro de Servidores Ativos

### QUADRO A.5.1 - COMPOSIÇÃO DO QUADRO DE RECURSOS HUMANOS – SITUAÇÃO APURADA EM 31/12/2010

Tipologias dos Cargos	Lotação		Ingressos em 2010	Egressos em 2010
	Autorizada	Efetiva		
<b>1 Provimento de cargo efetivo</b>				
<b>1.1 Membros de poder e agentes políticos</b>				
<b>1.2 Servidores de Carreira</b>				
1.2.1 Servidor de carreira vinculada ao órgão		<b>64</b>	<b>10</b>	<b>4</b>
1.2.2 Servidor de carreira em exercício descentralizado		<b>6</b>	<b>7</b>	<b>1</b>
1.2.3 Servidor de carreira em exercício provisório		<b>0</b>		
1.2.4 Servidor requisitado de outros órgãos e esferas		<b>33</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
<b>1.3 Servidores com Contratos Temporários</b>		<b>0</b>		
<b>1.4 Servidores Cedidos ou em Licença</b>				
1.4.1 Cedidos				
1.4.2 Removidos				
1.4.3 Licença remunerada		<b>1</b>		
1.4.4 Licença não remunerada				
<b>2 Provimento de cargo em comissão</b>				
<b>2.1 Cargos Natureza Especial</b>				
<b>2.2 Grupo Direção e Assessoramento superior</b>				
2.2.1 Servidor de carreira vinculada ao órgão		<b>8</b>		
2.2.2 Servidor de carreira em exercício descentralizado				
2.2.3 Servidor de outros órgãos e esferas		<b>6</b>		
2.2.4 Sem vínculo		<b>14</b>		
2.2.5 Aposentado		<b>1</b>		
<b>2.3 Funções gratificadas</b>				
2.3.1 Servidor de carreira vinculada ao órgão		<b>11</b>		
2.3.2 Servidor de carreira em exercício descentralizado				
2.3.3 Servidor de outros órgãos e esferas				
<b>3 Total</b>		<b>118</b>		

Fonte: Secretaria de Política Nacional de Transportes-SPNT/MT

**QUADRO A.5.2 - COMPOSIÇÃO DO QUADRO DE RECURSOS HUMANOS POR FAIXA ETÁRIA - SITUAÇÃO APURADA EM 31/12/2010**

Tipologias do Cargo	Faixa Etária (anos)				
	Até 30	De 31 a 40	De 41 a 50	De 51 a 60	Acima de 60
<b>1. Provedimento de cargo efetivo</b>					
1.1. Membros de poder e agentes políticos					
1.2. Servidores de Carreira	9	11	13	24	07
1.3. Servidores com Contratos Temporários					
1.4. Servidores Cedidos ou em Licença					
<b>2. Provedimento de cargo em comissão</b>					
2.1. Cargos de Natureza Especial					
2.2. Grupo Direção e Assessoramento Superior		4	4	7	6
2.3. Funções gratificadas					

Fonte: Coordenação-Geral de Recursos Humanos-CGRH/SAAD/SE/MT

**QUADRO A.5.3 - COMPOSIÇÃO DO QUADRO DE RECURSOS HUMANOS POR NÍVEL DE ESCOLARIDADE - SITUAÇÃO APURADA EM 31/12/2010**

Tipologias do Cargo	Nível de Escolaridade								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>1. Provedimento de cargo efetivo</b>									
1.1. Membros de poder e agentes políticos									
1.2. Servidores de Carreira					27	37			
1.3. Servidores com Contratos Temporários									
1.4. Servidores Cedidos ou em Licença									
<b>2. Provedimento de cargo em comissão</b>									
2.1. Cargos de Natureza Especial									
2.2. Grupo Direção e Assessoramento Superior					5	17			
2.3. Funções gratificadas									

**LEGENDA**

**Nível de Escolaridade**

1 - Analfabeto; 2 - Alfabetizado sem cursos regulares; 3 - Primeiro grau incompleto; 4 - Primeiro grau; 5 - Segundo grau ou técnico; 6 - Superior; 7 - Aperfeiçoamento / Especialização / Pós-Graduação; 8 - Mestrado; 9 - Doutorado; 10 - Não Classificada.

## 5.2 Composição do Quadro de Servidores Inativos e Pensionistas

A SPNT/MT não é responsável pela gestão do cadastro de servidores inativos e pensionistas. Essa gestão é de responsabilidade da Coordenação-Geral de Recursos Humanos-CGRH/SAAD/SE/MT

## 5.3 Composição do Quadro de Estagiários

### QUADRO A.5.5 - COMPOSIÇÃO DO QUADRO DE ESTAGIÁRIOS

Nível de escolaridade	Quantitativo de contratos de estágio vigentes				Custo do exercício (Valores em R\$ 1,00)
	1º Trimestre	2º Trimestre	3º Trimestre	4º Trimestre	
<b>Nível superior</b>					
<input type="checkbox"/> Área Fim	9	13	15	16	31.953,25
<input type="checkbox"/> Área Meio					
<b>Nível Médio</b>					
<input type="checkbox"/> Área Fim	41	57	56	44	318.077,75
<input type="checkbox"/> Área Meio					

Fonte: Divisão de Treinamento e Capacitação de Recursos Humanos/CGRH/SAAD/SE/MT

## 5.4 Quadro de custos de recursos humanos

A Coordenação-Geral de Recursos Humanos-CGRH/SAAD/SE/MT, informará os valores consolidados do Ministério dos Transportes, uma vez que não há condições de extrair, por unidade administrativa, os dados requeridos

## 5.5 Contratos de prestação de serviços com locação de mão de obra

Não se aplica, uma vez que a prestação dessas informações é de responsabilidade da Subsecretaria de Assuntos Administrativos – SAAD/MT.

## 5.6 Indicadores Gerenciais sobre Recursos Humanos

Não se aplica, uma vez que a prestação dessas informações é de responsabilidade da Subsecretaria de Assuntos Administrativos – SAAD/MT.

- **6. Informação sobre as transferências mediante convênio, contrato de repasse, termo de parceria, termo de cooperação, termo de compromisso ou outros acordos, ajustes ou instrumentos congêneres, vigentes no exercício de referência**

## 6.1 Transferências efetuadas no exercício

### 6.1.1 Relação dos instrumentos de transferência no exercício de 2010

#### QUADRO A.6.1 – CARACTERIZAÇÃO DOS INSTRUMENTOS DE TRANSFERÊNCIAS VIGENTES NO EXERCÍCIO DE REFERÊNCIA

Valores em R\$ 1,00

Unidade Concedente ou Contratante									
Nome: SECRETARIA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES/MT									
CNPJ:					UG/GESTÃO:				
Informações sobre as transferências									
Modalidade	Nº do instrumento	Beneficiário	Valores Pactuados		Valores Repassados		Vigência		Sit.
			Global	Contrapartida	No exercício	Acumulado até exercício	Início	Fim	
4	01/2010/SPN T/MT	DECEX/EB	1.935.903,29	-	919.554,07	919.554,07	09/2010	09/2011	1
4	02/2010/SPN T/MT	DECEX/EB	9.993.846,64	-	880.446,00	880.446,00	10/2010	03/2012	1

**LEGENDA**

<b>Modalidade:</b>	<b>Situação da Transferência:</b>
1 - Convênio	1 - Adimplente
2 - Contrato de Repasse	2 - Inadimplente
3 - Termo de Parceria	3 - Inadimplência Suspensa
4 - Termo de Cooperação	4 - Concluído
5 - Termo de Compromisso	5 - Excluído
	6 - Rescindido
	7 - Arquivado

Fonte: Secretaria de Política Nacional de Transportes-SPNT/MT e Subsecretaria de Assuntos Administrativos-SAAD/SE/MT

### 6.1.2 Quantidade de instrumentos de transferências celebrados e valores repassados nos três últimos exercícios

#### QUADRO A.6.2 – RESUMO DOS INSTRUMENTOS CELEBRADOS PELA UJ NOS TRÊS ÚLTIMOS EXERCÍCIOS

Unidade Concedente ou Contratante						
Nome: Secretaria de Política Nacional de Transportes/MT						
CNPJ:				UG/GESTÃO:		
Modalidade	Quantidade de instrumentos celebrados em cada exercício			Valores repassados em cada exercício (Valores em R\$ 1,00)		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010
Convênio						
Contrato de Repasse						
Termo de Parceria						
Termo de Cooperação			2			1.800.000,07
Termo de Compromisso	4	3		2.122.575,00	1.324.874,00	

<b>Totais</b>	4	3	2	2.122.575,00	1.324.874,00	1.800.000,07
---------------	---	---	---	--------------	--------------	--------------

Fonte: Secretaria de Política Nacional de Transportes-SPNT/MT e Subsecretaria de Assuntos Administrativos-SAAD/SE/MT

### 6.1.3 Informações sobre o conjunto de instrumentos de transferências que vigorão no exercício de 2011 e seguintes

#### QUADRO A.6.3 – RESUMO DOS INSTRUMENTOS DE TRANSFERÊNCIAS QUE VIGERÃO EM 2011 E EXERCÍCIOS SEGUINTE

Unidade Concedente ou Contratante					
Nome: Secretaria de Política Nacional de Transportes-SPNT/MT					
CNPJ:			UG/GESTÃO:		
Modalidade	Qtd. de instrumentos com vigência em 2011 e seguintes	Valores (R\$ 1,00)			% do Valor global repassado até o final do exercício de 2010
		Contratados	Repassados até 2010	Previstos para 2011	
Convênio					
Contrato de Repasse					
Termo de Parceria					
Termo de Cooperação	3	11.929.749,73	1.800.000,00	10.732.143,58	15,08833
Termo de Compromisso					
<b>Totais</b>	3	11.929.749,73	1.800.000,00	10.732.143,58	

Fonte: Secretaria de Política Nacional de Transportes-SPNT/MT e Subsecretaria de Assuntos Administrativos-SAAD/SE/MT

### 6.1.4 Informações sobre a prestação de contas relativas aos convênios e contratos de repasse

#### QUADRO A.6.4 – RESUMO DA PRESTAÇÃO DE CONTAS SOBRE TRANSFERÊNCIAS CONCEDIDAS PELA UJ NA MODALIDADE DE CONVÊNIO E DE CONTRATOS DE REPASSE

Valores em R\$  
1,00

Unidade Concedente					
Nome: Secretaria de Política nacional de Transportes/MT					
CNPJ:			UG/GESTÃO:		
Exercício da prestação de contas	Quantitativos e montante repassados			Instrumentos (Quantidade e Montante Repassado)	
				Convênios	Contratos de Repasse
2010	Ainda no prazo de prestação de contas	Quantidade			2
		Montante Repassado			1.800.000,00
	Com prazo de prestação de contas vencido	Contas prestadas	Quantidade		
			Montante Repassado (R\$)		
	Contas	Quantidade			



		NÃO prestadas	Montante Repassado (R\$)		
<b>2009</b>	Contas prestadas		Quantidade		3
			Montante Repassado (R\$)		1.324.874,00
	Contas NÃO prestadas		Quantidade		
			Montante Repassado (R\$)		
<b>2008</b>	Contas prestadas		Quantidade		4
			Montante Repassado (R\$)		2.122.575,00
	Contas NÃO prestadas		Quantidade		
			Montante Repassado (R\$)		
<b>Anteriores a 2008</b>	Contas NÃO prestadas		Quantidade		
			Montante Repassado (R\$)		

**Fonte:** Secretaria de Política Nacional de Transportes-SPNT/MT e Subsecretaria de Assuntos Administrativos-SAAD/SE/MT

### 6.1.5 Informações sobre a análise das prestações de contas de convênios e de contratos de repasse

#### QUADRO A.6.5 – VISÃO GERAL DA ANÁLISE DAS PRESTAÇÕES DE CONTAS DE CONVÊNIOS E CONTRATOS DE REPASSE

Valores em R\$  
1,00

<b>Unidade Concedente ou Contratante</b>						
<b>Nome: Secretaria de Política Nacional de Transportes/MT</b>						
<b>CNPJ:</b>			<b>UG/GESTÃO:</b>			
<b>Exercício da prestação de contas</b>	<b>Quantitativos e montantes repassados</b>			<b>Instrumentos</b>		
				<b>Convênios</b>	<b>Contratos de Repasse</b>	
<b>2010</b>	Quantidade de contas prestadas				2	
	Com prazo de análise ainda <b>não vencido</b>	Quantidade			2	
		Montante repassado (R\$)			1.800.000,00	
	Com prazo de análise <b>vencido</b>	Contas analisadas	Quantidade Aprovada			
			Quantidade Reprovada			
		Quantidade de TCE				
Contas NÃO analisadas		Quantidade				
	Montante repassado (R\$)					
<b>2009</b>	Quantidade de contas prestadas				3	
	Contas analisadas	Quantidade Aprovada			3	
		Quantidade Reprovada				
		Quantidade de TCE				
	Contas NÃO analisadas	Quantidade				
Montante repassado (R\$)						
<b>2008</b>	Quantidade de contas prestadas				4	
	Contas analisadas	Quantidade Aprovada			4	
		Quantidade Reprovada				
		Quantidade de TCE				

	Contas NÃO analisadas	Quantidade		
		Montante repassado		
<b>Exercícios anteriores a 2008</b>	Contas NÃO analisadas	Quantidade		
		Montante repassado		

Fonte: Secretaria de Política Nacional de Transportes-SPNT/MT e Subsecretaria de Assuntos Administrativos-SAAD/SE/MT

• **7. Informações sobre o funcionamento do sistema de controle interno da UJ, contemplando os seguintes aspectos:**

- I. ambiente de controle;**
- II. avaliação de risco;**
- III. procedimentos de controle;**
- IV. informação e comunicação;**
- V. monitoramento.**

**7.1 Estrutura de controles internos da UJ**

**QUADRO A.9.1 – ESTRUTURA DE CONTROLES INTERNOS DA UJ**

Aspectos do sistema de controle interno	Avaliação				
	1	2	3	4	5
<b>Ambiente de Controle</b>					
1. Os altos dirigentes da UJ percebem os controles internos como essenciais à consecução dos objetivos da unidade e dão suporte adequado ao seu funcionamento.					X
2. Os mecanismos gerais de controle instituídos pela UJ são percebidos por todos os servidores e funcionários nos diversos níveis da estrutura da unidade.				X	
3. A comunicação dentro da UJ é adequada e eficiente.				X	
4. Existe código formalizado de ética ou de conduta. (1)					X
5. Os procedimentos e as instruções operacionais são padronizados e estão postos em documentos formais.				X	
6. Há mecanismos que garantem ou incentivam a participação dos funcionários e servidores dos diversos níveis da estrutura da UJ na elaboração dos procedimentos, das instruções operacionais ou código de ética ou conduta.				X	
7. As delegações de autoridade e competência são acompanhadas de definições claras das responsabilidades.					X
8. Existe adequada segregação de funções nos processos da competência da UJ.				X	
9. Os controles internos adotados contribuem para a consecução dos resultados planejados pela UJ.				X	
<b>Avaliação de Risco</b>					
10. Os objetivos e metas da unidade jurisdicionada estão formalizados.					X
11. Há clara identificação dos processos críticos para a consecução dos objetivos e metas da unidade.				X	
12. É prática da unidade o diagnóstico dos riscos (de origem interna ou externa) envolvidos nos seus processos estratégicos, bem como a identificação da probabilidade de ocorrência desses riscos e a consequente adoção de medidas para mitigá-los.				X	
13. É prática da unidade a definição de níveis de riscos operacionais, de informações e de conformidade que podem ser assumidos pelos diversos níveis da gestão.				X	
14. A avaliação de riscos é feita de forma contínua, de modo a identificar mudanças no perfil de risco da UJ, ocasionadas por transformações nos ambientes interno e externo.			X		
15. Os riscos identificados são mensurados e classificados de modo a serem tratados em uma escala de prioridades e a gerar informações úteis à tomada de			X		

decisão.					
16. Existe histórico de fraudes e perdas decorrentes de fragilidades nos processos internos da unidade.	X				
17. Na ocorrência de fraudes e desvios, é prática da unidade instaurar sindicância para apurar responsabilidades e exigir eventuais ressarcimentos.					X
18. Há norma ou regulamento para as atividades de guarda, estoque e inventário de bens e valores de responsabilidade da unidade.					X
<b>Procedimentos de Controle</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
19. Existem políticas e ações, de natureza preventiva ou de detecção, para diminuir os riscos e alcançar os objetivos da UJ, claramente estabelecidas.			X		
20. As atividades de controle adotadas pela UJ são apropriadas e funcionam consistentemente de acordo com um plano de longo prazo.			X		
21. As atividades de controle adotadas pela UJ possuem custo apropriado ao nível de benefícios que possam derivar de sua aplicação.			X		
22. As atividades de controle adotadas pela UJ são abrangentes e razoáveis e estão diretamente relacionados com os objetivos de controle.			X		
<b>Informação e Comunicação</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
23. A informação relevante para UJ é devidamente identificada, documentada, armazenada e comunicada tempestivamente às pessoas adequadas.					X
24. As informações consideradas relevantes pela UJ são dotadas de qualidade suficiente para permitir ao gestor tomar as decisões apropriadas.					X
25. A informação disponível à UJ é apropriada, tempestiva, atual, precisa e acessível.					X
26. A Informação divulgada internamente atende às expectativas dos diversos grupos e indivíduos da UJ, contribuindo para a execução das responsabilidades de forma eficaz.					X
27. A comunicação das informações perpassa todos os níveis hierárquicos da UJ, em todas as direções, por todos os seus componentes e por toda a sua estrutura.					X
<b>Monitoramento</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
28. O sistema de controle interno da UJ é constantemente monitorado para avaliar sua validade e qualidade ao longo do tempo.			X		
29. O sistema de controle interno da UJ tem sido considerado adequado e efetivo pelas avaliações sofridas.			X		
30. O sistema de controle interno da UJ tem contribuído para a melhoria de seu desempenho.					X
Considerações gerais: Obs.: (1) Para atendimento desse item é observado o Código de Ética do Servidor					
<b>LEGENDA</b>					
<b>Níveis de Avaliação:</b>					
(1) <b>Totalmente inválida:</b> Significa que o fundamento descrito na afirmativa é integralmente não aplicado no contexto da UJ.					
(2) <b>Parcialmente inválida:</b> Significa que o fundamento descrito na afirmativa é parcialmente aplicado no contexto da UJ, porém, em sua minoria.					
(3) <b>Neutra:</b> Significa que não há como afirmar a proporção de aplicação do fundamento descrito na afirmativa no contexto da UJ.					
(4) <b>Parcialmente válida:</b> Significa que o fundamento descrito na afirmativa é parcialmente aplicado no contexto da UJ, porém, em sua maioria.					
(5) <b>Totalmente válida.</b> Significa que o fundamento descrito na afirmativa é integralmente aplicado no contexto da UJ.					

- **8. Informações quanto à adoção de critérios de sustentabilidade ambiental na aquisição de bens, contratação de serviços ou obras, tendo como referência o Decreto nº 5.940/2006 e a Instrução Normativa nº 1/2010, Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão**

### **8.1 Gestão Ambiental e Licitações Sustentáveis**

#### **QUADRO A.10.1 – GESTÃO AMBIENTAL E LICITAÇÕES SUSTENTÁVEIS**

Não se aplica, uma vez que a prestação dessas informações é de responsabilidade da Subsecretaria de Assuntos Administrativos - SAAD/SE/MT

- **9. Informações sobre a gestão do patrimônio imobiliário da UJ classificados como “Bens de Uso Especial” de propriedade da União ou locado de terceiros**

### **9.1 Gestão de Bens Imóveis de Uso Especial**

Não se aplica, uma vez que a prestação dessas informações é de responsabilidade da Secretaria de Patrimônio da União -SPU.

### **10. Informações sobre a gestão de tecnologia de informação (TI) da UJ, contemplando os seguintes aspectos: planejamento; recursos humanos; segurança da informação; desenvolvimento e produção de sistemas; e contratação e gestão de bens e serviços de TI**

Não se aplica, uma vez que a prestação dessas informações é de responsabilidade da Subsecretaria de Assuntos Administrativos – SAAD/MT.

### **11. Informações sobre as Renúncias Tributárias sob a gestão da UJ, bem como sobre as fiscalizações realizadas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil voltadas para a averiguação da regularidade das renúncias de receitas tributárias**

#### **11.1 Renúncias Tributárias sob a Gestão da UJ**

A SPNT/MT, conforme mencionado anteriormente, participa do Regime Especial de incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura –REIDI apenas na recepção e análise inicial dos processos relativos aos projetos aprovados de infraestrutura do setor de transportes.

#### **11.2 Valores Renunciados e Respectiva Contrapartida**

A SPNT/MT não controla os valores referidos neste item.

#### **11.3 Contribuintes Beneficiados pela Renúncia – Pessoa Jurídica e Física**

A SPNT/MT não controla os valores referidos neste item.

#### **11.4 Beneficiários da Contrapartida da Renúncia Tributária – Pessoas Físicas e Jurídicas**

A SPNT/MT não controla os valores referidos neste item.

#### **11.5 Programas Orçamentários Financiados com Contrapartida de Renúncia de receita Tributária**

Não se aplica, uma vez que a prestação dessas informações é de responsabilidade da Subsecretaria de Planejamento e Orçamento – SPO/MT.

#### **11.6 Prestação de Contas de Renúncias de Receitas**

Não se aplica, uma vez que a prestação dessas informações é de responsabilidade da Subsecretaria de Planejamento e Orçamento – SPO/MT.

#### **11.7 Comunicações à RFB**

Não se aplica, uma vez que a prestação dessas informações é de responsabilidade da Subsecretaria de Planejamento e Orçamento – SPO/MT.

#### **11.8 Indicadores de Gestão da Renúncia de Receitas**

Não se aplica, uma vez que a prestação dessas informações é de responsabilidade da Subsecretaria de Planejamento e Orçamento – SPO/MT.

#### **11.9 Declaração**

A SPNT/MT não controla os valores referidos neste item.

#### **11.10 Fiscalizações Realizadas pela RFB**

A SPNT/MT não controla os valores referidos neste item.

- **12. Informações sobre as providências adotadas para atender às deliberações exaradas em acórdãos do TCU ou em relatórios de auditoria do órgão de controle interno que fiscaliza a unidade jurisdicionada ou as justificativas para o seu cumprimento**

#### **12.1 Deliberações do TCU atendidas no exercício**

**QUADRO A.15.1 – CUMPRIMENTO DAS DELIBERAÇÕES DO TCU ATENDIDAS NO EXERCÍCIO**

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
SECRETARIA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES/MT					002846
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
1	019.441/2007-7	22/2010-1ª Câmara	1.5.2	Comunicação	Ofício nº 45/2010-TCU/SECEX-1
2	019.441/2007-7		1.5.3		
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
SECRETARIA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES/MT					002846
Descrição da Deliberação:					
<p><i>“1.5.2. à Secretaria de Política Nacional de Transportes que implemente controles eficazes de acompanhamento e política de metas, possibilitando o controle gerencial da secretaria com base no confronto entre as metas previamente estabelecidas e as ações desenvolvidas;</i></p> <p><i>1.5.3. à Secretaria Política Nacional de Transportes e Secretária de Gestão dos Programas de Transporte que façam constar nos processos de aprovação e celebração de convênios e descentralizações de recursos, planos de trabalhos apresentando orçamento detalhado e composição dos custos com as devidas especificações para possibilitar a identificação da aplicação dos recursos envolvidos nos serviços a serem realizados considerando o item IX do art. 6.º da Lei 8.666/93, que estabelece os elementos que o projeto básico deve conter, bem como o disposto no § 1.º do art. 2.º da IN 1/97 – STN.”</i></p>					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
SECRETARIA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES/MT					002846
Síntese da providência adotada:					
<p>1) O desempenho operacional da SPNT/MT, em função de suas complexas atividades, vem sendo avaliado por meio dos resultados alcançados decorrentes dos produtos desenvolvidos, os quais são acompanhados e/ou executados por técnicos da Secretaria e devidamente supervisionados pelos diretores dos departamentos.</p> <p>Os indicadores empregados compreendem, essencialmente, o cumprimento do cronograma físico e de desembolso estabelecidos, bem com a avaliação da qualidade técnica dos trabalhos desenvolvidos.</p> <p>As diretrizes estratégicas são estabelecidas pelo Secretário da SPNT/MT, após submissão à Secretaria Executiva/MT, cuja operacionalidade de determinadas ações depende da disponibilidade de recursos financeiros.</p> <p>O cumprimento de metas estabelecidas que envolvam utilização de recursos financeiros não depende somente da SPNT/MT. A formalização de termo de relacionamento, em muitas vezes se torna demorada, dada a tramitação obrigatória dos processos por questões regimentais. É imprescindível a manifestação de setores responsáveis pela área financeira e jurídica do Ministério, acarretando em muitas das vezes na necessidade de cumprimento de complexas exigências, principalmente, nos processos licitatórios.</p> <p>A SPNT/MT vem discutindo a importante questão com a Secretaria Executiva/SE no sentido de que seja estabelecida uma moderna normativa sobre a tramitação dos processos de modo a possibilitar uma maior agilização na contratação de estudos por meio de licitação pública.</p> <p>A SPNT/MT tem conhecimento de que a disponibilidade de recursos financeiros para contratação de estudos específicos, em função de prioridades técnicas e/ou de natureza política, nem</p>					

sempre é possível. Assim, a Secretaria, ao longo do exercício, é obrigada a reformular suas ações, varias vezes, com vistas à necessidade de compatibilizar o desenvolvimento dos produtos com a disponibilidade financeira para cada momento.

A questão levantada por esse TCU quanto à implementação de controles eficazes de acompanhamento e políticas de metas, de modo a possibilitar o controle gerencial da SPNT/MT, já vem sendo discutida, internamente, desde o 2º semestre de 2009 e também com a Controladoria-Geral da União, cuja reunião técnica foi realizada em novembro de 2009.

*Assim, esta Secretaria desenvolveu um Termo de Referência/Projeto Básico, em anexo, com vistas à elaboração de modelos de estratégia e de indicadores de desempenho operacional da SPNT/MT e de seus departamentos, objetivando avaliar a eficiência e a eficácia do conjunto de ações realizadas, assim como de seus responsáveis. Para tanto, está sendo selecionada a Entidade que irá desenvolver esse trabalho.*

2) Os procedimentos adotados pela SPNT/MT com vistas à formalização de convênios e descentralizações obedecem à seguinte sistemática:

- Elaboração do **Termo de Referência/Projeto Básico** contendo, além do **Objeto**, os **Fundamentos** da contratação, a **Metodologia de Execução**, o **Escopo de Trabalho** com a descrição das atividades, estabelecimento do **Prazo** para desenvolvimento dos serviços, a forma de **Apresentação dos Serviços**, a constituição da **Equipe Técnica Básica** e, finalmente, a confecção do **Orçamento Básico de Custos dos Serviços** embasado na Tabela de Preços de Consultoria do DNIT.
- Verificação da disponibilidade de recursos junto aos setores competentes para atendimento da demanda requerida.
- A seleção do executor dos serviços é feita após consulta a entidades que detenham expertise sobre natureza do Objeto, verificando-se a sua qualificação técnica e econômico-financeira, habilitação jurídica e regularidade fiscal.
- A SPNT/MT discute com a entidade escolhida questões relacionadas com a adequação do projeto Básico, se for o caso, o cronograma físico-financeiro e a composição da equipe técnica.
- A entidade, então, submete à SPNT/MT o respectivo Plano de Trabalho para aprovação, acompanhado das necessárias justificativas caso o orçamento encaminhado diferir da proposta original.
- Após o cumprimento das exigências contidas no Decreto nº 6.170, de 25 de julho de 2007, alterado pelo Decreto nº 6.619, de 29 de outubro de 2008, a matéria é enviada à Consultoria Jurídica – CONJUR/MT para exame das questões legais, incluída a análise de uma minuta de Portaria Ministerial contendo as informações básicas da contratação, no caso de descentralização de crédito.
- Após a publicação da referida Portaria os serviços serão iniciados, quando, então, a SPNT/MT designa o(s) responsável(s) pelo acompanhamento dos estudos contratados

#### **Síntese dos resultados obtidos**

- 1) A SPNT/MT iniciou, em 2010, procedimentos de controle científicos para acompanhamento de estudos contratados, cujos resultados estão proporcionando à SPNT/MT um melhor gerenciamento das metas estabelecidas.
- 2) A determinação do TCU constante do item 1.5.3 possibilitou o aperfeiçoamento dos procedimentos adotados pela SPNT/MT referentes à composição de orçamentos e especificações técnicas dos serviços objetos de descentralização de recursos.

#### **Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor**

- 1) Fator positivo: aperfeiçoamento do gerenciamento da SPNT/MT dos estudos contratados
  - 2) Fator positivo: obtenção de todo o detalhamento relacionado com custos e especificações técnicas para tomada de decisão..
- Observação: A SPNT/MT tem encontrado dificuldades operacionais para comparar esses custos com àqueles praticados no mercado.

## **12.2 Deliberações do TCU pendentes de atendimento ao final do exercício**

Não ocorreu.

## 12.3 Recomendações do OCI atendidas no exercício

### QUADRO A.15.3 – RELATÓRIO DE CUMPRIMENTO DAS RECOMENDAÇÕES DO OCI

Unidade Jurisdicionada			
Denominação completa:			Código SIORG
SECRETARIA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES/MT			002846
Recomendações do OCI			
Recomendações expedidas pelo OCI			
Ordem	Identificação do Relatório de Auditoria	Item do RA	Comunicação Expedida
	244856		Relatório de Auditoria
Órgão/entidade objeto da recomendação			Código SIORG
SECRETARIA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES			002846
Descrição da Recomendação:			
<p><b>1.a. Recomendação:</b> 01 da página 10 do Relatório Parte 1 – 4.7 – Item 07</p> <p><b>1.b. Recomendação:</b>  <i>“Que a SPNT/MT atue junto às instâncias superiores desse Ministério com o intuito de resolver definitivamente, sem postergação, a questão da publicação, no Diário Oficial da União – DOU, das anulações das Concorrências nº 001/2008 e 02/2008, de forma a dar uma maior transparência ao processo.”</i></p> <p><b>2.a. Nº da Recomendação:</b> 02 da página 10 do Relatório Parte 1 – 4.7 – Item 07</p> <p><b>2.b. Recomendação:</b>  <i>“Que a SPNT/MT atue junto às instâncias superiores do Ministério dos Transportes no sentido de que a reformulação da estrutura administrativa responsável por conduzir os processos licitatórios, bem como da revisão na tramitação das licitações ocorridas no âmbito desse Ministério, conforme informado no Ofício nº 187/SPNT/MT, seja realizada o mais breve.”</i></p> <p><b>3.a. Nº da Recomendação:</b> S/N da página 2 do Relatório – 2ª Parte – Item 1.1.1.1. – Informação; (005)</p> <p><b>3.b. Recomendação:</b>  <i>“.....recomenda-se que a SPNT avalie a possibilidade de adotar a sugestão da equipe técnica de constituir Grupo de Trabalho no âmbito do Ministério dos Transportes, visando acompanhar as obras relacionadas à Copa de 2014 no Brasil.”</i></p> <p><b>4.a. Nº da Recomendação:</b> S/N da página 12 do Relatório – 2ª Parte – 2.1.1.2 – Informação (003)</p> <p><b>4.b. Recomendação:</b>  <i>“.....considerando que nos anos de 2008 e 2009 a SPNT não avaliou seu desempenho operacional interno por meio de indicadores, recomenda-se que tal atividade seja considerada como prioritária dentro da SPNT, de forma que se conclua, até o final de 2010, a definição de seus indicadores.”</i></p> <p><b>5.a. Nº da Recomendação:</b> 1.1) da página 15 do Relatório – 2ª Parte – 3.1.1.1. – Informação: (004)</p> <p><b>5.b. Recomendação:</b>  <i>“Recomenda-se que nas próximas descentralizações de crédito esta SPNT designe, formalmente, o(s) responsável(is) pelo acompanhamento da execução do objeto.”</i></p> <p><b>6.a. Nº da Recomendação:</b> 2.1) da página 16 do Relatório – 2ª Parte – 3.1.1.1. – Informação : (004)</p> <p><b>6.b. Recomendação:</b>  <i>“Recomenda-se que no processo relativo às descentralizações de crédito, a SPNT faça constar, previamente,</i></p>			



a liberação dos recursos, o atesto dos produtos entregues pelo servidor responsável, indicando que o mesmo atende a todas as especificações contidas no Plano de Trabalho.”

**7.a. N° da Recomendação:** 3.1) da página 16 do Relatório – 2ª Parte – 3.1.1.1. – Informação: (004)

**7. b. Recomendação:**

“Recomenda-se que a SPNT faça constar, nos Termos de Referência, a memória de cálculo detalhada que embasou o valor orçado para o referido estudo/projeto, abstendo-se de apresentar somente um orçamento resumido.”

**Providências Adotadas**

Setor responsável pela implementação	Código SIORG
SECRETARIA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES/MT	002846

**Síntese da providência adotada:**

**1.1 Providências a serem Implementadas**

**1.1.a. Prazo de Atendimento:** 30/7/2010

**1.1.b. Situação:** Atendida – em: 19/7/2010

**1.1.c. Manifestação do Gestor:** em: 17/8/2010

As referidas concorrências já tiveram suas anulações publicadas no DOU, de 19 de julho de 2010.

**1.1.d. Posicionamento da SFC/CGU:**

**2.1 Providências a serem Implementadas**

**2.1.a. Prazo de Atendimento:** 31/12/2009

**2.1.b. Situação:** Atendida - em: 23/12/2009

**2.1.c. Manifestação do Gestor:** em: 17/8/2010

Conforme informado no Ofício nº 248/SPNT/MT, de 12/5/2010, relativo à SA nº 244856/008, de 10-5-2008, as licitações seriam conduzidas pela Comissão Permanente de Licitação – CPL/SAAD/SE/MT com a participação de técnicos da SPNT/MT, em vez das Comissões Especiais de Licitação – CEL. Tal procedimento já está sendo adotado.

A Concorrência nº 001/2009, já encerrada, foi conduzida pela CPL.

**2.1.d. Posicionamento da SFC/CGU:** em:

**3.1 Providências a serem Implementadas**

**3.1.a. Prazo de Atendimento:** 31/12/2010

**3.1.b. Situação:** Atendida em: 9/8/2010

**3.1.c. Manifestação do Gestor:** em: 17/8/2010

O Ministério dos Transportes, através de sua Secretaria Executiva, decidiu que as obras e serviços do setor de transportes relacionados com a Copa do Mundo de 2014 serão acompanhados pela Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes – SEGES/MT.

A constituição do Grupo de Trabalho nº 201, de 6/8/2010, para acompanhamento das referidas obras e serviços, foi publicada no DOU de 9/8/2010.

**3.1.d. Posicionamento da SFC/CGU:** em:

**4.1 Providências a serem Implementadas**

**4.1.a. Prazo de Atendimento:** 31/12/2010

**4.1.b. Situação:** Em fase de pesquisa - em: 17/8/2010

**4.1.c. Manifestação do Gestor:** em: 17/8/2010

Técnicos da SPNT/MT estão desenvolvendo estudos com vistas ao estabelecimento de uma metodologia para avaliar o seu desempenho operacional. Sua formatação já está definida.

**4.1.d. Posicionamento da SFC/CGU: em:**

#### **5.1 Providências a serem Implementadas**

**5.1.a. Prazo de Atendimento:** 31/12/2010

**5.1.b. Situação:** Atendida - **em:** 11/5/2010, por meio do Memorando nº 236/SPNT/MT.

**5.1.c. Manifestação do Gestor: em:** 17/8/2010

Esta SPNT/MT tem designado, de maneira formal, servidores para acompanhar estudos, objetos de termos de relacionamentos.

**5.1.d. Posicionamento da SFC/CGU: em:**

#### **6.1 Providências a serem Implementadas**

**6.1.a. Prazo de Atendimento:** 31/12/2010

**6.1.b. Situação:** Atendida - **em:** 24/5/2010

**6.1.c. Manifestação do Gestor: em:** 17/8/2010

Esta Secretaria encaminhou Memorando-Circular nº 015/SPNT/MT, de 24/5/2010, aos seus departamentos, contendo as referidas recomendações.

**6.1.d. Posicionamento da SFC/CGU: em:**

**7.1.a. Prazo de Atendimento:** 31/12/2010

**7.1.b. Situação:** Atendida - **em:** 17/8/2010

**7.1.c. Manifestação do Gestor: em:** 17/8/2010

Os orçamentos que integram os termos de referência estão sendo acompanhados de memória de cálculo detalhada.

**7.1.d. Posicionamento da SFC/CGU: em:**

#### **Síntese dos resultados obtidos**

1. As concorrências citadas foram anuladas por meio de publicação no D.O.U
2. Já está sendo adotado novo procedimento com relação aos processos licitatórios
3. As obras e serviços do setor de transportes relacionados com a Copa do Mundo de 2014 estão sendo acompanhados pela Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes-SEGES/MT
4. Já foram definidos os indicadores de desempenho operacional SPNT/MT relativos à estudos contratados
5. A SPNT/MT tem designado, de maneira formal, servidores para acompanhar estudos, objetos de termos de relacionamentos
6. A SPNT/MT está cumprindo a recomendação do item 6.b.
7. A SPNT/MT está cumprindo a recomendação do item 7.b.

#### **Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor**

- 2.b. Fator positivo: Maior rapidez dos procedimentos formais exigidos no processo de licitação
- 4.b. Fator positivo: Uma metodologia para medir o desempenho operacional da SPNT/MT relativa à contratação de serviços já foi definida.
- 7.b. Fator positivo: Obtenção de maior detalhamento dos custos de serviços contratados por meio de descentralização de crédito.

## **12.4 Recomendações do OCI pendentes de atendimento ao final do exercício**

Não ocorreu.

**13. Declaração do contador responsável pela unidade jurisdicionada atestando que os demonstrativos contábeis (Balanços Orçamentário, Financeiro e Patrimonial e a Demonstração das Variações Patrimoniais, previstos na Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964) e o demonstrativo levantado por unidade gestora responsável – UGR (válido apenas para as unidades gestoras não executoras), refletem a adequada situação orçamentária, financeira e patrimonial da unidade jurisdicionada que apresenta relatório de gestão**

A Declaração do Contador consta do **Anexo IV**.

## **ANEXO I**

### **Composição do CONIT e Evolução de Investimentos**

FIGURA 1 – COMPOSIÇÃO DO CONIT

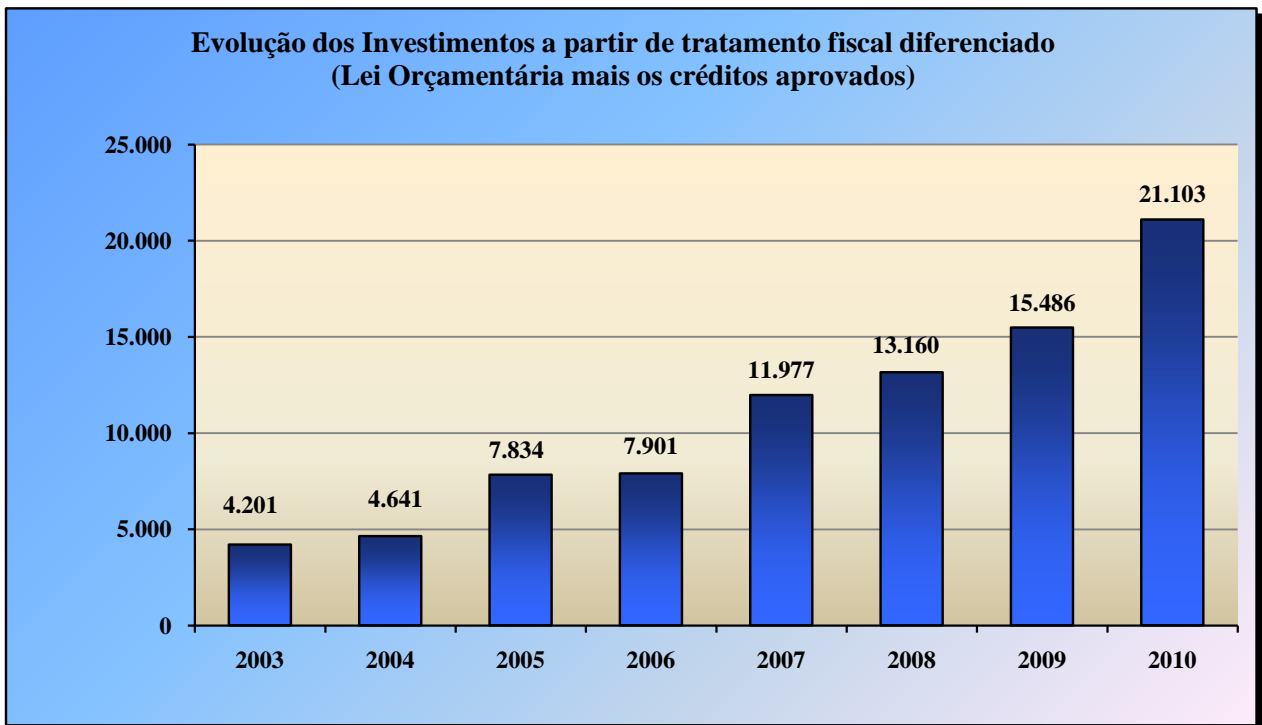
Ministério dos Transportes  
Secretaria de Política Nacional de Transportes

**CONIT**  
**Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte**

- **Instalado em 24 de novembro de 2009**
- **Membros: 10 Ministros de Estado / Secretários Executivos**
  - Transportes (presidente)
  - Casa Civil
  - Defesa
  - Justiça
  - Fazenda
  - Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
  - Planejamento, Orçamento e Gestão
  - Cidades
  - Meio Ambiente
  - Secretaria Especial de Portos
- **Comitês Técnicos:**
  - Logística para Agricultura e Agronegócio
  - Indústria, Comércio e Serviços
  - Operadores e Usuários
  - Relações Institucionais e Assuntos Intersetoriais
  - Integração e Assuntos Internacionais
  - Transporte Intermodal

Fonte: SPNT/MT

**FIGURA 2 – EVOLUÇÃO DE INVESTIMENTOS**



Fonte: SPO/MT

## **ANEXO II**

### **Árvore Hiperbólica**

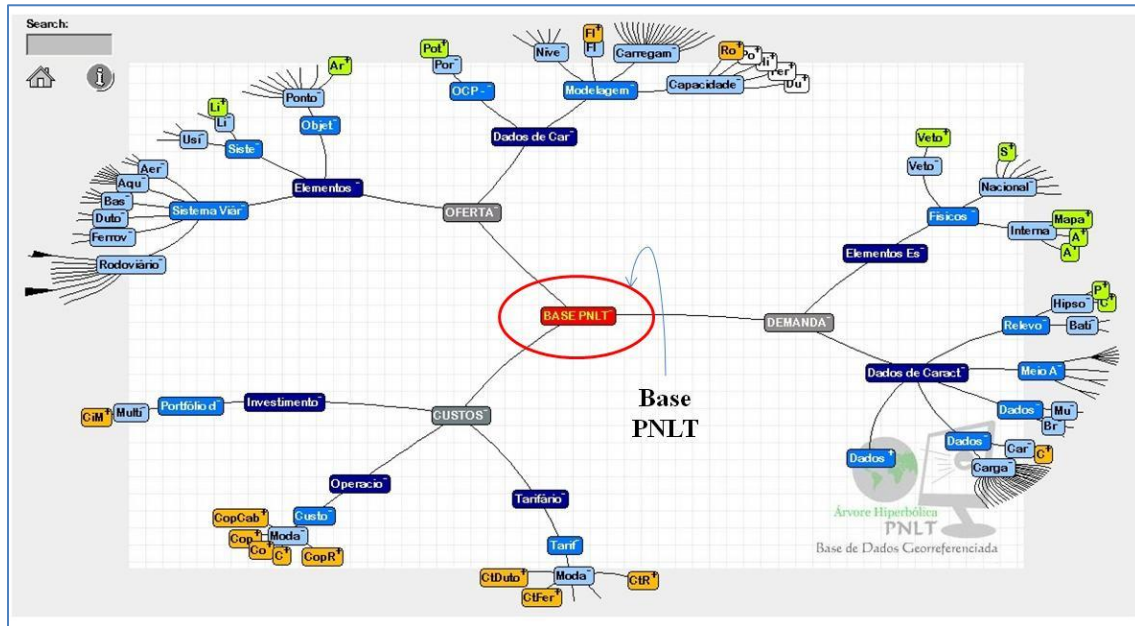


Figura 1: Foco na Raiz da base georeferenciada do PNLT

Fonte: SPNT/MT

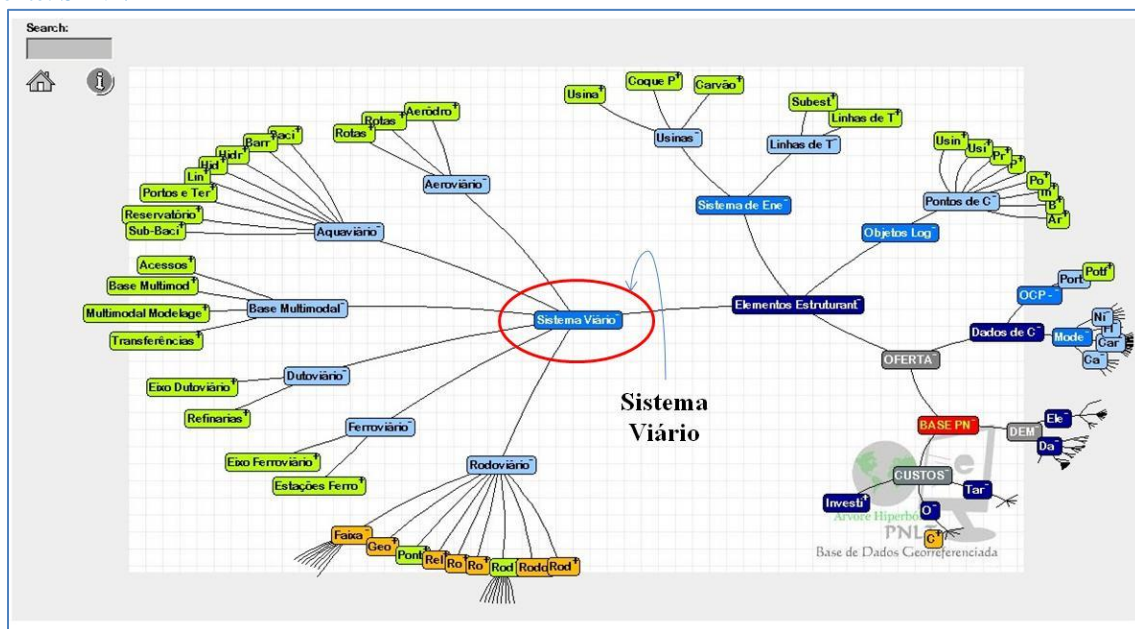


Figura 2: Foco no Sistema Viário

Fonte: SPNT/MT



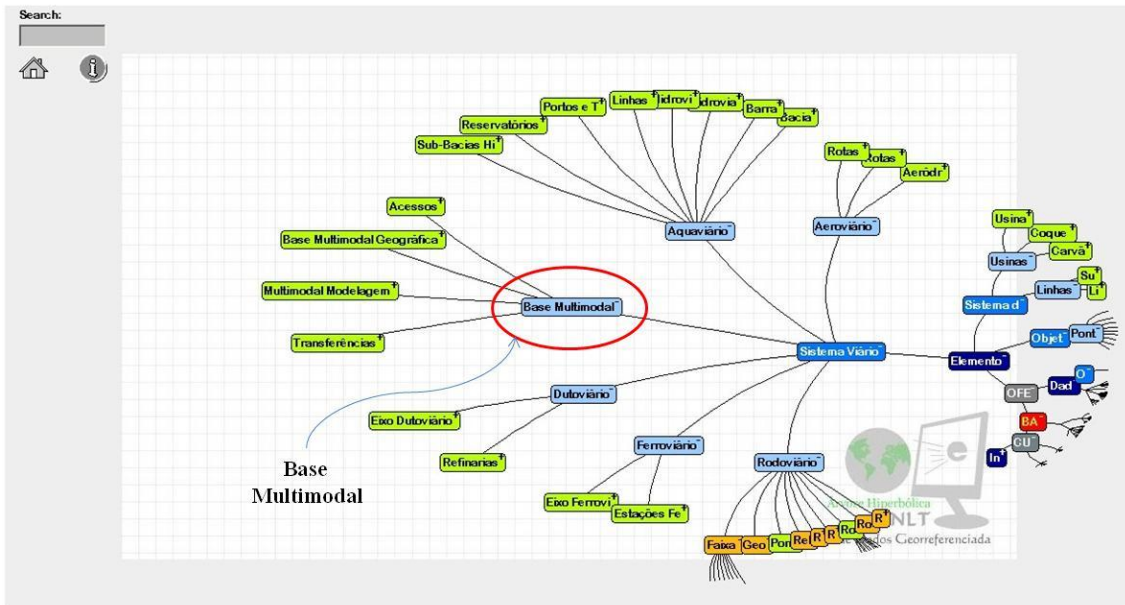


Figura 3: Foco na Base Multimodal

Fonte: SPNT/MT

## **ANEXO III**

### **Localização do Museu Ferroviário Nacional – M.F.N.**

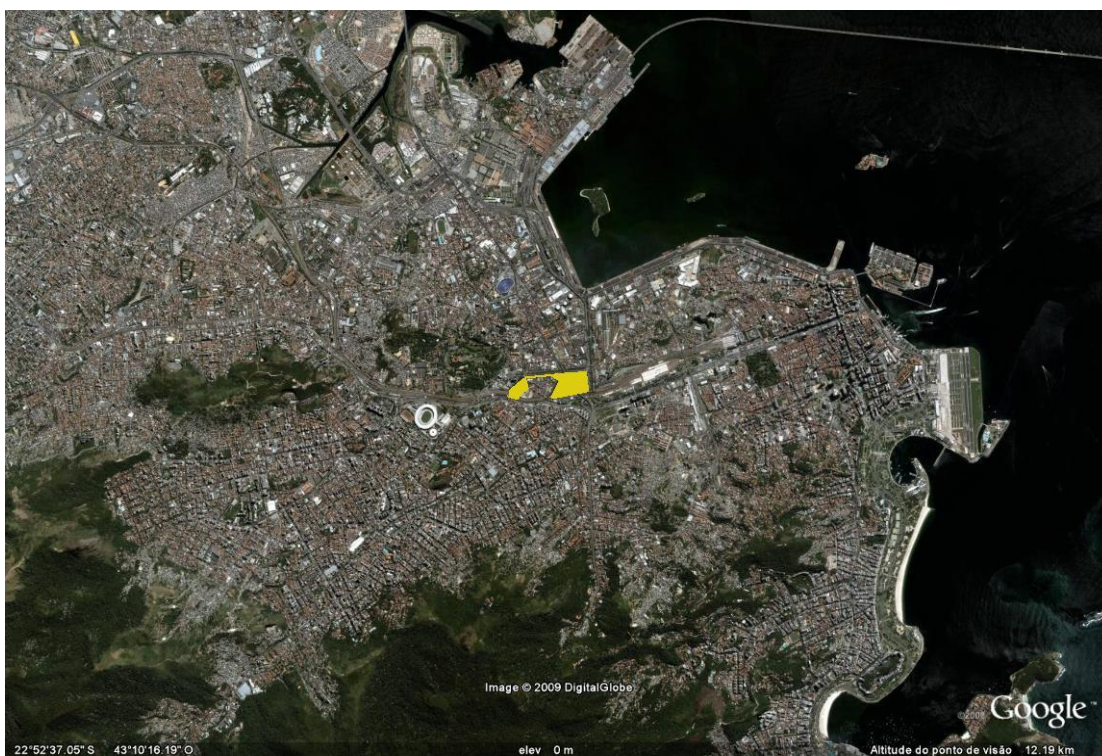


FIGURA 1 - MONTAGEM SOBRE FOTOGRAFIAS DE SATÉLITE INDICANDO O LOCAL DO MFN

Fonte: Google Earth Imagens.



FIGURA 2 MONTAGENS SOBRE FOTOGRAFIAS DE SATÉLITE - APROXIMAÇÃO - INDICANDO A LOCALIZAÇÃO DO MFN

Fonte: Google Earth Imagens.

## **ANEXO IV**

### **Declaração do Contador da Unidade Gestora, do Rol de Responsável, e de apresentação anual de Declaração de bens e Rendas**



**Ministério dos Transportes**  
Secretaria Executiva  
Subsecretaria de Planejamento e Orçamento  
Coordenação-Geral de Finanças e Contabilidade  
Coordenação de Contabilidade

**DECLARAÇÃO**

Declaro que o demonstrativo contábil constante do Sistema SIAFI Gerencial, da Unidade Jurisdicionada 390040 - Secretaria de Política Nacional de Transportes reflete a adequada situação orçamentária, financeira e patrimonial da unidade jurisdicionada que apresenta contas.

Estou ciente das responsabilidades civis e profissionais desta declaração.

Brasília-DF, 10 de março de 2011

  
Ivana Maria Botelho Taveira Oliveira  
CRC-DF nº 8.435/0-3

SIAFI - SISTEMA INTEGRADO DE ADMINISTRACAO FINANCEIRA  
L.40009.AN ROL DE RESPONSAVEIS EMISSAO: 22/02/2011  
ORGAO : 39000 - MINISTERIO DOS TRANSPORTES PAGINA : 001  
UG : 390040 - SECRETARIA DE POLITICA NAC. DE TRANSPORTES REF. : 2010  
GESTAO : 00001 - TESOIRO NACIONAL

=====

**NATUREZA DE RESPONSABILIDADE : DIRIG. MAXIMO DA UJ QUE APRESENTA AS CONTAS**

SEQ: 001 - TIPO: TITULAR  
AGENTE : 010.821.326-91 - MARCELO PERRUPATO E SILVA  
E-MAIL :  
ENDEREÇO : SHIS QL. 18 CONJ. 06 CASA 07 LAGO SUL  
MUNICIPIO : 9701 - BRASILIA UF: DF CEP: 71650-065  
CARGO : SECRETARIO DE POLITICA NAC. DE TRANSPORTES  
DESIGNACAO DOCUMENTO EXONERACAO DOCUMENTO PERIODO(S) GESTAO  
11/Jun/2007 PORT.585/07 01/Jan/2010 A 31/Dez/2010  
PUBLICACAO DESIGNACAO PUBLICACAO EXONERACAO  
11/Jun/2007

-----

SEQ: 001 - TIPO: SUBSTITUTO  
AGENTE : 524.008.248-00 - FRANCISCO LUIZ BAPTISTA DA COSTA  
E-MAIL :  
ENDEREÇO : SQSW 102,BLOCO K, APT. 403 SUDOESTE  
MUNICIPIO : 9701 - BRASILIA UF: DF CEP: 70670-211  
CARGO : DIRIGENTE MAXIMO SUBSTITUTO.  
DESIGNACAO DOCUMENTO EXONERACAO DOCUMENTO PERIODO(S) GESTAO  
21/Mai/2008 PORT. 137/08 01/Jan/2010 A 31/Dez/2010  
PUBLICACAO DESIGNACAO PUBLICACAO EXONERACAO  
23/Mai/2008

=====

**NATUREZA DE RESPONSABILIDADE : RESPONSAVEL PELA CONFORMIDADE CONTABIL**

SEQ: 001 - TIPO: TITULAR  
AGENTE : 477.442.866-34 - IVANA MARIA BOTELHO TAVEIRA OLIVEIRA  
E-MAIL :  
ENDEREÇO : QI 08 BLOCO E APTO 101 GUARA I BRASILIA  
MUNICIPIO : 9701 - BRASILIA UF: DF CEP: 71010-055  
CARGO : COORDENADORA DE CONTABILIDADE  
DESIGNACAO DOCUMENTO EXONERACAO DOCUMENTO PERIODO(S) GESTAO  
20/Mai/2002 PORT. 305 01/Jan/2010 A 31/Dez/2010  
PUBLICACAO DESIGNACAO PUBLICACAO EXONERACAO


-----

SEQ: 001 - TIPO: SUBSTITUTO  
AGENTE : 599.029.221-04 - LEUDA MARIA DE JESUS  
E-MAIL :  
ENDEREÇO : QUADRA 1.103 BLOCO B APTO 301 CRUZEIRO NOVO  
MUNICIPIO : 9701 - BRASILIA UF: DF CEP: 70658-132  
CARGO : CHEFE DE DIVISAO SUBSTITUTA  
DESIGNACAO DOCUMENTO EXONERACAO DOCUMENTO PERIODO(S) GESTAO  
22/Nov/2006 PORT. 459 01/Jan/2010 A 31/Dez/2010  
PUBLICACAO DESIGNACAO PUBLICACAO EXONERACAO

=====CONTINUA...=====

SIAFI - SISTEMA INTEGRADO DE ADMINISTRACAO FINANCEIRA  
L.40009.AN ROL DE RESPONSAVEIS EMISSAO: 22/02/2011  
ORGAO : 39000 - MINISTERIO DOS TRANSPORTES PAGINA : 002  
UG : 390040 - SECRETARIA DE POLITICA NAC. DE TRANSPORTES REF. : 2010  
GESTAO : 00001 - TESOIRO NACIONAL  
CONTINUACAO...=====

ENCARREGADO DO SETOR

  
Secretário de Política Nacional de Transportes/MT  
DIRIGENTE DA UNIDADE



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
SECRETARIA EXECUTIVA  
SUBSECRETARIA DE ASSUNTOS ADMINISTRATIVOS  
COORDENAÇÃO-GERAL DE RECURSOS HUMANOS

DECLARAÇÃO

O COORDENADOR-GERAL DE RECURSOS HUMANOS, DA SUBSECRETARIA DE ASSUNTOS ADMINISTRATIVOS, DA SECRETARIA EXECUTIVA, DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, à vista dos registros funcionais e de documentos existentes na Divisão de Cadastro, da Coordenação de Administração de Pessoal Ativo desta Coordenação-Geral, DECLARA, para fins de composição dos processos de contas da Secretaria de Política Nacional de Transportes deste Ministério, ano 2010, que os servidores **MARCELO PERRUPATO E SILVA, FRANCISCO LUIZ BAPTISTA DA COSTA, AFONSO CARNEIRO FILHO e PAULO RODOLFO VILAS BOAS NUNAN** estão em dia com a exigência de apresentação de Declaração de Bens e Rendas, do exercício 2010, ano-calendário 2009, de que trata o disposto na Instrução Normativa n.º 63/2010, nas Decisões Normativas n.º 107/2010 e n.º 110/2010 e na Portaria n.º 277/2010, do Tribunal de Contas da União - TCU.

Brasília, 28 de março de 2011.

  
**ROBSON DE SOUZA ANDRADE**  
Coordenador-Geral de Recursos Humanos

37.115.342/0032-63

Ministério dos Transportes  
Coordenação-Geral de Recursos Humanos

Esplanada dos Ministérios-Bloco "R"  
Ed. Anexo - 1º Andar - Ala Leste - Sala 101  
CEP: 70.044-900 Brasília - DF