



Ministério
dos Transportes

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PAIS RICO E PAIS SEM POBREZA

SPNT - Secretaria de Política Nacional de Transportes

PRESTAÇÃO DE CONTAS ORDINÁRIAS ANUAL
Relatório de Gestão do Exercício de 2011



Março de 2012

Relatório de Gestão do Exercício de 2011

O presente Relatório de Gestão, em observância à Instrução Normativa – TCU nº 63/2010, Decisões Normativas – TCU nº 108/2010, Portaria TCU nº 123/2011 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

1. ITEM 1 DA PARTE “A” DO ANEXO II DA DN TCU Nº 108/2010	4
<i>Quadro A.1.1 - Identificação da UJ – Relatório de Gestão Individual</i>	<i>4</i>
2. . INFORMAÇÕES SOBRE O PLANEJAMENTO E GESTÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA DA UNIDADE	5
2.A) RESPONSABILIDADES INSTITUCIONAIS DA UNIDADE	5
PROGRAMAS DA SPNT/MT:	7
2.B) ESTRATÉGIA DE ATUAÇÃO FRENTE ÀS RESPONSABILIDADES INSTITUCIONAIS	8
OUTRAS ATIVIDADES DESENVOLVIDAS PELA SPNT/MT:	13
ESTUDOS E AÇÕES IMPORTANTES DESENVOLVIDOS PELA SPNT/MT:	14
ATUAÇÃO JUNTO A CONSELHOS, COMITÊS E GRUPOS DE TRABALHO:.....	15
VIAGENS INTERNACIONAIS DO SECRETÁRIO DA SPNT/MT E DE SEU SUBSTITUTO	18
2.C) PROGRAMAS DE GOVERNO SOB RESPONSABILIDADE DA UNIDADE	20
<i>Quadro A.2.1.a</i>	<i>21</i>
<i>Quadro A.2.1.b</i>	<i>22</i>
<i>QUADRO A.2.2 – EXECUÇÃO FÍSICA DAS AÇÕES REALIZADAS PELA UJ</i>	<i>23</i>
<i>ORÇAMENTO 2011 - POSIÇÃO FINAL</i>	<i>24</i>
<i>SPNT</i>	<i>24</i>
<i>AValiação de 2010</i>	<i>29</i>
3. . INFORMAÇÕES SOBRE O RECONHECIMENTO DE PASSIVOS POR INSUFICIÊNCIA DE CRÉDITOS OU RECURSOS.....	32
4. . INFORMAÇÕES SOBRE A MOVIMENTAÇÃO E OS SALDOS DE RESTOS A PAGAR DE EXERCÍCIOS ANTERIORES.	32
5. . INFORMAÇÕES SOBRE RECURSOS HUMANOS DA UNIDADE, CONTEMPLANDO AS SEGUINTE PERSPECTIVAS:	32
5.A) COMPOSIÇÃO DE QUADRO DE SERVIDORES ATIVOS.....	32
6. . INFORMAÇÃO SOBRE AS TRANSFERÊNCIAS MEDIANTE CONVÊNIO, CONTRATO DE REPASSE, TERMO DE COOPERAÇÃO, TERMO DE COMPROMISSO OU OUTROS ACORDOS, AJUSTES OU INSTRUMENTOS CONGÊNERES, VIGENTES NO EXERCÍCIO DE REFERÊNCIA.	36
7. DECLARAÇÃO DA ÁREA RESPONSÁVEL ATESTANDO QUE AS INFORMAÇÕES REFERENTES A CONTRATOS E CONVÊNIOS OU OUTROS INSTRUMENTOS CONGÊNERES ESTÃO DISPONÍVEIS E ATUALIZADOS, RESPECTIVAMENTE, NO SISTEMA INTEGRADO DE ADMINISTRAÇÃO DE SERVIÇOS GERAIS – SIASG E NO SISTEMA DE GESTÃO DE CONVÊNIOS, CONTRATOS DE REPASSE E TERMOS DE PARCERIA – SICONV, CONFORME ESTABELECE O ART. 19 DA LEI Nº 12.309, DE 9 DE AGOSTO DE 2010.	40
8. . INFORMAÇÕES SOBRE O CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES ESTABELECIDAS NA LEI Nº 8.730, DE 10 DE NOVEMBRO DE 1993, RELACIONADAS À ENTREGA E AO TRATAMENTO DAS DECLARAÇÕES DE BENS E RENDAS.	41
9. . INFORMAÇÕES SOBRE O FUNCIONAMENTO DO SISTEMA DE CONTROLE INTERNO DA UJ, CONTEMPLANDO OS SEGUINTE ASPECTOS: A) AMBIENTE DE CONTROLE; B) AVALIAÇÃO DE RISCO; C) PROCEDIMENTOS DE CONTROLE; D) INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO; E) MONITORAMENTO:	41
10. . INFORMAÇÕES QUANTO À ADOÇÃO DE CRITÉRIOS DE SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL NA AQUISIÇÃO DE BENS, MATERIAIS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO (TI) E NA CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS OU OBRAS, TENDO COMO REFERÊNCIA A INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 1/2010 E A PORTARIA Nº 2/2010, AMBAS DA SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO DO MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO E INFORMAÇÕES RELACIONADAS À SEPARAÇÃO DE RESÍDUOS RECICLÁVEIS DESCARTADOS EM CONFORMIDADE COM O DECRETO Nº 5.940/2006.....	42
11. INFORMAÇÕES SOBRE A GESTÃO DO PATRIMÔNIO IMOBILIÁRIO DE RESPONSABILIDADE DA UJ, CLASSIFICADO COMO “BENS DE USO ESPECIAL”, DE PROPRIEDADE DA UNIÃO OU LOCADO DE TERCEIROS. ...	43
12. . INFORMAÇÕES SOBRE A GESTÃO DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO (TI) DA UJ, CONTEMPLANDO OS SEGUINTE ASPECTOS:.....	43

13. . INFORMAÇÕES SOBRE A UTILIZAÇÃO DE CARTÕES DE PAGAMENTO DO GOVERNO FEDERAL, OBSERVANDO-SE AS DISPOSIÇÕES DOS DECRETOS NºS 5.355/2005 E 6.370/2008.	43
14. INFORMAÇÕES SOBRE RENÚNCIA TRIBUTÁRIA, CONTENDO DECLARAÇÃO DO GESTOR DE QUE OS BENEFÍCIOS DIRETOS DA RENÚNCIA, BEM COMO DA CONTRAPARTIDA, COMPROVAM, NO EXERCÍCIO, QUE ESTAVAM EM SITUAÇÃO REGULAR EM RELAÇÃO AOS PAGAMENTOS DOS TRIBUTOS JUNTOS À SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL – SRFB, AO FUNDO DE GARANTIA DO TEMPO DE SERVIÇO – FGTS E À SEGURIDADE SOCIAL.....	43
15. INFORMAÇÕES SOBRE AS PROVIDÊNCIAS ADOTADAS PARA ATENDER ÀS DELIBERAÇÕES EXARADAS EM ACÓRDÃOS DO TCU OU EM RELATÓRIOS DE AUDITORIA DO ÓRGÃO DE CONTROLE INTERNO A QUE A UNIDADE JURISDICIONADA SE VINCULA OU AS JUSTIFICATIVAS PARA O NÃO CUMPRIMENTO	43
16. . INFORMAÇÕES SOBRE O TRATAMENTO DAS RECOMENDAÇÕES REALIZADAS PELA UNIDADE DE CONTROLE INTERNO, CASO EXISTA NA ESTRUTURA DO ÓRGÃO, APRESENTANDO AS JUSTIFICATIVAS PARA OS CASOS DE NÃO ACATAMENTO.....	57
17. OUTRAS INFORMAÇÕES CONSIDERADAS RELEVANTES PELA UNIDADE PARA DEMONSTRAR A CONFORMIDADE E O DESEMPENHO DA GESTÃO NO EXERCÍCIO.....	57

1. ITEM 1 DA PARTE “A” DO ANEXO II DA DN TCU N° 108/2010

Quadro A.1.1 - Identificação da UJ – Relatório de Gestão Individual

Poder e Órgão de Vinculação			
Poder: Executivo			
Órgão de Vinculação: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES		Código SIORG: 002846	
Identificação da Unidade Jurisdicionada			
Denominação completa: Secretaria de Política Nacional de Transportes			
Denominação abreviada: SPNT			
Código SIORG: 740708	Código LOA: 39000	Código SIAFI: 390040	
Situação: Ativa			
Natureza Jurídica: Órgão Público			
Principal Atividade: Administração Pública			Código CNAE: 8111-6
Telefones/Fax de contato:	(061) 2029-7589	(061) 20297590	(061) 2029-7995
E-mail: spnt.mt@transportes.gov.br			
Página na Internet: http://www.transportes.gov.br			
Endereço Postal:			
Ministério dos Transportes			
Secretaria de Política Nacional de Transportes			
Esplanada dos Ministérios – Bloco “R” – Edifício Anexo			
4º Andar – Ala Oeste – Sala 401			
CEP: 70044-900 – Brasília/DF			
Normas relacionadas à Unidade Jurisdicionada			
Normas de criação e alteração da Unidade Jurisdicionada			
Decreto nº 4.721, de 05 de junho de 2003			
Outras normas infralegais relacionadas à gestão e estrutura da Unidade Jurisdicionada			
Regimento Interno: Portaria Ministerial nº 399, de 26 de julho de 2004, publicada no Diário Oficial da União de 27 de julho de 2004.			
Manuais e publicações relacionadas às atividades da Unidade Jurisdicionada			
Unidades Gestoras e Gestões relacionadas à Unidade Jurisdicionada			
Unidades Gestoras relacionadas à Unidade Jurisdicionada			
Código SIAFI	Nome		
Gestões relacionadas à Unidade Jurisdicionada			
Código SIAFI	Nome		
Relacionamento entre Unidades Gestoras e Gestões			
Código SIAFI da Unidade Gestora		Código SIAFI da Gestão	

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

2.a) Responsabilidades institucionais da unidade

2.a.I. Competência Institucional

Compete a SPNT/MT subsidiar a formulação e a 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.

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 a 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

Observação: Cargo de Diretor do Departamento de Outorgas do DEOUT/SPNT/MT – Remanejado para o Ministério do Planejamento e Orçamento e Gestão (Decreto nº 7429, de 17 de janeiro de 2011, DOU de 18 – 01- 2011 e Portaria MPOG nº 19 de 18-02-2011 publicada no DOU de 21/02/2011)

c) Departamento de Relações Institucionais – DERIN

- Assessor Técnico
- Assistente Técnico

2.a.II. Objetivos Estratégicos

No ano de 2011, a SPNT/MT concentrou-se, principalmente, no desenvolvimento dos seguintes projetos estruturantes: (i) Estudos para Reavaliação das Estimativas e Demanda de Transportes de Cargas e Passageiros e das Metas e Projeções do Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT; (ii) Estudos e Pesquisas de Engenharia de Tráfego; (iii) Estudos e Pesquisas de Natureza Científica e Tecnológica, visando à Avaliação da Eficácia da Execução do Planejamento Governamental no Setor de Transportes; (iv) Estudos para Atualização da Base de Dados Georreferenciada do PNLT; (v) Desenvolvimento do Plano Hidroviário Estratégico – PHE; (v) Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica, Social, Ambiental e Jurídica de Trens Regionais de Passageiros; (vi) Estudos para Implantação do Museu Ferroviário Nacional – MFN; e (vii) Concessão do Passe Livre.

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 empresariais, de usuários e de trabalhadores, caso da CNI, CNA, CNC, ABDIB, FIESP, ANUT, CNT e CNTT, entre outras.

A SPNT/MT desenvolveu, também, as seguintes atividades: (a) Análise de Projetos relativos ao Regime Especial para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI; (b) Revisão do Sistema Nacional de Viação – SNV; e (c) Monitoramento e Acompanhamento de Processos, Estudos e Convênios de Concessões e Avaliação de Planos de Outorgas dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros.

Pela sua importância estratégica o Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT se configura como a principal ação do Ministério dos Transportes como instrumento no processo contínuo de planejamento. O PNLT é um plano multimodal, de caráter nacional - engloba as principais necessidades e aspirações de todas as unidades federativas – que busca a racionalização do sistema nacional de transportes e incentiva o uso dos modais de menor custo, sobretudo quando podem apresentar maior rendimento energético, como o aquaviário e o ferroviário.

Assim, a partir das indicações do PNLT, e segundo as prioridades governamentais e disponibilidades financeiras, os projetos/ações são reavaliados e detalhados passando, então, a integrar o Plano Plurianual – PPA e outros programas de investimentos prioritários, a exemplo do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC.

Uma das principais metas do PNLT é a mudança da matriz de transportes, projetando-se para 2031 um melhor equilíbrio entre os modais de transportes.

O portfólio do PNLT, versão 2011, já faz indicações das principais intervenções em transportes para os próximos PPA's.

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.

Desde 2010 estão sendo reavaliadas as estimativas de demanda de transportes de cargas e passageiros, assim como das metas e projeções do PNLT. Os resultados dessas projeções, relativos ao modal rodoviário, estão sendo confrontados com os dados obtidos de três pesquisas de tráfego efetivadas no ano de 2011 com apoio do Exército Brasileiro, para fins de verificação e análise do

comportamento do transporte de passageiros e de cargas hoje circulando nas rodovias e com possibilidade de transferência para modalidades mais eficientes como as ferrovias, hidrovias e a cabotagem.

No ano de 2011 foi realizada, também, uma ampla pesquisa de identificação das fases executivas dos projetos de infraestrutura de transportes, baseada nas informações coletadas junto às principais instituições executoras da Política Nacional de Transportes com o propósito de subsidiar a avaliação da eficácia do PNLT através de indicadores distribuídos por modo de transporte e vetor logístico formando, conseqüentemente, uma matriz de indicadores para cada período analisado.

Destaque-se, ainda, a adesão ao processo do PNLT de significativas lideranças do setor empresarial, de usuários e de trabalhadores, como CNI, CNA, CNC, ABDIB, FIESP, ANUT, CNT e CNTT, entre outras.

Princípios das ações:

As ações da SPNT/MT continuaram, em 2011, 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 2011 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.

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, cujas 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.

2.b) 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 2011, 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.

2.b.I. Análise do andamento do plano estratégico da unidade

2.b.I.1. Estudo para Reavaliação das Estimativas do Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT e Desenvolvimento e Implantação da Sistemática para Avaliação de Portfólio e Monitoramento dos Fluxos de Transportes.

Contrato nº 018/2010-MT – Consórcio Logit/Gistran

O objetivo deste estudo é estabelecer e aplicar métodos e reavaliar as estimativas de demanda de transportes de cargas e passageiros e as 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.

Este trabalho foi contratado através de procedimento licitatório, lançado em dezembro de 2009 e iniciado em 19 de maio de 2010, estando os produtos finais em fase de avaliação para aprovação técnica. Por estrito interesse administrativo do Contratante, o prazo de execução do estudo foi prorrogado para 19 de abril de 2011, sem qualquer alteração na sua equação econômico-financeira, buscando, na medida do possível, possibilitar que as análises finais do PNLT pudessem vir a incorporar alguns resultados, oriundos das Pesquisas de Engenharia de Tráfego, previstos de serem disponibilizados para o Ministério dos Transportes a partir de Janeiro/2012.

Análise do andamento:

Ao longo do ano de 2011 o andamento dos trabalhos do PNLT desenvolveu-se normalmente, com todos os produtos sendo fornecidos, sempre, de conformidade com o conteúdo previsto e nas datas estabelecidas no contrato original. Com a prorrogação de prazo firmada, buscou-se viabilizar, na medida do possível, que os produtos finais, então em plena fase de análise técnica pela SPNT/MT, pudessem incorporar – na versão final pós-análise técnica – algum elemento resultante dos primeiros informes das Pesquisas de Engenharia de Tráfego.

Relação dos produtos fornecidos pelo contratado, em 2011:

- Incorporação ao SIG-T das informações de operação e planejamento de transportes;
- Indicadores sobre operação de Transportes;
- Análise do impacto da crise econômica sobre o transporte de cargas;
- Modelagem para estimativa da demanda do transporte de cargas (ano base);

- Processo de intercâmbio de bases;
- Diretrizes para a sistematização da obtenção de dados de operação de transportes;
- Estimativa da demanda de transporte de passageiros e cargas para os anos horizontes de projeto;
- Caracterização das novas estimativas sobre projetos na área de transporte de cargas;
- Aplicação da modelagem de transportes de passageiros com considerações sobre planos de outorgas e corredores ferroviários;
- Avaliação dos impactos que as alterações da matriz de transportes, decorrentes dos investimentos propostos, deverão causar no consumo de energia e na emissão de gases poluentes;
- Proposição de novo portfólio de projetos e programas de ação diante da nova conjuntura e face às novas estimativas.

2.b.I.2. **Elaboração de Estudos e Pesquisas de Engenharia de Tráfego, visando à 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.**

Termo de Cooperação nº 02/2010/SPNT/MT – Departamento de Educação e Cultura do Exército - DECEX/EB/Ministério da Defesa.

Este estudo, em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT visa à coleta de dados, ao tratamento e à 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 da Base de Dados Georreferenciada do PNLT.

Foram realizadas três pesquisas de tráfego no ano de 2011: a 1ª ocorreu no período de 21 a 27 de maio em 22 (vinte e dois) postos localizados em pontos estratégicos dos principais corredores rodoviários de escoamento de grãos; a 2ª, no período de 23 a 30 de setembro, em 120 (cento e vinte) postos, cobrindo toda rede rodoviária federal e alguns corredores estaduais; e a 3ª realizada entre 26 de novembro e 2 de dezembro nos mesmos 22 postos da 1ª pesquisa, para fins de comparação e consistência dos dados, além de avaliação da sazonalidade.

O produto final abrangerá, também, a identificação dos perfis dos usuários e das cargas, bem como informações relacionadas às classes de veículos predominantes nesses transportes.

A conclusão dos trabalhos está prevista para março de 2012.

Análise do andamento:

As pesquisas realizadas tiveram pleno êxito, sendo contados e classificados mais de 12 milhões de viagens e entrevistados um milhão de usuários.

As informações coletadas na 1ª e na 2ª pesquisa já foram tratadas estatisticamente e seus resultados já estão sendo disponibilizados aos técnicos dos governos Federal e Estadual.

Os dados da 3ª pesquisa se encontram em fase de tratamento e modelagem matemática para identificação dos fluxos médios diários de veículos.

2.b.I.3. **Desenvolvimento de Estudos e Pesquisas de Natureza Científica e Tecnológica, visando à Avaliação da Eficácia da Execução do Planejamento Governamental no Setor de Transportes.**

Termos de Cooperação nºs 01/2010/SPNT/MT e 01/2011/SPNT/MT – DECEX/EB/Ministério da Defesa.

O referido trabalho objetiva o desenvolvimento de estudos voltados para averiguação da eficácia da política de transportes, consolidada no PNLT, considerando os aspectos institucionais, orçamentários, técnicos e econômicos.

O PNLT 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 prazos.

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

Neste 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.

No ano de 2011 foi realizada uma ampla pesquisa de identificação das fases executivas dos projetos de infraestrutura de transportes. Esta pesquisa se baseou nas informações coletadas junto às principais instituições executoras da Política Nacional de Transportes com o propósito de subsidiar a avaliação da eficácia do PNLT.

A SPNT/MT, ao final dos estudos, previsto para maio de 2012, buscará estabelecer indicadores que permitam avaliar, quanto a sua eficácia, as intervenções propostas no atual portfólio do PNLT.

Análise do andamento:

Estão sendo estudados dois aspectos de avaliação do PNLT:

- A eficácia quanto à sua **proposição de longo prazo** (2008/2023), que se refere aos indicadores que traduzam, em termos logísticos, se para cada modo de transporte, para cada vetor logístico, qual a tendência de cumprimento das suas metas principais.
- A eficácia executiva, que se refere ao **período de 2008/2011**, considerando, basicamente, quais e de que forma (como) as indicações do PNLT, por modo de transporte e por vetor logístico foram acatadas ou não pelos planos governamentais, da seguinte forma:
 - Indicador de pertinência dos projetos governamentais em relação aos projetos do PNLT: o projeto governamental considerou a indicação do PNLT (percentual de pertinência considerando todos os projetos indicados);
 - Indicador de conformidade dos projetos governamentais em relação aos projetos do PNLT: uma vez que o projeto pertence ao PNLT, mede-se o quanto ele se assemelha ou difere das proposições técnicas do projeto indicado ao do PNLT ao qual pertence (grupos de pertinências). *Exemplo: para determinado segmento de uma rodovia qualquer, o PNLT pode estar prevendo em uma determinada extensão - início e fim quilométrico - um conjunto de obras (tipo pavimentação e construção), e o projeto governamental está sendo executado com alterações - tipo de obra diferente (não somente pavimentar, mas também com implantação de vias laterais, por exemplo) – e mais, não somente na extensão determinada pelo PNLT, mas podendo ser em uma extensão maior ou menor, e com isso podendo ter seu início ou fim diferenciado do projeto indicado pelo PNLT;*
 - Avaliação da eficácia executiva do PNLT: para o conjunto de projetos que tenham pertinência e conformidade parcial ou total, trata-se da avaliação da percentagem de projetos que foram ou não executados no período de 2008/2011, distribuídos pelas fases executivas, nas quais se encontravam no ano de 2011;
 - Avaliação da distribuição percentual dos projetos, por fase executiva.

2.b.I.4. Desenvolvimento de Estudos para Atualização da Base de Dados Georreferenciada do PNLT - BDG.

Plano de Trabalho nº 30.001.07.01.80.01 - Departamento de Engenharia e Construção do Exército – DEC/EB/Ministério da Defesa

Esta 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.

Em novembro de 2010, a BDG foi implantada no Ministério dos Transportes facilitando aos seus técnicos o acesso às informações necessárias para avaliação de alternativas de transportes oferecidas pela multimodalidade.

A partir de junho de 2011 a BDG passou a estar disponível para acesso público por meio do sítio do Ministério dos Transportes, bastando para isto que o usuário externo se cadastre mediante o uso de formulário adequado, postado no próprio Portal, e obtenha do Administrador da BDG o login/senha de acesso ao SIG-T. Até a presente data mais de 1.400 pessoas consultaram o Sistema de Informações de Transportes que permite o acesso à BDG.

Análise do andamento:

A revisão do PNLT encontra-se em sua fase final, culminando com a entrega e aceite dos relatórios finais, dentre os quais se encontra o que trata da atualização da Base de Dados Georreferenciada – BDG.

Juntamente com esta atualização, será dado início, em 2012, a um levantamento dos dados e metadados das bases de dados georreferenciadas existentes no MT e órgãos vinculados (DNIT, ANTT, ANTAQ e VALEC) como forma de propiciar a estruturação de uma base corporativa de dados georreferenciada no âmbito desses órgãos.

Tal base ensejará o cumprimento eficiente, eficaz e efetivo do Decreto nº 6.666, de 27 de novembro de 2008, que estabelece, em seu Art. 3º, a obrigatoriedade do compartilhamento e disseminação dos dados geoespaciais e seus metadados para todos os órgãos e entidades do Poder Executivo federal e voluntário para os órgãos e entidades dos Poderes Executivos estadual, distrital e municipal por meio do portal da Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais – INDE, de acordo com os padrões estabelecidos pela Comissão Nacional de Cartografia – CONCAR.

2.b.I.5. Desenvolvimento do Plano Hidroviário Estratégico.

Este plano objetiva, por meio de um amplo diagnóstico e da recomendação de um conjunto de intervenções, inserir o transporte hidroviário interior, de forma mais incisiva, no contexto do planejamento nacional de transportes.

A partir da avaliação global do setor de transporte fluvial, com ênfase na intermodalidade, serão propostas estratégias de curto, médio e longo prazo, incluindo ações físicas, operacionais e institucionais que conduzirão a estruturação econômica e financeira do setor.

A consolidação de um banco de dados com informações e indicadores próprios ao transporte hidroviário também constitui importante meta do PHE, permitindo que o planejamento hidroviário seja continuamente atualizado e, *pari passu*, incorporado ao plano nacional multimodal, representado pelo PNLT.

Os estudos preliminares sobre o PHE, iniciados em 2010, foram objeto de licitação pública em 2011, com apoio financeiro do Banco Mundial (BIRD). A contratação dos estudos deverá efetivada em março de 2012.

Análise do andamento:

O Contrato ainda não foi formalizado.

2.b.I.6. Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica, Social, Ambiental e Jurídica de Trens Regionais.

No ano de 2011 foi realizado o acompanhamento dos estudos de viabilidade (EVTEA) para identificação das possibilidades de implantação dos trens regionais de passageiros, com a participação do Ministério do Turismo, onde foi possível identificar os interesses regionais e locais na implantação de trens de passageiros de caráter regular e não regular (turístico e eventual).

3.1.6.1 Trechos: Bento Gonçalves/Caxias do Sul, no Estado do Rio Grande do Sul e Londrina/Maringá, no Estado do Paraná.

Portaria MT nº 260/2009 – Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC.

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.

Análise do andamento:

A entidade contratada está realizando ajustes no Relatório Final, em conformidade com a solicitação do Departamento de Relações Institucionais/SPNT/MT, responsável pelo acompanhamento dos trabalhos.

3.1.6.2 Trecho: Pelotas/Rio Grande, no Estado do Rio Grande do Sul.

Termo de Cooperação nº 02/2011/SPNT/MT - UFSC.

Os estudos foram contratados em dezembro de 2011 e tem a duração de oito meses.

Análise do andamento:

Os trabalhos estão em fase inicial.

3.1.6.3 Trecho: Alagoinhas/Salvador, no Estado da Bahia.

Termo de Cooperação nº 04/2011/SPNT/MT – Universidade Federal da Bahia - UFBA.

Os estudos foram contratados em dezembro de 2011 e tem a duração de oito meses.

Análise do andamento:

Os trabalhos estão em fase inicial.

2.b.I.7. Museu Ferroviário Nacional – MFN

Portaria MT nº 266/2009 – UFSC.

Estão em fase final de análise os estudos finais para implantação do MFN, a ser instalado na cidade do Rio de Janeiro – RJ.

Análise do andamento:

Os estudos estão sendo revisados, visando atender as orientações complementares do IPHAN. Existem ainda, sobreposições e interferências entre o projeto do Museu Ferroviário Nacional e os recentes projetos do Porto Olímpico do Governo do Estado do Rio de Janeiro, nas instalações ferroviárias de Praia Formosa, cuja solução está sendo discutida com os atores envolvidos com a questão.

2.b.I.8. Concessão do 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 de abril de 2001 e publicada em 11 de abril de 2001 com base no Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999, que regulamenta a Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989 e no Decreto nº 3.691, de 19 de dezembro de 2000, que regulamenta a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994.

No ano de 2011, cumprindo com a determinação estabelecida na Portaria nº 142 da SE/MT, de 21 de junho de 2011, a SPNT/MT participou de auditoria interna no Programa Passe Livre, objetivando avaliar os seguintes itens básicos:

- Exame da regularidade da prestação dos serviços, avaliação da eficiência da gestão administrativa da concessão do benefício da gratuidade no transporte interestadual de passageiros e resultado alcançado no Programa Passe Livre;
- Verificação do cumprimento da legislação pertinente, objetivando avaliar a necessidade de criação de novas normas;
- Avaliação genérica das instalações físicas, condições ambientais e sistêmicas, disponibilizadas ao Programa Passe Livre, para execução dos trabalhos afins;
- Avaliação específica dos instrumentos e sistemas de guarda e conservação dos bens, sobretudo dos espelhos de carteiras em branco, sob responsabilidade da administração direta do Programa Passe Livre;
- Avaliação específica dos sistemas eletrônicos de processamento de dados, da segurança física do ambiente e das instalações onde são processadas as entradas e saídas das informações básicas.

Análise do andamento:

As ações administrativas propostas pelo Grupo de Trabalho, designado para realização da mencionada auditoria, com vistas à adoção de procedimentos para aumento da segurança e agilização da emissão do benefício utilizando-se de modernas tecnologias, já foram iniciadas.

Desde 2001 foram emitidas 436.608 credenciais (até dezembro/2011).

De janeiro a dezembro de 2011 foram emitidas 48.415 credenciais.

Projeção para 2012: 55.000 credenciais.

Estes resultados demonstram que o objetivo principal do Programa Passe Livre, apesar de algumas dificuldades operacionais, está sendo atingido.

OUTRAS ATIVIDADES DESENVOLVIDAS PELA SPNT/MT:

Regime Especial para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI.

O REIDI é um benefício tributário que foi instituído pela Lei nº 11.488, de 15 de junho de 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 a 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 obras de infraestrutura destinadas ao ativo imobilizado.

A forma de habilitação e co-habilitação ao REIDI foi regulamentada pelo Decreto nº 6.144, de 3 de julho de 2007, e o procedimento de aprovação dos projetos de infraestrutura no setor de transportes foi estabelecido pela Portaria GM/MT nº 89, de 4 de abril de 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 adequação dos documentos apresentados às exigências estabelecidas e encaminha o 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/MT para análise e posterior encaminhamento à Consultoria Jurídica – CONJUR.

Análise do andamento:

Ao longo do exercício de 2011 o seguinte pleito tramitou pela SPNT/MT: Concessionária SPMAR S/A, relativo ao projeto de concessão do trecho Leste do Rodoanel Mário Covas, em São Paulo, cuja análise resultou em proposta de aprovação.

Revisão do Sistema Nacional de Viação (SNV).

A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV teve como objetivo principal substituir a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, atualizando e adequando seu conteúdo aos atuais quadros constitucional, legal e institucional. De um modo geral, é bem mais precisa e técnica do que o texto da Lei nº 5.917/73, que disciplinava o denominado Plano Nacional de Viação – PNV.

O diploma legal atual supre diversas lacunas existentes na legislação de transportes em vigor, o que, inegavelmente, facilita a execução, de modo mais eficiente, das diversas políticas públicas traçadas para este relevante setor.

Na data de sua sanção, contudo, alguns dispositivos foram vetados. Dentre estes, destacam-se os Anexos que traziam as relações descritivas das infraestruturas do Sistema Federal de Viação por conterem, naquela oportunidade, elementos inadequados à sua constituição.

Assim, foi constituído Grupo de Trabalho, que contou com coordenação da SPNT/MT, a fim de ajustar e complementar a Lei.

Análise do andamento:

O Grupo de Trabalho concluiu suas atividades e foram apresentados os seguintes produtos finais:

- a) Minuta de Projeto de Lei alterando e complementando a Lei inicial;
- b) Relações descritivas dos componentes (rodovias, ferrovias, hidrovias e portos) integrantes do SNV;
- c) Minuta de Decreto regulamentando dispositivos da Lei.

Entende-se que os objetivos estipulados na Portaria Interministerial nº 1, de 15 de julho de 2011, que constituiu o Grupo de Trabalho, foram satisfatoriamente atendidos. As relações descritivas propostas para comporem os anexos da Lei nº 12.379/11 refletem o estado atual do planejamento viário nacional. E a minuta de decreto proposta para regulamentação da lei busca facilitar sua aplicação.

O relatório final, a minuta de Projeto de Lei e Anexos e a minuta de decreto foram encaminhados ao Gabinete do Ministro de Estado dos Transportes para superior apreciação e, conseqüentemente, serem submetidos à aprovação do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT, conforme determinava a referida Portaria Interministerial.

Monitoramento e Acompanhamento de Processos, Estudos e Convênios de Concessões e Avaliação de Planos de Outorgas dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros.

Destacam-se as seguintes atividades, desenvolvidas em 2011, pelo Departamento de Outorgas/SPNT/MT:

- a) Acompanhamento dos processos das concessões da BR-101 no trecho entre a divisa ES/RJ e Entroncamento com BA-698 (Acesso a Mucuri), da BR-040 no trecho entre Juiz de Fora e Brasília (entroncamento com BR-251) e da BR-116, no trecho entre a divisa RJ/MG (Além Paraíba) e a divisa MG/BA (Divisa Alegre);
- b) Avaliação do Plano de Outorgas referente aos serviços de transporte rodoviário interestadual semiurbanos de passageiros;
- c) Avaliação e aprovação do Plano de Outorgas do serviço de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros;
- d) Monitoramento dos convênios de delegação de rodovias para os Estados do Rio Grande do Sul e Paraná, e prorrogação da validade dos convênios com o RS;

Análise do andamento:

- a) O processo da referida concessão teve seu acompanhamento até o leilão da referida outorga ser realizado pela BOVESPA;
- b) Foi realizada a análise técnica do referido Plano de Outorgas, e dada à devida tramitação administrativa objetivando a sua aprovação pelo Senhor Ministro dos Transportes;
- c) Foi realizada a análise técnica do referido Plano de Outorgas, e dada à devida tramitação administrativa objetivando a sua aprovação pelo Senhor Ministro dos Transportes;
- d) Os convênios de delegação de rodovias celebrados com o Estado do Paraná tiveram atividades de acompanhamento rotineiras de análise de consistência das informações prestadas pelo Delegatário sendo acrescidas de visitas técnicas aos trechos conveniados. Com relação aos convênios celebrados com o Estado do Rio Grande do Sul ocorreu o subsídio de informações à setorial jurídica do MT objetivando a formalização de prorrogação de prazo de vigência.

ESTUDOS E AÇÕES IMPORTANTES DESENVOLVIDOS PELA SPNT/MT:

Acompanhamento de Projetos de Lei:

A SPNT/MT acompanhou, analisou e efetuou proposições a respeito de Projetos de Lei, oriundos da Câmara dos Deputados e do Senado, relacionados com o Setor Transporte, tais como: incluir no SNV novos trechos rodoviários, ferroviários e terminais hidroviais, entre outros. Da mesma forma a SPNT/MT, também, analisou pleitos de governadores e parlamentares sobre federalização de trechos rodoviários. 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 2011, 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, bem como participar da elaboração do ciclo 2012-2015.

ATUAÇÃO JUNTO A CONSELHOS, COMITÊS E GRUPOS DE TRABALHO:

Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT

Foi delegado à SPNT/MT, conforme Portaria nº339, de 18 de novembro de 2011, o exercício das atividades da Secretaria Executiva do CONIT.

O titular da Secretaria de Política Nacional de Transportes passou a ter as atribuições de Secretário Executivo do CONIT.

Foram elaboradas resoluções que tratam da criação e instalação Comitês Técnicos, que irão subsidiar o CONIT com assuntos do setor de transportes, assinadas pelo Ministro dos Transportes em 22 de novembro de 2011.

Resolução nº02 – Trata da Criação dos Comitês Técnicos;

Resolução nº03 – Trata da Instalação do Comitê Técnico de Logística para Agricultura e Agronegócio – CTLAG;

Resolução nº04 – Trata da designação dos representantes do CTLAG;

Resolução nº05 – Trata da Instalação do Comitê Técnico de Indústria, Comércio e Serviços – CTICS;

Resolução nº06 – Trata da designação dos representantes do CTICS.

Foram disponibilizadas informações sobre o CONIT no site eletrônico do Ministério dos Transportes, www.transportes.gov.br, no espaço “Política de Transporte”, com os campos: Introdução, Composição, Legislação, Resoluções, Comitês, Contato, Notícias.

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 2011 os técnicos da SPNT/MT participaram de reuniões técnicas da CTLOG/MAPA, com destaque para os seguintes temas:

Reunião: Ordinária Nº 20

Data: 15/03/2011

- Corredores de Exportação do Arco Norte Portos do Pará - avanços dos planos de ampliação Dra. Maria do Socorro Pirâmides (Diretora de Gestão Portuária da Companhia Docas do Pará);
- Tolerância do Peso por Eixo Informações sobre a resposta do Minitrans à Coalizão Empresarial (Anexo D);
- Concessões Ferroviárias negociações desenvolvidas pela Coalizão Empresarial junto a ANTT;
- Concessões Rodoviárias informações sobre as negociações desenvolvidas pela Coalizão Empresarial junto à ANTT;

- Portaria nº 24, de 26 de janeiro de 2011, da Secretaria do Patrimônio da União informações sobre o seu objeto e possíveis impactos para os terminais portuários (Anexo II);
- Resolução ANTAQ nº 1967, de 10 de fevereiro de 2011, proposta de regulamentação de movimentação e armazenagem de contêineres e volumes, em instalações de uso público informações sobre seu objetivo e possíveis impactos para os usuários (anexo III).

Reunião: Ordinária Nº 21

Data: 17/05/2011

- Aspectos relacionados ao processo de implantação do Terminal de Grãos do Maranhão, TEGRAM, avanços dos planos de ampliação, EMAP.
- Projeto de ampliação dos Centros Logísticos Industriais e Aduaneiros, CLIAS (Portos Secos);
- Relatório sobre a Resolução ANTAQ nº 1.967 que estabelece parâmetros regulatórios a serem observados na prestação de serviços de movimentação e armazenagem de contêineres e volumes, em instalações de uso público, nos portos organizados;

Reunião: Ordinária Nº 22

Data da realização: 07/07/2011

- Proposta para Portos Secos - Edição da Lei 12.350/2010 na nova legislatura e os novos - CNA/CNI;
- Resolução ANTAQ 1967 - Informação sobre os desdobramentos dos trabalhos junto à ANTAQ – ANUT;
- Concessões Ferroviárias - Audiências Públicas da ANTT – ANUT;
- Passagem de veículos com cargas perigosas – CNA;
- Tancagem de álcool - CNA/ANEC;
- Projeto de Lei - Lona ANEC.

Reunião: Ordinária Nº 23

Data: 13/09/2011

- Equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias em portos públicos - ANTAQ - Giovanni Cavalcanti Paiva;
- Novo marco regulatório do transporte ferroviário - ANTT - Superintendência de cargas;
- BR 158 e BR 163;
- Panorama do setor de armazenagem no País – CONAB;

Reunião: Reunião Ordinária N: 24

Data da realização: 10/11/2011

- Projeto de Lei nº 7.173/2010 - Cargas Perigosas;
- Portaria nº 24 SPU - Cobrança de tarifa por uso de águas públicas;
- Tolerância de peso por eixo;
- Plano Nacional de Armazenagem;
- Deliberação sobre a inclusão da SEP/PR na CTLOG;
- Fator de Desenvolvimento - ANTAQ. Participação dos Armadores e Operadores da Navegação na Amazônia.

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 processos referentes a propostas de Resoluções para regulamentação do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, no setor de transportes e trânsito;
- ✓ Delibera sobre as 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 2011 foram desenvolvidas no CONTRAN as seguintes atividades:

- ✓ Participação em 12 reuniões do CONTRAN;
- ✓ Relato de 86 Processos de Auto de Infração de Trânsito-A.I.T em 2ª instância (CONTRAN);
- ✓ Relator de diversos processos relativos à regulamentação de disposições do Código de Trânsito Brasileiro;
- ✓ 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, além de discussões sobre as alterações do Código de Trânsito Brasileiro;
- ✓ 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) e Federação Internacional de Automobilismo – FIA;
- ✓ Representar o CONTRAN e o Ministério dos Transportes em Eventos técnico-científicos, com a apresentação de palestras.

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 2011, 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.

Trem de Alta Velocidade - TAV

A SPNT/MT continua acompanhando e apoiando a ANTT, órgão responsável pela matéria, no processo de implantação do trem de alta velocidade “Campinas - São Paulo - Rio de Janeiro”. Em 2011 a SPNT/MT participou das discussões técnicas para definição sobre o modelo de concessão do TAV.

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. Ao longo de 2011, o Ministério dos Transportes e a Secretaria Especial de Portos promoveram diversas reuniões com vistas a definirem uma proposta comum de atuação para atender as contínuas exigências decorrentes das exportações/importações brasileiras.

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 2011, 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 2011, o representante da SPNT/MT continuou à frente da Coordenação Nacional do Comitê de Transportes do MERCOSUL.

Termos de Referência:

Em 2011, foram desenvolvidos os seguintes Termos de Referência: “Elaboração de estudos e pesquisas, de natureza científica e tecnológica, em subsídio a proposição técnica de aprimoramento da política de outorgas das rodovias federais” e “Desenvolvimento de Estudos e Pesquisas, de Natureza Científica e Tecnológica, em subsídio a Proposição Técnica de Apropriação e Composição de Custos de Consultoria na área de Planejamento de Transportes”.

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

Para: **Santa Cruz de la Sierra/Bolívia**

Período: 11 a 15 de janeiro de 2011

Objetivo: Participar da XI Reunião Bilateral Bolívia – Brasil, no âmbito do Acordo de Transporte Internacional Terrestre – ATIT;

- Reunião do Grupo de Trabalho Técnico Trilateral Brasil – Bolívia – Chile sobre o Corredor Rodoviário Interoceânico para discussão de temas relativos ao transporte terrestre entre os dois países, no que diz respeito ao transporte rodoviário internacional de passageiros e ao transporte rodoviário internacional de cargas.

Resultado:

1. Orientar a futura implementação do Corredor e estabelecer as condições de seu funcionamento;
2. Definir cronograma de trabalho e criação de eventuais Subgrupos de Trabalho para o tratamento de temas específicos.

Para: **Assunção/Paraguai**

Período: 02 a 04 de março de 2011

Objetivo: Participar da XIV Reunião Ordinária do Grupo de Integração Produtiva do MERCOSUL para participar da discussão dos temas da agenda.

Resultado: Avanços nos acordos multilaterais entre Países e Membros.

Para: **Assunção/Paraguai**

Período: 29 de março a 01 de abril de 2011

Objetivo: Reunião Técnica Preparatória à XLI Reunião do Subgrupo de Trabalho nº 5 “Transportes” do MERCOSUL para participar da discussão dos temas da agenda.

Resultado: Avanços nos acordos multilaterais entre Países e Membros.

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: Assunção/Paraguai

Período: 03 a 07 de maio de 2011

Objetivo: Participar da XLI Reunião do Subgrupo de Trabalho nº 5 “Transportes” do MERCOSUL.

Resultado: Avanços nos acordos multilaterais entre Países e Membros.

Para: Cidade do México/México

Período: 16 a 20 de maio de 2011

Objetivo: Participar do Seminário “Bases para em Plano Nacional de Logística no México: Marco de Política e Participação Institucional” Promovido pelo banco Interamericano de Desenvolvimento – BID para apresentar o Plano Nacional de Logística de Transportes - PNLT ao Governo do México.

Resultado: Reconhecimento internacional do PNLT como processo inovador de planejamento integrado de transportes de longo prazo.

Para: Hanói/Vietnã

Período: 10 a 20 de junho de 2011

Objetivo: Participar do Workshop a respeito de contratos Baseados em Resultados e Parcerias Público-Privadas, e inspeções de campo em rede ferroviária de alta velocidade, plataformas logísticas e terminais intermodais de carga e de passageiros e apresentar os principais projetos brasileiros afetos ao setor ferroviário.

Resultado: Discutir questões relacionadas sobre as possíveis parcerias público-privadas na área ferroviária.

Para: Bogotá/Colômbia

Período: 22 a 26 de junho de 2011

Objetivo: Representar o Secretário Executivo/MT no Fórum de Transporte Sustentável da América Latina.

Resultado: Lançar um mecanismo regional e um processo de consulta para compartilhar melhores práticas, instrumentos de políticas e tecnologias de transporte e promover esforços de colaboração e participação para abordar novos temas de interesses comuns relacionados ao setor de transportes.

Para: Assunção/Paraguai

Período: 02 a 06 de agosto de 2011

Objetivo: Participar da Reunião GT de Integração Corredor Bioceânico.

Resultado: Apresentar às autoridades competentes do Paraguai, Argentina e Chile, os resultados do estudo de viabilidade do corredor Ferroviário Bioceânico

Para: Santiago/Chile

Período: 04 a 07 de setembro de 2011

Objetivo: Representar o Senhor Ministro de Estado dos Transportes em reunião para discutir projetos de integração Bioceânica.

Resultado: Foram analisados e discutidos projetos de integração Biocênica, em especial os relacionados à construção de túneis transfronteiriços entre Argentina e Chile.

Para: Minneapolis/Estados Unidos

Período: 18 a 22 de setembro de 2011

Objetivo: Representar o senhor Ministro dos Transportes no seminário “As oportunidades de Investimentos no setor metro-ferroviário Brasileiro.

Resultado: Obter informações na área de tecnologia da comunicação e equipamentos para processamento de dados; planejamento de estradas, logística, transportes de passageiros e de cargas.

Para: **Montevidéu/Uruguai**

Período: 27 a 30 de setembro de 2011

Objetivo: Participar da XLI Reunião do Subgrupo de Trabalho nº 5 “Transportes” do MERCOSUL.

Resultado: Avanços nos acordos multilaterais entre Países e Membros.

Para: **Miami/Estados Unidos**

Período: 12 a 15 de outubro de 2011

Objetivo: Participar como representante do MT, da Primeira Reunião da Rede de Transporte do Diálogo Regional de Política.

Resultado: No caso do Brasil, foram discutidos o TAV Rio de Janeiro-São Paulo-Campinas e os principais projetos que constituem a nova política ferroviária nacional – Norte-Sul, FIOCRUZ, Transnordestina, dentre outros.

Para: **Montevidéu/Uruguai**

Período: 25 a 29 de outubro de 2011

Objetivo: Participar da XLI Reunião do Subgrupo de Trabalho nº 5 “Transportes” do MERCOSUL.

Resultado: Avanços nos acordos multilaterais entre Países e Membros.

2.b.II. Análise do plano de ação da unidade

O plano de ação da SPNT/MT, em 2011, privilegiou o Plano Nacional de Logística e Transporte – PNLT, uma vez que o mesmo representa o principal instrumento de planejamento do Ministério dos Transportes.

Os resultados obtidos no exercício de 2011 referentes aos estudos de Reavaliação das Estimativas do PNLT, Pesquisa de Tráfego e Avaliação do Desempenho do PNLT permitirão um aumento da eficiência quando da execução de planos, programas e projetos do setor de transportes.

2.c) Programas de Governo sob responsabilidade da unidade

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 2011, 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 eficientemente 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.c.I. Execução dos programas do Governo sob a responsabilidade da UJ

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						
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					
1.254.956.000	1.256.456.000	27.978.861	18.568.789	614.768.422	90.664.486	
Informações sobre os resultados alcançados						
Ordem	Indicador (Unidade medida)	Referência			Índice previsto no exercício	Índice atingido no exercício
		Data	Índice inicial	Índice final		
Fórmula de Cálculo do Índice						

O programa não tem Indicador definido. O estudo que visa avaliar o PNLT deverá sugerir, em 2012, uma matriz de indicadores de seu desempenho.						
Análise do Resultado Alcançado						
Em aprovação a proposta que estabelece indicadores para aferir a eficácia do PNLT.						
Ordem	Indicador (Unidade medida)	Referência			Índice previsto no exercício	Índice atingido no exercício
		Data	Índice inicial	Índice final		
N						
Fórmula de Cálculo do Índice						
Análise do Resultado Alcançado						

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 infraestrutura e na prestação de serviços de transportes.						
Gerente: Marcelo Perrupato e Silva						
Público Alvo: Usuário de Transporte de Carga e de Passageiros						
Informações orçamentárias e financeiras do Programa					Em R\$	
Dotação		Despesa Empenhada	Despesa Liquidada	Restos a Pagar não processados	Valores Pagos	
Inicial	Final					
304.805.780	304.805.780	15.394.238	4.742.745	20.718.324	4.928.931	
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 (%)				100	79,17
Fórmula de Cálculo do Índice						
<p>1 – Pesquisa de opinião entre os usuários de transporte rodoviário de carga – encontra-se em elaboração a metodologia.</p> <p>2 – Pesquisa de opinião entre os usuários de transporte rodoviário de passageiros - encontra-se em elaboração a metodologia.</p> <p>3 – Pesquisa de opinião entre os usuários de transporte aquaviário de carga – em fase final de estudo.</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						

No que se refere ao transporte rodoviário de passageiros e cargas, a análise foi realizada levando-se em conta à fiscalização de veículos e o índice alcançado foi de 95,90%, sugerindo, então, um ótimo resultado. Para o transporte ferroviário de cargas a análise foi realizada levando em conta à fiscalização das concessionárias, que atingiu um índice de 45%, portanto, abaixo do desejado, resultando no índice geral de 79,17%, considerando os dois modais.

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

2.c.II. Execução física das ações realizadas pela UJ

QUADRO A.2.2 – EXECUÇÃO FÍSICA DAS AÇÕES REALIZADAS PELA UJ

Função	Subfunção	Programa	Ação	Tipo da Ação	Prioridade	Unidade de Medida	Meta prevista	Meta realizada	Meta a ser realizada em 2012
26	121	0225	6058	Atividade	1				
26	391	0167	7528	Projeto	3	Porcentagem	20,0	10,0	10,0
26	130	1463	7730	Projeto	3	Porcentagem	0,0	0,0	0,0
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 específica de unidade, pois nela são desenvolvidas atividades de diversas características. No ano de 2011 foram quatro projetos desenvolvidos, já descritos no item relativo ao Desempenho Operacional da SPNT/MT, informando as respectivas metas e alcances.

Ação 7528 – As metas não foram totalmente atingidas no exercício, em função de recomendações do IPHAN determinando o adiamento da conclusão do projeto para o primeiro semestre de 2012.

Ação 7730 - A ação por sua natureza e característica tem seu desenvolvimento de forma contínua ao longo do exercício de 2011, 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/SPNT/MT, sem gerar ônus financeiro ao tesouro.

Ação 6391 - Ação de natureza contínua foi desenvolvida, em 2011, de forma plena e satisfatória pela equipe técnica do Departamento de Outorgas/SPNT/MT, sem gerar ônus financeiro ao tesouro.

2.d). Desempenho Orçamentário e Financeiro

2.d.I. Programação Orçamentária das Despesas

A Subsecretaria de Orçamento e Planejamento – SPO/MT, após analisar a proposta da SPNT/MT estabelece, com base na Lei Orçamentária do exercício, os limites orçamentários das despesas.

No quadro que se segue é apresentado a Programação Orçamentária do Exercício de 2011 elaborada pela SPO/MT.

ORÇAMENTO 2011 - POSIÇÃO FINAL

SPNT

SECRETARIA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES

CÓDIGO	DESCRIÇÃO	IDOC	FONTE	ND	2010	2011				
					EMPENHADO	LEI INICIAL	CRÉDITOS ADICIONAIS	DOTAÇÃO ATUAL	LIMITE	EMPENHADO
26.125.1463.6391.0101	Reg. e Superv. das Rodov. Conc. aos Estados por meio de Conv. de Deleg. - PR	9999	0100	3390.00	-	365.376		365.376	40.597	-
26.125.1463.6391.0105	Reg. e Superv. das Rodov. Conc. aos Estados por meio de Conv. de Deleg. - RS	9999	0100	3390.00	-	300.000		300.000	33.333	-
26.121.0225.6058.0001	Formulação de Políticas de Transportes				3.408.000	4.286.611	11.870.711	16.157.322	11.819.862	11.560.806
		9999	0100	3390.00	3.408.000	3.052.708	11.870.711	14.923.419	11.685.959	11.560.806
		9999	0129	3390.00		133.903		133.903	133.903	-
		2886	0148	3390.00	-	1.100.000	(750.000)	350.000	-	
		9999	0388	3390.00	-		750.000	750.000	-	
26.391.2126.7528.0001	Revitalização do Patrimônio Histórico do Setor de Transportes	9999	0100	3390.00	300.000	300.000		300.000	33.333	-
26.130.2075.7730.0001	Estudo para o Aprimoramento de Outorgas de Rodovias	9999	0100	3390.00	150.000	150.000		150.000	16.667	-

2.d.II. Execução Orçamentária das Despesas

As despesas realizadas em 2011 foram oriundas, somente, do Programa: **Formulação de Políticas de Transportes - 26.121.0225.6058.0001.**

É apresentado a seguir um Quadro Demonstrativo das despesas ocorridas em 2011:

R\$				
Avença	Beneficiário	Valor Total	Despesas 2011	RAP
01) Reavaliação das Estimativas PNLT – Contrato nº 018/2010-MT	LOGIT/GISTRAN	5.068.707	2.618.130	1.092.094
02) Pesquisa de Tráfego (parceria com o DNIT) – Termo de Cooperação nº 02/2010/SPNT/MT	DECEX/EB	9.993.846	4.653.299	_____
03) Avaliação da Eficácia do PNLT – Termos de Cooperação nºs 01/2010 e 01/2011/SPNT/MT	DECEX/EB	1.935.903	_____	1.016.349
04) Desenvolvimento de estudo para atualização de dados georreferenciados do PNLT – Plano de Trabalho nº 30.001.07.01.80.01.	DEC/EB	2.250.000	700.000	_____
05) Estudo de Viabilidade Trem Regional – Pelotas/Rio Grande – Termo de Cooperação nº 02/2011/SPNT/MT	UFSC	750.000	_____	750.000
06) Estudo de Viabilidade Trem Regional – Alagoinhas/Salvador – Termo de Cooperação nº 04/2011/SPNT/MT	UFBA	750.000	_____	750.000
Total			7.971.429	3.608.443

Observação: As despesas decorrentes dos estudos relativos à **Pesquisa de Tráfego**, realizada em parceria com o DNIT, ocorreram da seguinte forma: R\$ 880.446,00 (2010) e R\$ 4.653.299,95 (2011) pelo MT e R\$ 4.460.100,69 (2011) pelo DNIT, totalizando R\$ 9.993.846,64.

2.d.III. 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	Tempo Total de	Total de Recursos
---------	-------------------	----------------	-------------------

	destinados à plena execução do Projeto (R\$)	Execução do Projeto (anos)	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):		
DESENVOLVIMENTO FÍSICO ACUMULADO DO PROJETO/ATIVIDADE				
Trimestre	1 ° trimestre	2° trimestre	3° trimestre	4° trimestre
Programado				
Realizado				
REALIZAÇÃO ANUAL:				
Observações:				
1° trimestre:				
2° trimestre:				
3° trimestre:				
4° 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_i = Meta Anual Projetada – Percentual do projeto/atividade i a ser realizado no ano de avaliação.

PAR_i = Percentual do projeto/atividade i efetivamente realizado no ano de avaliação.

PPe_i = 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:

V_{e_i} = 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:

Qualificação	Classe de valores
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 ₁)	Valor Absoluto	Valor Relativo (Peso ₂)	Valor Absoluto	Valor Relativo (Peso ₃)
1) Reavaliação, estimativas e metas do PNLT	Atualização do PNLT	5.068.707,69	1,83	2.769.785,62	0,22	3.710.224,00	0,24	100	0,45
2) Avaliação da eficácia do PNLT	Identificação das causas que impedem a realização das intervenções revistas no portfólio do PNLT	1.935.903,29	1,00	1.935.903,29	0,15	1.016.349,00	0,07	70,0	0,32
3) Pesquisa de tráfego	Conhecer as demandas	9.993.846,64	1,50	6.662.564,43	0,53	9.113.400,64	0,59	30	0,14
4) Estudos de Viabilidade de trens Regionais de passageiros – Bento Gonçalves/Caxias do Sul e Londrina/Maringá	Implantação do serviço de transporte ferroviário de passageiro	1.500.000,00	1,17	1.282.051,28	0,10	1.500.000,00	0,10	20	0,09
TOTAL		18.498.457,62	-	12.650.304,62	1,00	15.339.973,64	1,00	220	1,00

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 PERCETUAL SEGUNDO O ENFOQUE ADOTADO		
		1º trim.	2º trim.	3º trim.	4º trim.	Realizado	Programado	Realizado/ Programado	(a) Peso ₁	(b) Peso ₂	(c) Peso ₃
1	Reavaliação, estimativas e metas do PNLТ	15,0%	15,0%	15,0%	20,0%	65,0%	68,7%	0,95	0,21	0,23	0,43
2	Avaliação da eficácia do PNLТ	10,0%	10,0%	10,0%	20,0%	50,0%	75,0%	0,67	0,10	0,04	0,21
3	Pesquisa de tráfego	20,0%	20,0%	20,0%	20,0%	80,0%	86,4%	0,93	0,49	0,55	0,13
4	Trens Regionais	0,0%	5,0%	5,0%	5,0%	15,0%	20,0%	0,75	0,08	0,07	0,07
INDICADOR DE DESEMPENHO = $\sum_{i=1}^5 \text{Peso}_{D_i} \times \frac{\text{Realizado}_i}{\text{Programado}_i}$									87,3%	89,6%	83,7%
									Bom	Bom	Bom

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 triedro interno representa os desempenhos considerados péssimos sob estes enfoques.

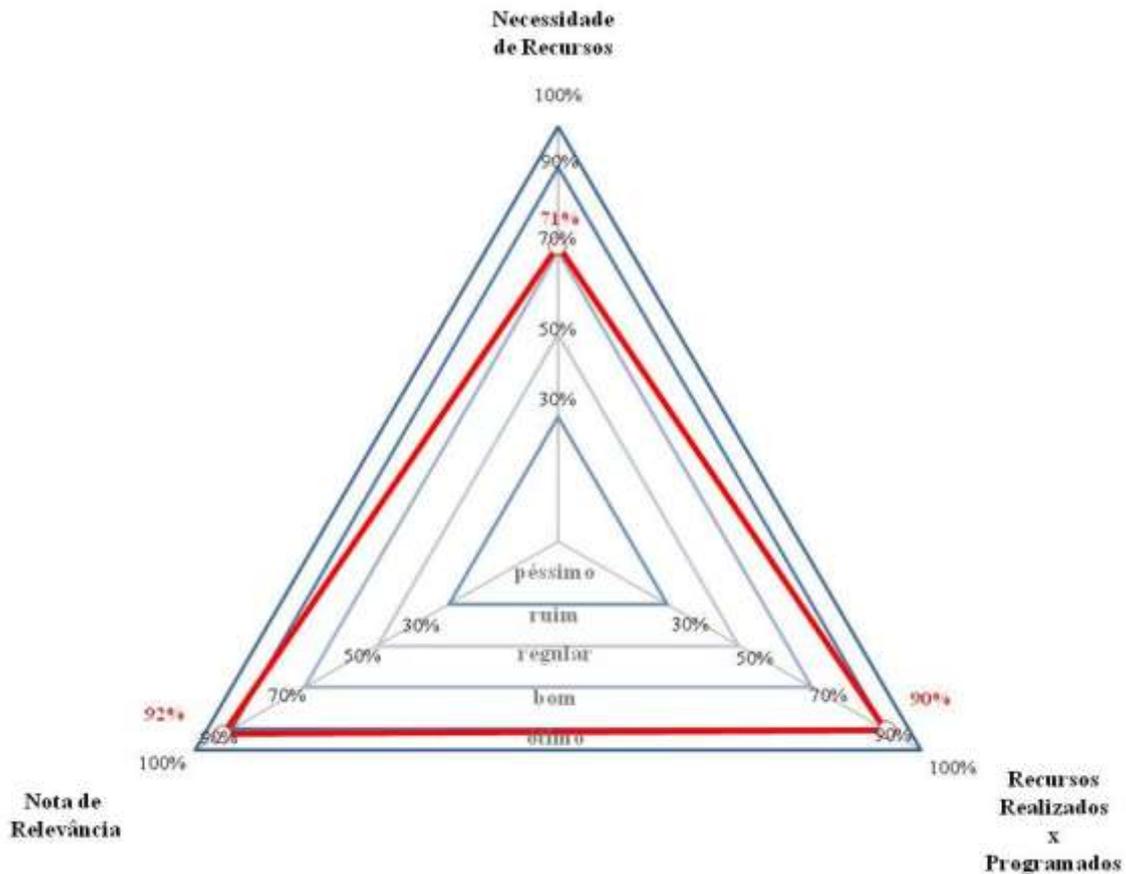


Figura 8: Diagrama de Desempenho

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:

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

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 2011, calcula-se o **IDG** da Secretaria em **75,46%**, 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.

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:

5.a) Composição de quadro de servidores ativos.

Quadro A.5.1 – Força de Trabalho da UJ – Situação apurada em 31/12/2011 *Quantidade*

Tipologias dos Cargos	Lotação		Ingressos no exercício	Egressos no exercício
	Autorizada	Efetiva		
1. Servidores em cargos efetivos (1.1 + 1.2)	“não há”	100	11	14
1.1. Membros de poder e agentes políticos	1	1	0	0
1.2. Servidores de Carreira (1.2.1+1.2.2+1.2.3+1.2.4)	“não há”	99	11	14
1.2.1. Servidores de carreira vinculada ao órgão	“não há”	62	9	10
1.2.2. Servidores de carreira em exercício descentralizado	“não há”	5	1	2
1.2.3. Servidores de carreira em exercício provisório	“não há”	0	0	0
1.2.4. Servidores requisitados de outros órgãos e	“não há”	32	1	2

esferas				
2. Servidores com Contratos Temporários	“não há”	0	0	0
3. Total de Servidores (1+2)	“não há”	100	11	14

Fonte: Apoio Administrativo da Secretaria de Política Nacional de Transportes – SPNT/MT

Quadro A.5.2 – Situações que reduzem a força de trabalho da UI – Situação em 31/12/2011

Tipologias dos afastamentos	Quantidade de pessoas na situação em 31 de dezembro
1. Cedidos (1.1+1.2+1.3)	0
1.1. Exercício de Cargo em Comissão	0
1.2. Exercício de Função de Confiança	0
1.3. Outras situações previstas em leis específicas (especificar as leis)	0
2. Afastamentos (2.1+2.2+2.3+2.4)	0
2.1. Para Exercício de Mandato Eletivo	0
2.2. Para Estudo ou Missão no Exterior	0
2.3. Para Serviço em Organismo Internacional	0
2.4. Para Participação em Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu no País	0
3. Removidos (3.1+3.2+3.3+3.4+3.5)	0
3.1. De ofício, no interesse da Administração	0
3.2. A pedido, a critério da Administração	0
3.3. A pedido, independentemente do interesse da Administração para acompanhar cônjuge/companheiro	0
3.4. A pedido, independentemente do interesse da Administração por Motivo de saúde	0
3.5. A pedido, independentemente do interesse da Administração por Processo seletivo	0
4. Licença remunerada (4.1+4.2)	
4.1. Doença em pessoa da família	0
4.2. Capacitação	0
5. Licença não remunerada (5.1+5.2+5.3+5.4+5.5)	0
5.1. Afastamento do cônjuge ou companheiro	0
5.2. Serviço militar	0
5.3. Atividade política	0
5.4. Interesses particulares	0
5.5. Mandato classista	0
6. Outras situações (Especificar o ato normativo)	0
7. Total de servidores afastados em 31 de dezembro (1+2+3+4+5+6)	0

Fonte: Apoio Administrativo da Secretaria de Política Nacional de Transportes

Quadro A.5.3 – Detalhamento estrutura de cargos em comissão e funções gratificadas da UJ (Situação em 31 de dezembro de 2011)

Tipologias dos cargos em comissão e das funções gratificadas	Lotação		Ingressos no exercício	Egressos no exercício
	Autorizada	Efetiva		
1. Cargos em comissão	29	29	2	2
1.1. Cargos Natureza Especial	0	0	0	0
1.2. Grupo Direção e Assessoramento superior	29	29	2	2
1.2.1. Servidores de carreira vinculada ao órgão	“não há”	9	2	1
1.2.2. Servidores de carreira em exercício descentralizado	“não há”	0	0	0
1.2.3. Servidores de outros órgãos e esferas	“não há”	6	0	0
1.2.4. Sem vínculo	“não há”	13	0	1
1.2.5. Aposentados	“não há”	1	0	0
2. Funções gratificadas	11	10	0	1
2.1. Servidores de carreira vinculada ao órgão	“não há”	10	0	1
2.2. Servidores de carreira em exercício descentralizado	“não há”	0	0	0
2.3. Servidores de outros órgãos e esferas	“não há”	0	0	0
3. Total de servidores em cargo e em função (1+2)	40	39	2	3

Fonte: Apoio Administrativo da Secretaria de Política Nacional de Transportes

Quadro A.5.4 – Quantidade de servidores da UJ por faixa etária - Situação apurada em 31/12/2011

Tipologias do Cargo	Quantidade de Servidores por Faixa Etária				
	Até 30 anos	De 31 a 40 anos	De 41 a 50 anos	De 51 a 60 anos	Acima de 60 anos
1. Provimento de cargo efetivo	6	7	14	21	14
1.1. Membros de poder e agentes políticos	0	0	0	0	1
1.2. Servidores de Carreira	6	7	14	21	14
1.3. Servidores com Contratos Temporários	0	0	0	0	0
2. Provimento de cargo em comissão	1	4	8	12	13
2.1. Cargos de Natureza Especial	0	0	0	0	0
2.2. Grupo Direção e Assessoramento Superior	1	3	6	7	12
2.3. Funções gratificadas	0	1	2	5	1
3. Totais (1+2)	7	11	22	33	27

Fonte: Apoio Administrativo da Secretaria de Política Nacional de Transportes

Quadro A.5.5 – Quantidade de servidores da UJ por nível de escolaridade - Situação apurada em 31/12/2011

Tipologias do Cargo	Quantidade de pessoas por nível de escolaridade								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Provimento de cargo efetivo					15	34	7	7	
<i>1.1. Membros de poder e agentes políticos</i>								1	
<i>1.2. Servidores de Carreira</i>					15	34	7	6	
<i>1.3. Servidores com Contratos Temporários</i>									
2. Provimento de cargo em comissão					12	24	1	2	
<i>2.1. Cargos de Natureza Especial</i>									
<i>2.2. Grupo Direção e Assessoramento Superior</i>					6	20	1	2	
<i>2.3. Funções gratificadas</i>					6	4			
3. Totais (1+2)					27	58	8	9	
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/Pós Doutorado/PhD/Livre Docência; 10 - Não Classificada.									

Fonte: Apoio Administrativo da Secretaria de Política Nacional de Transportes

5.b) 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/MT.

5.c) Composição do quadro de estagiários.

A gestão do cadastro de estagiário é de responsabilidade da Subsecretaria de Assuntos Administrativos – SAAD/MT.

5.d) Custos associados à manutenção dos recursos humanos.

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

5.e) Locação de mão de obra mediante contratos de prestação de serviços.

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

5.f) 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 cooperação, termo de compromisso ou outros acordos, ajustes ou instrumentos congêneres, vigentes no exercício de referência.

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	
5	Plano de Trabalho nº 30.001.07.01.80.01	DEC/EB	2.250.000,00	-	700.000,00	2.250.000,00	12/2007	07/2011	4
4	01/2010/SPNT/MT	DECEX/EB	1.935.903,29	-	919.554,07	919.554,07	09/2010	08/2011	4
4	02/2010/SPNT/MT (1)	DECEX/EB	9.993.846,64	-	4.653.299,95	5.533.745,95	10/2010	03/2012	1
4	01/2011/SPNT/MT	DECEX/EB	1.016.349,23	-	260.000,00	260.000,00	12/2011	05/2012	1
4	02/2011/SPNT/MT	UFSC	750.000,00	-	-	-	12/2011	08/2012	1
4	04/2011/SPNT/MT	UFBA	750.000,00	-	-	-	12/2011	08/2012	1

LEGENDA

Modalidade:

- 1 - Convênio
- 2 - Contrato de Repasse
- 3 - Termo de Parceria
- 4 - Termo de Cooperação
- 5 - Termo de Compromisso

Situação da Transferência:

- 1 - Adimplente
- 2 - Inadimplente
- 3 - Inadimplência Suspensa
- 4 - Concluído
- 5 - Excluído
- 6 - Rescindido
- 7 - Arquivado

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

(1) O 1º Termo Aditivo ao Termo de Cooperação nº 02/2010/SPNT/MT incluiu o DNIT como interveniente, quando o mesmo ficou com a responsabilidade de repassar ao DECEX/EB o valor de 4.460.100,69, efetivado em 2011.

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)		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Convênio						
Contrato de Repasse						
Termo de Parceria						
Termo de Cooperação			2		1.800.000	5.353.299
Termo de Compromisso	4	3		1.324.874		700.000
Totais	4	3	2	1.324.874,	1.800.000	6.053.299

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

QUADRO A.6.3 – RESUMO DOS INSTRUMENTOS DE TRANSFERÊNCIAS QUE VIGERÃO EM 2012 E EXERCÍCIOS SEGUINTES

Unidade Concedente ou Contratante					
Nome: Secretaria de Política Nacional de Transportes-SPNT/MT					
CNPJ:			UG/GESTÃO:		
Modalidade	Qtd. de instrumentos com vigência em 2012 e seguintes	Valores (R\$ 1,00)			% do Valor global repassado até o final do exercício de 2011
		Contratados	Repassados até 2011	Previstos para 2012	
Convênio					
Contrato de Repasse					
Termo de Parceria					
Termo de Cooperação	3	3.435.903	919.554	2.516.349	26,76
Termo de Compromisso					
Totais	3	3.435.903	919.554	2.516.349	26,76

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

Observação: Os valores previstos para 2012 dos três termos de cooperação estão incluídos em restos a pagar (RAP).

QUADRO A.6.4 – RESUMO DA PRESTAÇÃO DE CONTAS SOBRE TRANSFERÊNCIAS CONCEDIDAS PELA UJ NA MODALIDADE DE CONVÊNIO, TERMO DE COOPERAÇÃO 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	Termo de Cooperação	Contratos de Repasse	
2011	Ainda no prazo de prestação de contas	Quantidade			1		
		Montante Repassado			919.554		
	Com prazo de prestação de contas vencido	Contas prestadas	Quantidade				
			Montante Repassado (R\$)				
		Contas NÃO prestadas	Quantidade				
			Montante Repassado (R\$)				
2010	Contas prestadas	Quantidade				2	
		Montante Repassado (R\$)				1.800.000	
	Contas NÃO prestadas	Quantidade					
		Montante Repassado (R\$)					
2009	Contas prestadas	Quantidade				3	
		Montante Repassado (R\$)				1.324.874	
	Contas NÃO prestadas	Quantidade					
		Montante Repassado (R\$)					
Anteriores a 2009	Contas NÃO prestadas	Quantidade					
		Montante Repassado (R\$)					

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

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

Valores em R\$
1,00

Unidade Concedente ou Contratante						
Nome: Secretaria de Política Nacional de Transportes/MT						
CNPJ:			UG/GESTÃO:			
Exercício da prestação de contas	Quantitativos e montantes repassados			Instrumentos		
				Convênios	Contratos de Repasse	
2011	Quantidade de contas prestadas					
	Com prazo de análise ainda não vencido	Quantidade				
		Montante repassado (R\$)				
	Com prazo de análise vencido	Contas analisadas	Quantidade Aprovada			
			Quantidade Reprovada			
		Contas NÃO analisadas	Quantidade de TCE			
Quantidade						
			Montante repassado (R\$)			
2010	Quantidade de contas prestadas				2	
	Contas analisadas	Quantidade Aprovada			2	
		Quantidade Reprovada				
		Quantidade de TCE				
	Contas NÃO analisadas	Quantidade				
Montante repassado (R\$)						
2009	Quantidade de contas prestadas				3	
	Contas analisadas	Quantidade Aprovada			3	
		Quantidade Reprovada				
		Quantidade de TCE				
	Contas NÃO analisadas	Quantidade				
Montante repassado						
Exercícios anteriores a 2009	Contas NÃO analisadas	Quantidade			4	
		Montante repassado			2.122.575	

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

7. Declaração da área responsável atestando que as informações referentes a contratos e convênios ou outros instrumentos congêneres estão disponíveis e atualizados, respectivamente, no Sistema Integrado de Administração de Serviços Gerais – SIASG e no Sistema de Gestão de Convênios, Contratos de Repasse e Termos de Parceria – SICONV, conforme estabelece o art. 19 da Lei nº 12.309, de 9 de agosto de 2010.

Não se aplica, uma vez que os termos de cooperação formalizados pela SPNT/MT representam descentralizações de crédito, e os extratos dos mesmos são publicados no Diário Oficial da União.

8. . Informações sobre o cumprimento das obrigações estabelecidas na Lei nº 8.730, de 10 de novembro de 1993, relacionadas à entrega e ao tratamento das declarações de bens e rendas.

Todos os detentores de cargos e funções na SPNT/MT cumpriram as obrigações decorrentes à entrega da DBR.

9. . Informações sobre o funcionamento do sistema de controle interno da UJ, contemplando os seguintes aspectos: a) Ambiente de controle; b) Avaliação de risco; c) Procedimentos de controle; d) Informação e Comunicação; e) Monitoramento:

QUADRO A.9.1 – ESTRUTURA DE CONTROLES INTERNOS DA UJ

Aspectos do sistema de controle interno	Avaliação				
	1	2	3	4	5
Ambiente de Controle					
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	
Avaliação de Risco					
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 decisão.			X		
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
Procedimentos de Controle	1	2	3	4	5
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		
Informação e Comunicação	1	2	3	4	5
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
Monitoramento	1	2	3	4	5
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					
LEGENDA Níveis de Avaliação: (1) Totalmente inválida: Significa que o fundamento descrito na afirmativa é integralmente não aplicado no contexto da UJ. (2) Parcialmente inválida: Significa que o fundamento descrito na afirmativa é parcialmente aplicado no contexto da UJ, porém, em sua minoria. (3) Neutra: Significa que não há como afirmar a proporção de aplicação do fundamento descrito na afirmativa no contexto da UJ. (4) Parcialmente válida: Significa que o fundamento descrito na afirmativa é parcialmente aplicado no contexto da UJ, porém, em sua maioria. (5) Totalmente válido. Significa que o fundamento descrito na afirmativa é integralmente aplicado no contexto da UJ.					

10. . Informações quanto à adoção de critérios de sustentabilidade ambiental na aquisição de bens, materiais de tecnologia da informação (TI) e na contratação de serviços ou obras, tendo como referência a Instrução Normativa nº 1/2010 e a Portaria nº 2/2010, ambas da Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e informações relacionadas à separação de resíduos recicláveis descartados em conformidade com o Decreto nº 5.940/2006.

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

11. Informações sobre a gestão do patrimônio imobiliário de responsabilidade da UJ, classificado como “Bens de Uso Especial”, de propriedade da União ou locado de terceiros.

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

12. . Informações sobre a gestão de tecnologia da informação (TI) da UJ, contemplando os seguintes aspectos:

- a) Planejamento da área;
- b) Perfil dos recursos humanos envolvidos;
- c) Segurança da informação;
- d) 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.

13. . Informações sobre a utilização de cartões de pagamento do governo federal, observando-se as disposições dos Decretos n°s 5.355/2005 e 6.370/2008.

A SPNT/MT não dispõe de cartões de pagamento do governo federal.

14. Informações sobre Renúncia Tributária, contendo declaração do gestor de que os benefícios diretos da renúncia, bem como da contrapartida, comprovam, no exercício, que estavam em situação regular em relação aos pagamentos dos tributos juntos à Secretaria da Receita Federal do Brasil – SRFB, ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS e à Seguridade Social.

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.

15. Informações sobre as providências adotadas para atender às deliberações exaradas em acórdãos do TCU ou em relatórios de auditoria do órgão de controle interno a que a unidade jurisdicionada se vincula ou as justificativas para o não cumprimento

QUADRO A.15.1.a – 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
	TC-019.209/2010-0	1.236/2011-2ª Câmara	1.5.1 1.5.2 1.5.3 1.5.4 1.6	Comunicação	
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
SECRETARIA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES/MT					002846
Descrição da Deliberação:					
<p><i>“1.5.1 de atrasos na Licitação 1/2009 e no início de alguns outros empreendimentos, inclusive objetos de destaques orçamentários, ocasionando baixa execução financeira no exercício; 1.5.2 ausência de demonstração da adequação de preços em relação ao mercado, em dois repasses ao DEC e na Concorrência 1/2009; 1.5.3 atraso no desenvolvimento de indicadores; 1.5.4 da baixa eficácia na execução da meta física da ação 7730, do programa 1463, no âmbito da qual foram realizadas sete atividades, sem uso da dotação da ação, posto que eram previstos dezessete estudos como meta; 1.6 Recomendar à SPNT que, para a elaboração de indicadores, consulte a Secretaria de Gestão de Programas de Transporte (SEGES), também do MT, que já tem desenvolvidos e bem avaliados indicadores operacionais internos, e é a unidade gestora da ação 8673 – Elaboração e Aperfeiçoamento de Indicadores, do programa 0225, tendo contratado pesquisa piloto e coleta de dados para cálculo de 24 indicadores selecionados, mediante o Pregão 39/2009, bem como, por meio de outra contratação, de novembro de 2009, o desenvolvimento de ferramenta computacional para tratamento e armazenamento de dados, visualização e análise dos 45 indicadores previstos na “Metodologia Integrada de Suporte ao Planejamento, Acompanhamento e Avaliação dos Programas de Transportes no PPA”, havendo inclusive, recomendação da CGU à SEGES para avaliar a possibilidade de que esse sistema “possa vir a ser utilizado pelos demais órgãos do Ministério dos Transportes, tendo em vista que muitas dessas Unidades estão desenvolvendo indicadores próprios”. ”</i></p>					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
SECRETARIA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES/MT					002846
Síntese da providência adotada:					
<p>A SPNT/MT, por meio do Ofício nº 252/2011/SPNT/MT encaminhado ao TCU, apresentou considerações a respeito das observações constantes no referido Acórdão, de acordo com o seguinte:</p> <p>1.5.1 - A SPNT/MT, em fevereiro de 2009, elaborou o Termo de Referência relativo aos estudos sobre “Reavaliação e Metas do Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT, objeto da Concorrência nº 01/2009 e, em seguida, foram confeccionados o respectivo edital e minuta do contrato da prestação dos serviços. As fases seguintes do processo licitatório, correspondente à análise da Consultoria Jurídica – CONJUR/MT, constituição da Comissão Julgadora do certame pela Subsecretaria de Assuntos Administrativos – SAAD/MT e exame da documentação dos licitantes não são de total governabilidade da SPNT/MT. Assim, somente em dezembro/2009 foi lançada a concorrência, cuja contratação da empresa vencedora foi formalizada em maio/2010.</p> <p>Na proposta orçamentária 2009, a SPNT/MT tinha expectativa de que os serviços de consultoria forneceriam alguns produtos, ainda naquele ano, na qual foram estipulados cerca de R\$ 1.000.000,00. Estas informações constam do Relatório de Gestão 2009 da SPNT/MT.</p> <p>Outros projetos programados:</p>					

Dentre os projetos programados pela SPNT/MT, para o exercício de 2009, somente três, além dos serviços referentes à Concorrência nº 01/2009, deixaram de ser iniciados: (i) Desenvolvimento de estudo voltado à formulação de uma política de pedágio para implementação da 3ª etapa do Programa de Concessão Rodoviária; (ii) Transporte e Energia; (iii) Centros de Integração Logística.

É importante salientar que a SPNT/MT não efetivou pagamento, programado para 2009, relativo à entrega do produto final do trabalho denominado “*Desenvolvimento de estudos para atualização da base de dados georreferenciados do PNL*” em apoio ao processo de perenização – Etapa II”, uma vez que essa finalização não foi executada, em função de questões operacionais alegadas pela entidade contratada e, conseqüentemente, o respectivo termo de relacionamento foi prorrogado.

Desenvolvimento de estudo voltado à formulação de uma política de pedágio para implementação da 3ª etapa do Programa de Concessão Rodoviária:

O objetivo geral desse estudo corresponde ao aprimoramento das condições de gestão e regulação dos futuros contratos de concessão. Este trabalho de aprimoramento constitui um processo permanente de atualização.

A SPNT/MT tinha a intenção de contratar, por meio de licitação ou destaque de crédito, prestação de serviços relacionados com o referido estudo. Em face de dificuldades técnicas e administrativas para essa contratação, a SPNT/MT desenvolveu em 2009, através de seus servidores, a primeira fase do estudo, representada pela criação de um “*Regulamento para Exploração da Infraestrutura Rodoviária*” – estabelecendo as premissas básicas.

Estas informações constam do Relatório de Gestão 2009 da SPNT/MT.

Transporte e Energia:

O objetivo desse estudo é diagnosticar o setor de transportes no Brasil, com foco no consumo energético e na emissão de gases do efeito estufa, bem como propor diretrizes para atuação setorial e intersetorial do MT acerca desses aspectos.

Em função de demoradas discussões técnicas com os demais ministérios envolvidos no assunto, não foi possível concluir o respectivo Projeto Básico no ano de 2009 e sua decorrente contratação.

Estas informações constam do Relatório de Gestão 2009 da SPNT/MT.

Centros de Integração Logística:

O desenvolvimento da Metodologia e do Plano de Trabalho para elaboração de estudo sobre *Centros de Integração Logística* visa identificar locais potenciais no território brasileiro para a implantação de Centros de Integração Logística (CIL), com o intuito de proporcionar maior efetividade nas atividades logísticas.

Os CIL agrupam várias funções logísticas e devem ser explorados pela iniciativa privada, cabendo ao Estado garantir infraestrutura (acessos; espaços para estocagem; manuseio de cargas e manutenção de veículos; redes de energia, comunicação e logística; e serviços de apoio) para seu funcionamento, maximizando o potencial de incremento na atividade econômica.

Diante da abrangência da matéria e demora decorrente da complexa mobilização do interesse da iniciativa privada, não houve condições operacionais para que este estudo fosse contratado em 2009.

Nesse ano foi produzido documento introdutório que conceituou e apresentou as principais características dos CIL, servindo de base para a elaboração do respectivo Plano de Trabalho.

Estas informações constam do Relatório de Gestão 2009 da SPNT/MT.

1.5.2 - A SPNT/MT esclarece que o único repasse ao DEC/EB, efetivado em 2009, correspondeu à entrega do produto final relativo ao estudo sobre “*Atualização das Projeções de Carga Geral*”, conforme informado no Relatório de Gestão 2009 da SPNT/MT.

Quanto à adequação de preços em relação ao mercado, referente ao repasse de recursos por meio de “*Descentralização de Crédito*”, a SPNT/MT informa que os custos unitários constantes dos orçamentos aprovados se baseiam na Tabela de Preços de Consultoria publicada pelo DNIT. Essa tabela é elaborada através de pesquisas de mercado e atualizada periodicamente.

O orçamento básico, confeccionado pela SPNT/MT, constante do processo administrativo que trata da Concorrência nº 01/2009, considerou os insumos da referida Tabela de Consultoria. Por outro lado, o Consórcio LOGIT-GISTRAN, vencedor do certame, apresentou uma proposta de preços inferior ao mencionado orçamento básico.

A SPNT/MT, em 2009, elaborou um termo de referência que contemplava o desenvolvimento de modelos de estratégia e de indicadores de desempenho operacional da Secretaria e de seus departamentos, objetivando avaliar a eficiência e a eficácia do conjunto de ações realizadas, assim como de seus responsáveis.

Recomendações formuladas, diretamente, pela equipe de auditoria da Controladoria-Geral da União – CGU, à época, no sentido de que fosse reformulada essa proposta de trabalho, com vistas ao desenvolvimento de uma sistemática de avaliação de desempenho operacional, de forma gradual, reorientaram a SPNT/MT na implementação de um programa para monitoramento das ações em

execução, por meio de indicadores.

Assim, a SPNT/MT iniciou, ainda em 2009, uma proposta de avaliação dos produtos contratados, através de um indicador definido pelo *percentual de realização dos projetos/atividades*. Deste modo, foi construído um modelo de avaliação com base nos dados técnicos e financeiros dos referidos produtos, cujos resultados estão contidos no Relatório de Gestão/2010.

1.5.4 - A Ação 7730 – *Estudo para o Aprimoramento de Outorgas de Rodovias* - faz parte da programação orçamentária da SPNT/MT, representando estudos de modelagens de concessão de rodovias federais.

Esta Ação pode ser considerada como um importante instrumento de definição/consolidação para o aprimoramento da modelagem a ser adotada quando da implementação das próximas etapas do *Programa de Concessão de Rodovias Federais – PCRf*.

A SPNT/MT iniciou, em 2009, um estudo para a melhoria do ambiente regulatório, visando os futuros contratos de concessão que advirão quando da implementação da 3ª Etapa do PCRf. Assim, é relevante o desenvolvimento de estudo voltado à formulação de uma política regulatória para as concessões de rodovias, permitindo a criação de um Regulamento para Exploração da Infraestrutura Rodoviária – estabelecendo as premissas básicas.

Passado quase quinze anos desde as primeiras concessões o PCRf conta hoje com bom nível de aceitação por parte da opinião pública que, com o tempo, pôde sentir os benefícios trazidos pela atuação das concessionárias.

Ao longo das diversas etapas que envolveram a implementação do PCRf o modelo de concessões evoluiu, estabelecendo-se um processo competitivo e estável com regras claras e tarifas módicas, resultando em ganhos sistêmicos para todo o conjunto da sociedade. Contudo, a experiência e o aprendizado adquirido ao longo dos anos não foram consolidados em dispositivos ou instrumentos formais que permitissem divulgar de forma sistemática aspectos relacionados ao tema.

Para suprir essa carência e dar o primeiro passo no sentido de se criar uma base conceitual visando manter as premissas que nortearam o sucesso das concessões atuais, a SPNT/MT elaborou trabalho por meio de sua equipe técnica, procurando reunir os fatos relacionados à origem e importância das concessões de rodovias, os marcos regulatórios legais, um histórico da implantação e gestão do PCRf e de outros programas de concessões e, finalmente, a evolução das modelagens adotadas com a consolidação dos parâmetros técnicos e operacionais atualmente praticados nos Estudos de Viabilidade Técnica que acompanham os Planos de Outorgas encaminhados à aprovação do MT. Neste estudo são abordadas, também, considerações sobre o futuro dos programas de concessões.

A Ação 7730 foi desenvolvida até o momento sem que houvesse necessidade de aporte de recursos financeiros.

A título de esclarecimento, informamos que os estudos, equivocadamente tido por meta da citada Ação, tratam-se na verdade dos projetos outorgados e por outorgar, integrantes do PCRf, no exercício de 2009.

<u>Outorgas Integrantes do PCRf:</u>		
RODOVIA(S)	TRECHO(S)	EXTENSÃO (km)
BR-101/RJ	Ponte Rio – Niterói	13,2 (*)
BR-116/RJ	Além Paraíba – Teresópolis Entr. BR-040/RJ	142,5
BR-040 RJ/MG	Rio – Juiz de Fora	179,9
BR-116 SP/RJ	Rio – São Paulo	402,0
BR-290/ RS	Porto Alegre – Osório	121,0
BR-116/RS	Camaquã – Pelotas	
BR-293/RS	Pelotas – Jaguarão	
BR-392/RS	Santana da Boa Vista – Pelotas	623,8
	Pelotas – Rio Grande	
	Pelotas – Bagé	
BR-116 PR/SC	Curitiba – Divisa SC/RS	412,7
BR-376/PR	Curitiba – Florianópolis	382,3

BR-116 SP/PR	São Paulo – Curitiba	401,6
BR-381 MG/SP	Belo Horizonte – São Paulo	562,1
BR-393/RJ	Divisa MG/RJ – Entr. BR-116/RJ (Via Dutra)	200,4
BR-101/RJ	Ponte Rio-Niterói – Divisa ES/RJ	320,1
BR-153/SP	Feira de Santana – Divisa BA/MG	321,6
BR-116/BA	Salvador – Feira de Santana	
BR-324/BA	Juiz de Fora – Brasília	667,3 (**)
BR-040 MG/GO	Divisa MG/RJ - - Divisa BA/MG	936,8
BR-116 MG		816,7
<p>(*) A extensão total da concessão, considerando-se os 10,1 km de acessos, é de 23,3 km. (**) A extensão total da concessão, considerando-se os 13,3 km de rodovias estaduais delegadas ao Governo Federal, é de 680,6 km.</p> <p><u>Observação:</u> trechos das rodovias listadas na relação de “Outorgas Integrantes do PCRFP” até a BR-153/SP, inclusive, já foram outorgados, e os seguintes estão sendo analisados.</p> <p>1.6 - Os indicadores desenvolvidos pela SEGES/MT não se adequam à avaliação de projetos estratégicos para estabelecimento de diretrizes políticas de transportes. A SPNT/MT apresentou no seu Relatório de Gestão 2010 uma avaliação dos projetos contratados por meio de metodologia própria com base em informações de desempenho técnico e financeiro.</p>		
Síntese dos resultados obtidos		
<p>1. Alteração de algumas rotinas administrativas para melhorar à agilização dos processos licitatórios de interesse da SPNT/MT.</p> <p>2. A SPNT/MT elaborou, em 2011, um Termo de Referência para Desenvolvimento de Estudos e Pesquisas, de Natureza Científica e Tecnológica, em subsídio a Proposição Técnica de Apropriação e Composição de Custos de Consultoria na área de Planejamento de Transportes, no sentido de buscar melhores práticas de apontamento de custos e despesas de projetos que envolvam contratações de consultorias, sempre focando a otimização do uso de recursos públicos, visando à melhoria e a qualidade dos serviços prestados.</p> <p>3. A SPNT/MT está finalizando um profundo estudo para avaliar o PNLT, no qual acarretará uma proposta de uma matriz de indicadores, cuja minuta já foi encaminhada ao TCU. Esse estudo será apresentado à SEGES, após a sua conclusão.</p>		
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor		
<p>1. Fator positivo: aperfeiçoamento do processo licitatório.</p> <p>2. Fator positivo: obtenção de uma ferramenta de custos de serviços de consultoria de planejamento para o setor de transportes, no sentido de subsidiar as contratações desses serviços pelo Ministério dos Transportes.</p>		

QUADRO A.15.1.b – 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
			1.1	Comunicação	Ofício de Requisição nº 02-291/2011
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
SECRETARIA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES/MT					002846
Descrição da Deliberação:					
<p><i>“1.1 No Ofício 286/SPNT/MT foi informado que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) firmaram convênio com vistas a execução das ações previstas na Funcional Programática 26.783.0225.128D.0001. Nesse convênio, consta no campo referente à descrição das atividades que serão “garantidos o adequado desenvolvimento de estudos ambientais e a obtenção das licenças ambientais necessária”. Com base nisso, solicitamos cópia das licenças ambientais (Prévia, Instalação e Operação) emitidas, preferencialmente em formato PDF”.</i></p>					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
SECRETARIA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES/MT					002846
Síntese da providência adotada:					
<p>A SPNT/MT, por meio do Ofício nº 330/SPNT/MT encaminhado ao TCU, apresentou considerações a respeito das observações constantes no referido Ofício de Requisição, de acordo com o seguinte:</p> <p>Em atenção ao Ofício de Requisição nº 02-291/2011, de 14/06/2011, encaminho a manifestação desta Secretaria de Política Nacional de Transportes sobre o assunto em tela.</p> <p>Informo a Vossa Senhoria que a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT publicou no dia 13/06/2011 (DOU, seção 3, Ed. 112, págs. 118 a120), conforme cópia em anexo, um Aviso de Manifestação de Interesse para Solução de Interferências e Apoio de Engenharia para os Estudos Ambientais, serviço de consultoria que será executado com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID. Neste processo, ANTT está incumbida de equacionar as interfaces socioambientais do Projeto TAV, promover a elaboração dos estudos ambientais que servirão para a elaboração do EIA/RIMA, obtenção da Licença Ambiental Prévia para o empreendimento e apoio ao Concessionário para obter a Licença de Instalação.</p> <p>Assim, a licença Ambiental Prévia será orientada pelos estudos que serão contratados, em caráter preliminar e abrangente, em ampla faixa tendo como base o traçado referencial definido inicialmente, e obtida de modo definitivo, com base nas definições finais dos traçados de cada segmento do projeto executivo, a cargo do concessionário vencedor do leilão.</p> <p>A Licença de Instalação será obtida pelo concessionário, com o apoio da ANTT, após a conclusão do projeto executivo.</p> <p>A licença de Operação somente será emitida quando o empreendimento estiver concluído e prestes a entrar em operação, o que deverá ocorrer após seis anos do início das obras.</p>					
Síntese dos resultados obtidos:					
As solicitações do TCU não ensejaram outras providências.					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de					

providências pelo gestor:
Não há providências a serem analisadas.

QUADRO A.15.1.c – 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
	009.365/2011-7	351/2006	9.2.1	Comunicação	Ofício nº 88/2011
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
SECRETARIA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES/MT					002846
Descrição da Deliberação:					
<p>“9.2 recomendar à Secretaria de Política Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes, com fulcro no art. 250, inciso III, do Regimento Interno deste Tribunal, Que:</p> <p>9.2.1. promova, conforme o art. 11, inciso II, do Decreto nº 4.721/2003, maior integração entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, a Agência Nacional de Águas, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, o Ministério de Minas e Energia, a Marinha e o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, para garantir o uso múltiplo das águas, conforme estabelecido no art. 37 do Decreto nº 24.643/1934 (Código de Águas), bem como a segurança dos usuários e a garantia das condições de navegabilidade;</p> <p>1. No 1º monitoramento, a Secretaria de Política Nacional de Transportes informou que propôs a criação de grupo de trabalho para promover a interação entre os diversos órgãos citados na determinação. Este grupo de trabalho foi criado? Caso tenha sido, quais foram os trabalhos desenvolvidos e os resultados alcançados?</p> <p>2. O Ministério dos Transportes promoveu de outras maneiras a integração dos diversos órgãos para garantir o uso múltiplo das águas? Se sim, Quais?</p> <p>3. Quais são as principais dificuldades enfrentadas para garantir o uso múltiplo das águas?</p> <p>4. O MT tem promovido diretamente ou por meio de parcerias campanhas de educação para os usuários do transporte aquaviário e da população ribeirinha com o intuito de diminuir acidentes e evitar a depredação de placas e boias de sinalização? Quais são os resultados dessas campanhas? Qual a sua periodicidade? Há previsão de recursos para elas?”</p>					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
SECRETARIA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES/MT					002846
Síntese da providência adotada:					
<p>A SPNT/MT, por meio do Ofício nº 248/SPNT/MT encaminhado ao TCU, apresentou considerações a respeito das observações constantes no referido Acórdão, de acordo com o seguinte:</p> <p>1 - O Grupo de Trabalho não foi formalizado. Foram realizadas reuniões, coordenadas pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e gestão – MPOG e Agência nacional de águas – ANA, em que foram convocados representantes do Ministério dos Transportes – MT, Ministério de Minas e Energia – MME, Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento – MAPA, Ministério da Integração – MI e Agência nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. Nas reuniões, elaborou-se minuta de Portaria Interministerial para formalização do Grupo de Trabalho Interministerial sobre os Usos Múltiplos das</p>					

Águas, a qual não foi assinada pelo MME, e por isso não pôde seguir adiante.

2 - Nos últimos anos, o Ministério dos Transportes tem dialogado com os diversos setores e colheu subsídios para estabelecer orientações gerais para o setor hidroviário, consubstanciadas no documento Diretrizes da Política Nacional de Transporte Hidroviário, e que balizarão o Plano Hidroviário Estratégico, o qual está em fase de licitação.

No âmbito do Legislativo, o Ministério dos Transportes tem acompanhado projetos de lei relacionados ao transporte hidroviário, dialogado e proposto contribuições aos parlamentares. Como exemplo, citamos o PL 3009/1997, que estabelece a obrigatoriedade da inclusão de eclusas e de equipamentos e procedimentos de proteção à fauna aquática dos cursos d' água, quando da construção de barragens; o PLS 209/2007, que caracteriza como serviço público a operação de eclusas e outros dispositivos de transposição de níveis em hidrovias, que dispõe sobre as situações em que é obrigatória a implantação desses dispositivos, e dá outras providências; e os demais projetos de lei que buscam modificar o Plano Nacional de Viação.

Considerando que navegação fluvial e geração de energia elétrica são empreendimentos vitais para o país e não excludentes no mesmo corpo hídrico, técnicos do Ministério dos Transportes organizaram e coordenaram um Grupo de Trabalho (GT Eclusas), composto por representantes do setor público e privado, cujo objetivo foi discutir a problemática específica das eclusas e estabelecer, na visão do setor transportes, um portfólio mínimo de investimentos para os próximos anos, enquanto o Plano Hidroviário Estratégico não for concluído.

O Grupo teve a participação do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA, da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República- SAE/PR, da Agência Nacional de Águas - ANA, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, da Confederação Nacional de Agricultura - CNA e do Instituto Brasileiro de Mineração - IBRAM. Este trabalho tomou por base o documento de planejamento mais atualizado do setor elétrico, no caso o Plano Decenal de Expansão de Energia - PDEE 2009-2019, as hidrovias ou vias navegáveis constantes do Plano Nacional de Viação e os trechos com potencial de aproveitamento pela navegação. Como resultado deste esforço, desenvolvido durante 4 meses, foi identificado e hierarquizado um conjunto de 62 eclusas prioritárias.

Em outra etapa do trabalho, com o intuito de contribuir para equacionar os entraves existentes para a implantação das eclusas prioritárias no país, foi discutida a questão do financiamento, elemento fundamental para viabilização destes empreendimentos, sendo proposto que a ANEEL atue de forma mais efetiva para assegurar o cumprimento das diretrizes do Manual de Inventário de Bacias Hidrográficas 2007 e tome medidas para garantir que a operação das hidrelétricas não reduza os níveis de água nos rios a patamares que interrompam a atividade de navegação. Constatou-se também a necessidade de que o Governo Federal estabeleça uma modelagem jurídico-institucional de consenso que viabilize a implantação das eclusas com recursos do Ministério dos Transportes e, ao mesmo tempo, assegure a manutenção ou redução da tarifa de energia elétrica, a manutenção do cronograma dos empreendimentos hidrelétricos e que garanta o repasse dos recursos para custeio das eclusas.

3 - Embora nos processos de outorga do uso da água de novos empreendimentos hidrelétricos a ANA já exija que o concessionário da exploração de energia apresente o projeto básico das eclusas para análise do setor de transportes, essa medida, por si só, não tem atendido às necessidades do setor. Os documentos apresentados como sendo projetos básicos de eclusas indicam alternativas de elevado custo de oportunidade. Normalmente, as propostas apresentadas têm indicado a localização das eclusas fora do barramento, o que exige a construção de extensos canais, dificultam o acesso das embarcações, obrigam a implantação de obras complementares e restringem a capacidade de transporte. Os projetos básicos elaborados pelos concessionários de Jirau e Santo Antônio, no *Rio Madeira* são exemplos disto.

Outro aspecto preocupante reside no atual modelo para a exploração de empreendimentos hidrelétricos, estabelecido pela Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL, e que tem se mostrado pouco efetivo. De acordo com o Manual de Inventário Hidroelétrico de Bacias Hidrográficas 2007, documento que orienta os estudos de inventário, "quando os estudos indicarem que o rio é propício à navegação, os dispositivos de transposição de desnível devem ser previstos, desde o início dos estudos, observando os critérios da área de transportes sobre o arranjo".

A ANEEL ainda estabelece que, dentre outros aspectos, os estudos de inventário, devam "apresentar os comprovantes de formalização de consulta aos órgãos ambientais e de gestão de recursos hídricos em nível Federal ou Estadual, conforme o caso, bem como junto ao Ministério dos Transportes com vistas à melhor definição de eventuais estruturas de navegação, e outras instituições com interesse direto no empreendimento, visando a definição do aproveitamento ótimo e preservando o uso múltiplo

das águas". Sobre estas diretrizes, o Ministério dos Transportes registra que tais procedimentos não têm ocorrido.

Porém, o grande entrave decorre do posicionamento do setor elétrico na defesa da total separação das intervenções setoriais nos corpos hídricos. Na visão deste setor, os estudos preliminares, projetos, licenciamentos, licitações, execução, operação e manutenção das usinas hidrelétricas e das eclusas devem ser realizadas de forma dissociada. Já no entender do Ministério dos Transportes, seria mais razoável que as eclusas fossem consideradas já na concepção dos barramentos, de modo que as ações preliminares de derrocamento, licenciamento ambiental e a construção total ou parcial da eclusa ocorram simultaneamente à construção da usina hidrelétrica, o que reduziria bastante o tempo e o custo de implantação da eclusa.

Como proposta, o Ministério dos Transportes já flexibilizou sua posição inicial e já assegurou que arcará com os custos de construção das eclusas, sem prejudicar o cronograma de produção de energia elétrica. Nesta situação, o Ministério dos Transportes entende que ao desembolsar os recursos para custear as eclusas, terá a premissa de:

- Indicar, com base no seu planejamento hidroviário, que barramentos deverão conter eclusas. Esta indicação é privativa do setor de transportes e estará embasada na política nacional de transportes;
- Aprovar a alternativa sugerida para a transposição hidroviária, priorizando a localização da eclusa junto ao barramento;
- Aprovar o projeto básico de engenharia e estabelecer o cronograma de execução, tendo a faculdade de determinar se a construção da eclusa será parcial ou total, bem como se será simultânea à construção da hidrelétrica ou em momento posterior.

Um grande desafio para o desenvolvimento da navegação interior no Brasil é estabelecer uma modelagem jurídico-institucional que possibilite o financiamento das eclusas pelo Ministério dos Transportes, sendo que estas poderiam ser executadas pelo concessionário de energia vencedor do leilão e operadas por si, ou por operador especializado sob seu comando.

Teoricamente, a alternativa de utilizar recursos orçamentários do setor transportes para a construção de eclusas pode ser considerada benéfica para o setor elétrico. O recurso alocado pelo Ministério dos Transportes poderá contribuir para antecipar o retorno financeiro do empreendedor ou reduzir o custo da tarifa de energia elétrica, já que a construção de hidrelétricas envolve a antecipação de capital do concessionário privado que somente é remunerado posteriormente com a venda da energia elétrica.

Outro entrave para o desenvolvimento das hidrovias é a dificuldade para aprovação de licenças ambientais, principalmente pela falta de definição clara do objeto a ser licenciado e pela falta de entendimento comum acerca dos conceitos técnicos relacionados ao tema. Profissionais do setor de licenciamento defendiam que o licenciamento ambiental de intervenções hidroviárias deveria abranger a hidrovia como um todo. O Ministério dos Transportes defende que o procedimento de licenciamento ambiental deve ser exigido de forma individual, abrangendo cada obra ou serviço de engenharia, porém dentro de uma visão geral da hidrovia. O Ministério dos Transportes tem discutido esta questão com o Ministério do Meio Ambiente e IBAMA para chegar a um entendimento acerca de um marco regulatório para o licenciamento ambiental de intervenções em hidrovias.

4 - O Ministério dos Transportes tem realizado diversos contatos com a Marinha do Brasil, responsável pelas normas de operação e segurança de transporte aquaviário e por sua fiscalização, no sentido de identificar e contribuir para equacionar os problemas que envolvem a formação de fluviários. Foi identificado que vários cursos não apresentam uma procura satisfatória e há o receio de que a oferta de pessoal qualificado não consiga atender à demanda prevista para a navegação interior nos próximos anos.

Um dos motivos identificados para a baixa procura pelos cursos de formação de fluviários é a reduzida quantidade de Centros de Ensino, o que exige longos deslocamentos dos interessados, além de custos adicionais para manter os alunos longe de suas residências e custeados pelas suas empresas. Por esta razão, no âmbito do Plano Hidroviário Estratégico está previsto o levantamento das demandas regionais de fluviários, que, quando concluído, será encaminhado para a Marinha do Brasil Avaliar a possibilidade de maior descentralização das unidades de ensino.

Outra dificuldade já identificada é o contingenciamento do Fundo de desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo da Marinha mercante. Sobre este aspecto, o Ministério dos Transportes apoia o pleito da Marinha do Brasil para que os recursos destinados à formação de fluviários, oriundos do Fundo da Marinha Mercante, sejam descontingenciados.

<p>O Ministério dos transportes entende que é necessária melhorar as condições de segurança e a qualidade das embarcações fluviais, utilizadas principalmente na navegação regional amazônica, bem como atender as demandas de transportes pesado de cargas. Aspectos como falta de capacidade dos estaleiros para construção de navios novos, os altos custos de construção e as regras para afretamento são apontados pelo setor privado como causa para existência de tantos navios obsoletos, poluidores e pouco eficientes.</p> <p>Desta forma, está em discussão o estabelecimento de formas de incentivos para modernização e renovação da frota nacional. Pretende-se incentivar a construção naval através da desoneração de impostos na produção do aço naval e flexibilizar as condições legais de afretamento e importação de embarcações.</p>
<p>Síntese dos resultados obtidos:</p> <p>Realização de discussões conjunta com os órgãos que tratam do uso da água.</p>
<p>Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor:</p> <p>Fator positivo 1: Fornecimento de subsídios políticos, técnicos, econômicos, operacionais, ambientais e sociais, a todos os atores envolvidos nos diversos tipos de utilização da água.</p> <p>Fator positivo 2: Mudança de paradigma na concepção de estudos e projetos que envolva o uso da água.</p>

QUADRO A.15.1.d – 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
				Comunicação	Ofício de Requisição nº 01-291/2011
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
SECRETARIA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES/MT					002846
Descrição da Deliberação:					
<p><i>“1.1. Apresentar relação e cópia dos editais de licitações, dos contratos, dos convênios, ou de quaisquer outros instrumentos congêneres, firmados e em andamento no âmbito das Funcionais Programáticas: 26.783.1463.127K.0030; 26.783.0225.128D.0001; 26.122.0225.8785.0001; 26.121.0225.1D47.0001; 26.572.0225.1D59.0001 e 26.783.0909.00FZ.0030;</i></p> <p><i>1.2. Indicar individualmente para cada Funcional Programática relacionada no item anterior a dotação de recursos, origem dos recursos (União, Estado, Município e/ou outro), valores empenhados e liquidados;</i></p> <p><i>1.3. Informar se, além das Funcionais Programáticas mencionadas, há outras associadas ao empreendimento. Caso haja, indicar individualmente a dotação de recursos, origem dos recursos (União, Estado, Município e/ou outro), valores empenhados e liquidados.</i></p>					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
SECRETARIA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES/MT					002846
Síntese da providência adotada:					
A SPNT/MT, por meio do Ofício nº 286/SPNT/MT encaminhado ao TCU, apresentou considerações a respeito					

das observações constantes no referido Ofício de Requisição, de acordo com o seguinte:
Tendo em vista à solicitação contida nos itens 1.2 e 1.3 do Ofício de Requisição nº 01-291/2011, da 4ª Secretaria de Fiscalização de Obras – SECOB2/TCU, encaminhado em anexo, o demonstrativo contendo a programação orçamentária destinada ao Trem de Alta Velocidade – TAV, no corrente exercício.
Esclareço, que citadas programações não foram executadas até a presente data, com execução da ação 26.783.0225.128D.0001, a cargo da ANTT. As demais só poderão ser executadas após a publicação do Decreto que estabelecerá as regras para a criação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A – ETAV.
Os recursos constantes da relação anexa têm como fontes de financiamento recursos ordinários do Tesouro Nacional (fontes 0100 e 2100) e do BID (fonte 0148). Demais recursos consignados na ETAV se destinam a:
- Pessoal e Encargos Sociais (R\$ 6.625.668,00)
- Outras Despesas Correntes (R\$ 15.492.276,00)
- Investimentos Administrativos (R\$ 2.720.000,00), todos sem execução, pelo motivo acima descrito.
A respeito do item 3, anexamos informação da ANTT, sobre a funcional Programática 26.783.0225.128D.0001 – Estudos para a Implementação do Trem de Alta Velocidade referentes à Lei Orçamentária de 2010, e cujas dotações são inteiramente financiadas pela União.

Projeto/Atividade		Item de Informação		
		Dotação Atualizada	Despesas Empenhadas	Despesas Liquidadas
128D	Estudos para a implantação do TAV	22.000.000	7.000.000	6.678.000

Por oportuno, envio em anexo o arquivo com cópia do Convênio firmado entre a ANTT e o Banco Interamericano de Desenvolvimento com vistas à execução das ações previstas na referida Funcional Programática.

Síntese dos resultados obtidos:
As solicitações do TCU não ensejaram outras providências.

Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor:
Não há providências a serem analisadas.

QUADRO A.15.1.e – 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
				Comunicação	Ofício nº 240/2011 TCU/SEFID-1
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
SECRETARIA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES/MT					002846
Descrição da Deliberação:					
<p>“1. Quais são as políticas para o setor de transporte ferroviário? Onde estão listadas ou descritas? 2. Quem implementa as políticas públicas para o setor de transporte ferroviário? 3. Como o Ministério dos Transportes coordena e supervisiona a implantação de políticas públicas? 4. Como o CONIT se insere na formulação/implementação das políticas de transporte? 5. Observada a divisão entre infraestrutura de transporte e operação dos serviços, como se diferenciam as atribuições do DNIT, VALEC e ANTT? 6. As políticas públicas existentes atendem aos princípios, diretrizes e objetivos do transporte ferroviário?”</p>					

Providências Adotadas	
Sector responsável pela implementação	Código SIORG
SECRETARIA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES/MT	002846
Síntese da providência adotada:	
<p>Quais são as políticas públicas para o setor de transporte ferroviário? Onde estão listadas ou descritas? O objetivo do Ministério dos Transportes é que as intervenções previstas no Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT, que é um plano de caráter indicativo, de médio e longo prazos, associado ao processo de desenvolvimento sócio-econômico do País, levem a um equilíbrio da matriz de transporte em 2025, onde o modal rodoviário passaria de 58% para 30%, o ferroviário de 25% para 35%, o aquaviário de 13% para 29% e os modais dutoviário e aéreo, juntos, de 4% para 6%. Assim, existe uma política de indução à construção de novas ferrovias, para atendimento às regiões onde há expansão da atividade econômica – em especial aquela relacionada com a indústria de mineração e com o agronegócio. Por outro lado ocorrerá também o incremento na utilização das linhas já existentes, criando facilidades para o acesso às mesmas, bem como para o escoamento da carga proveniente das ferrovias, com intervenções em terminais hidroviários e portos marítimos. O próximo passo será o desenho e posterior implantação das etapas restantes do ciclo de gestão de políticas públicas, que envolvem a implementação do que foi planejado, a checagem de indicadores com medição de efetividade das ações propostas e por fim a retroalimentação do processo, corrigindo falhas de planejamento ou de implantação de atividades, programas e projetos.</p> <p>Quem implementa as políticas públicas para o setor de transporte ferroviário? O Plano Nacional de Logística e Transportes, com seu elenco de projetos ferroviários, é o principal instrumento que norteia as ações que deverão ser desenvolvidas tanto pelo próprio governo, quanto pela iniciativa privada, por meio das atuais concessionárias de serviço de transportes ou de novos consórcios que se interessem pelos grandes projetos de infraestrutura logística.</p> <p>Os projetos que compõem o PNLT que orientam a elaboração dos programas relacionados ao setor de transportes que constam nos PPA's, estão sendo implantados segundo o conceito de vetores logísticos, que são espaços territoriais brasileiros onde há uma dinâmica socioeconômica mais homogênea sob o ponto de vista de produção, deslocamentos para acesso a mercados e exportações, interesses comuns da sociedade, capacidades tecnológicas e gerenciais e ainda do ponto de vista de problemas e restrições comuns que podem fazer convergir para um esforço de superação de entraves e desafios.</p> <p>Os órgãos que possuem a missão legal de implementar o que é formulado pelo Ministério dos Transportes no âmbito das políticas públicas para o setor ferroviário de cargas e passageiros são o DNIT, a VALEC e a ANTT. As atribuições legais detalhadas de cada uma destas autarquias encontram-se detalhadas mais abaixo, na questão de número 5.</p> <p>Como o Ministério dos Transportes coordena e supervisiona a implementação das políticas públicas? Atualmente, os projetos previstos no PAC, que por sua vez estão contidos no PNLT, são aqueles prioritários para atender às metas estabelecidas para cada modal, envolvendo a construção de novas ferrovias e rodovias, aumento da capacidade da malha existente, com melhoria de traçados, duplicações e eliminação de gargalos, sem se esquecer do aumento da segurança para passageiros e cargas e de passageiros no país. Através dos relatórios do PAC, por exemplo, pode-se aferir de que maneira o Comitê Gestor acompanha a execução das ações no Eixo de Infraestrutura Logística. Em relação ao estágio das obras, quando se utiliza o critério de quantidade, classifica-se percentualmente como “concluídas”, “em andamento”, “em licitação” e “em etapa de licenciamento ou projeto”. Com a atuação do corpo técnico do Ministério dos Transportes (SEGES-MT), lotado em Brasília e nos NPACs (Núcleos de Acompanhamento das Obras do PAC) em diversos Estados da federação, o andamento das obras vem sendo acompanhado de perto e os eventuais problemas são rapidamente solucionados. Para isso utilizam-se ferramentas de gestão de processos tais como o SIGPAC e os boletins de acompanhamento emitidos pela SEGES-MT.</p> <p>Como o CONIT se insere na formulação/implementação das políticas públicas de transporte? O Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT, criado pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e regulamentado pelo Decreto nº 6.550, de 27 de agosto de 2008, é um órgão de assessoramento vinculado à Presidência da República, com atribuição de propor políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte de pessoas e bens, em conformidade com as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbano, de meio ambiente e de segurança das populações, formuladas pelas diversas esferas de governo.</p> <p>Desta forma, caberá ao CONIT propor medidas para a integração dos transportes aéreo, aquaviário e terrestre e para a harmonização das suas políticas setoriais, definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados pelos diversos órgãos reguladores dos transportes, harmonizar as políticas nacionais de transporte com as políticas de transporte dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aprovar as políticas de</p>	

prestação de serviços de transporte às áreas mais remotas ou de difícil acesso do País e aprovar as revisões periódicas das redes de transportes constantes do Sistema Nacional de Viação. Com todas estas atribuições reunidas em um mesmo órgão, os resultados de sua atuação tenham maior eficácia na solução dos problemas do setor de Transportes.

O CONIT é presidido pelo Ministro de Estado dos Transportes e tem como conselheiros os Ministros da Casa Civil, da Defesa, da Justiça, da Fazenda, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, do Planejamento, Orçamento e Gestão, das Cidades, do Meio Ambiente e do Secretário Especial de Portos da Presidência da República. Na primeira reunião do CONIT, além dos membros natos do Conselho, foi aberto espaço para a participação de representantes dos usuários, operadores e trabalhadores do setor, por meio de suas entidades representativas de caráter nacional, além do presidente do Conselho de Secretários Estaduais de Transportes e de representantes de agências reguladoras e as entidades governamentais que atuam em transportes, como ANTT, Antaq, Anac, DNIT, Valec, CBTU e Infraero. Isto demonstra o caráter democrático e abrangente que terá a atuação do CONIT na solução dos problemas do setor. Além disso, dentre as deliberações da reunião inaugural, os conselheiros receberam a proposta de organização dos Comitês Técnicos, com a função de analisar e opinar sobre matérias específicas sob sua apreciação.

Observada a divisão entre infraestrutura de transporte e operação dos serviços, como se diferenciam as atribuições do DNIT, VALEC e ANTT?

VALEC - Principais atribuições pós-reestruturação

- Administrar os programas de operação da infra-estrutura ferroviária, nas ferrovias a ela outorgadas;
- Desenvolver estudos e projetos de obras de infra-estrutura ferroviária;
- Coordenar, executar, controlar, revisar, fiscalizar e administrar obras de infra-estrutura ferroviária que lhes forem outorgadas;
- Construir, operar e explorar estradas de ferro, sistemas acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;
- Promover os estudos para implantação de Trens de Alta Velocidade, sob a coordenação do Ministério dos Transportes;
- Promover o desenvolvimento dos sistemas de transporte de cargas sobre trilhos, objetivando seu aprimoramento e a absorção de novas tecnologias.

DNIT - Principais atribuições

- Estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas de segurança operacional, sinalização, manutenção ou conservação, restauração ou reposição de vias, terminais e instalações;
- Estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias;
- Fornecer ao Ministério dos Transportes informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga e de delegação dos segmentos da infra-estrutura viária;
- Administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas;
- Gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União;
- Declarar a utilidade pública de bens e propriedades a serem desapropriados para implantação do Sistema Federal de Viação;
- Desenvolver estudos sobre transporte ferroviário ou multimodal envolvendo estradas de ferro;
- Projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras relativas a transporte ferroviário ou multimodal, envolvendo estradas de ferro do Sistema Federal de Viação, excetuadas aquelas relacionadas com os arrendamentos já existentes;
- Estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias relativas às estradas de ferro do Sistema Federal de Viação;
- Exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme disposto no inciso IV do art. 25 desta Lei, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos;
- Implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento;
- Propor ao Ministério dos Transportes, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento.

ANTT - Principais atribuições

- Promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte;
- Promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;
- Propor ao Ministério dos Transportes os planos de outorgas, instruídos por estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, para exploração da infra-estrutura e a prestação de serviços de transporte terrestre;
- Elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição;
- Editar atos de outorga e de extinção de direito de exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte terrestre, celebrando e gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;
- Reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e prestação de serviços de transporte terrestre já celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes e o equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos;
- Proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;
- Fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;
- Autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes, se for o caso, propostas de declaração de utilidade pública;
- Adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito dos arrendamentos contratados;
- Promover estudos sobre a logística do transporte intermodal, ao longo de eixos ou fluxos de produção;
- Habilitar o Operador do Transporte Multimodal, em articulação com as demais agências reguladoras de transportes;
- Promover levantamentos e organizar cadastro relativos ao sistema de dutovias do Brasil e às empresas proprietárias de equipamentos e instalações de transporte dutoviário;
- Estabelecer padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre de cargas especiais e perigosas.

As políticas públicas existentes atendem aos princípios, diretrizes e objetivos do transporte ferroviário?

A política de incentivo à construção de novas ferrovias, e de incremento na utilização das linhas já existentes, tem como objetivo proporcionar o melhor aproveitamento das características deste modal, tanto do ponto de vista do menor custo quanto do melhor aproveitamento energético, com menor emissão de poluentes. Isto sem dúvida é parte de uma política pública mais ampla voltada para a otimização da matriz de transportes no Brasil. Esta diretriz tem sido seguida para o transporte ferroviário de cargas, principalmente no caso do transporte de mercadorias de baixo valor agregado e/ou alto peso específico por grandes distâncias, com maior velocidade que o transporte hidroviário. Neste caso, em comparação com o rodoviário, o transporte ferroviário mostra-se muito mais vantajoso, tendo menor custo, maior eficiência energética, gerando menos poluição e evitando a degradação das rodovias pelo excesso de peso dos caminhões. O transporte rodoviário tem a sua importância mantida para as mercadorias de maior valor agregado, em curtas e médias distâncias, e como complemento do transporte ferroviário.

Por outro lado, no que diz respeito ao processo de planejamento e formulação de políticas públicas voltadas para o transporte ferroviário de cargas e passageiros, podemos aferir que este ainda se mostra em desenvolvimento, principalmente no que diz respeito às etapas de implantação, checagem e avaliação de efetividade destas políticas. O processo de planejamento, executado na SPNT via Plano Nacional de Logística de Transportes é a etapa que se encontra em estágio mais avançado de institucionalização. Por outro lado, o processo de criação de indicadores de acompanhamento da implementação e aferição de efetividade das políticas traçadas encontra-se ainda em fase inicial, buscando criar uma conexão formal entre a SPNT/MT (que planeja), a SEGES/MT (que gerencia a implementação) e os órgãos executores das políticas, como o DNIT e a VALEC, fechando o que seria o ciclo de políticas públicas para o setor ferroviário.

Existe um plano estratégico para o setor ferroviário (cf. art.27, §8º, da Lei 10.683/2003)?

§ 8º As competências atribuídas ao Ministério dos Transportes nas alíneas a e b do inciso XXII compreendem:

(...)

II- a participação no planejamento estratégico, o estabelecimento de diretrizes para sua implementação e a definição das prioridades dos programas de investimentos.

Neste momento existe um processo de planejamento estratégico no âmbito do Ministério dos Transportes focado no que se convencionou chamar de Planejamento Estratégico da Escola de Planejamento Formal, baseado na

<p>geração de um plano formal, mas sem um processo paralelo de gestão estratégica que possa viabilizar sua correta disseminação pelas unidades do órgão e pelos órgãos gestores e executores da política para o setor. Tal implantação exigiria não somente uma etapa extensa de treinamento em ferramentas de planejamento estratégico e gestão estratégica de processos da alta cúpula do Ministério, bem como das pessoas envolvidas na formulação do PNLT, das pessoas envolvidas com a gestão da implantação de obras (SEGES/SFAT) e as ligadas à execução das mesmas (DNIT, VALEC).</p> <p>Desta maneira, o órgão poderá formar e gerir de fato uma cadeia integrada de valor que possa acompanhar e atuar sobre o processo de formulação e implantação de políticas públicas para o setor ferroviário de cargas e de passageiros, naquilo que caiba legalmente ao Ministério dos Transportes.</p> <p>Por fim, estão previstas ações de cunho estratégico que visam ao desenvolvimento do modal ferroviário, segundo as seguintes diretrizes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Expansão da Malha Ferroviária <ul style="list-style-type: none"> • Estruturação de moderno sistema ferroviário integrado e de alta capacidade, conectando áreas de produção agrícola e mineral aos principais portos e às zonas de processamento e consumo interno, com perspectivas de atendimento também da movimentação de contêineres. ➤ Aumento de Capacidade da Malha Atual <ul style="list-style-type: none"> • Equacionamento de trechos que apresentam restrição de capacidade em face da demanda de transporte, com duplicação de linhas, construção de variantes e melhorias de traçado e de conexão com os portos. • Eliminação de pontos de conflito associados a travessias de zonas urbanas, com equacionamento de passagens de nível e implantação de contornos ferroviários. ➤ Estudos de Ferrovias para a Integração Multimodal <ul style="list-style-type: none"> • Desenvolvimento de estudos para ampliação e melhor utilização da malha de infraestrutura, aproveitando o potencial de transporte das ferrovias, integradas aos modos rodoviário e hidroviário, visando à redução de custos logísticos e a uma maior eficiência operacional. ➤ Trens de Alta Velocidade <ul style="list-style-type: none"> • Desenvolvimento de estudos e implantação de rede de trens de alta velocidade, conectando os principais centros urbanos do país e proporcionando melhorias de mobilidade, níveis de serviço, qualidade ambiental, conforto e tempo de viagem, com segurança.
<p>Síntese dos resultados obtidos:</p> <p>As solicitações do TCU não ensejaram outras providências.</p>
<p>Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor:</p> <p>Não há providências a serem analisadas.</p>

16. . Informações sobre o tratamento das recomendações realizadas pela unidade de controle interno, caso exista na estrutura do órgão, apresentando as justificativas para os casos de não acatamento.

Não ocorreram recomendações da Assessoria de Controle Interno/MT para a SPNT/MT, em 2011.

17. Outras informações consideradas relevantes pela unidade para demonstrar a conformidade e o desempenho da gestão no exercício.

DECLARAÇÃO DO CONTADOR			
Denominação completa (UJ)			Código da UG
Secretaria de Política Nacional de Transportes - SPNT			390040
<p>Declaro que o demonstrativo contábil constante do Sistema SIAFI Gerencial, da Unidade Jurisdicionada 390040 – Secretaria de Política Nacional de Transportes - SPNT reflete a adequada situação orçamentária, financeira e patrimonial da unidade jurisdicionada que apresenta Relatório de Gestão.</p> <p>Estou ciente das responsabilidades civis e profissionais desta declaração.</p>			
Local	Brasília - DF	Data	23/02/2012
Contador Responsável	 Ivana Maria Botelho Taveira Oliveira	CRC nº	DF-008435/O-3