



**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES**  
**SECRETARIA EXECUTIVA**

**PRESTAÇÃO DE CONTAS ORDINÁRIA ANUAL**  
**RELATÓRIO DE GESTÃO DO EXERCÍCIO DE 2015**

Brasília - DF / 2016

# **MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES**

## **SECRETARIA EXECUTIVA**

### **PRESTAÇÃO DE CONTAS ORDINÁRIA ANUAL**

#### **RELATÓRIO DE GESTÃO DO EXERCÍCIO DE 2015**

Relatório de Gestão do exercício de 2015, apresentado aos órgãos de controle interno e externo como Prestação de Contas Ordinária anual a que esta Unidade está obrigada, nos termos do art. 70 da Constituição Federal, elaborado em observância à Instrução Normativa TCU nº 63/2010 (com alterações da IN TCU nº 72/2013), Decisão Normativa TCU nº 146/2015 e Portaria TCU nº 321 de 30 de novembro de 2015.

#### **Unidades Consolidadas:**

Gabinete do Ministro (GM)

Subsecretaria de Assuntos Administrativos (SAAD)

Subsecretaria de Planejamento e Orçamento (SPO)

Secretaria de Política Nacional de Transportes (SPNT)

Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes (SEGES)

Secretaria Executiva  
Brasília-DF/2016

## **LISTA DE SIGLAS E ABREVIações**

A3P	Agenda Ambiental da Administração Pública
AECI	Assessoria Especial de Controle Interno
AGEF	Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A
AGU	Advocacia-Geral da União
ANAC	Agencia Nacional de Aviação Civil
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
APFD	Administração Pública Federal Direta
ASCOM	Assessoria de Comunicação – MT
ASSAM	Assessoria Socioambiental
ATIT	Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre
AUXFUN	Auxilio Funeral
BP	Boletim Patrimonial
BF	Boletim Financeiro
BGU	Balanço Geral da União
BNDES	Banco Nacional do Desenvolvimento
BO	Boletim Orçamentário
BPM	Business Process Management
BR-LEGAL	Programa de Segurança e Sinalização Rodoviária
BSC	Balanced Scorecard
CADIPP	Cadastro de Interessados Ponto de Parada
CAPPL	Consultar Andamento de Processos Livre
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CDFMM	Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante
CDP	Companhia Docas do Pará
CDU	Classificação Decimal Universal
CE	Comissão de Ética
CELAC	Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos
CETIT	Comitê Executivo de Gestão de Tecnologia da Informação e Informática dos Transportes
CGAA	Coordenação-Geral de Acompanhamento e Avaliação – MT
CGCAP	Coordenação-Geral de Programação e Captação para o Desenvolvimento de Transportes
CGDC	Câmara de Políticas de Gestão, Desempenho e Competitividade
CGJA	Coordenação Geral Jurídica de Assuntos Administrativos MT

CGMO	Coordenação-Geral de Modernização e Organização – MT
CGRL	Coordenação-Geral de Recursos Logísticos – MT
CGTI	Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação – MT
CGU	Controladoria Geral da União
CIDE	Contribuições de Intervenção no Domínio Econômico
CIL	Centro de Integração Logística
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNRH	Conselho Nacional de Recursos Hídricos
COAD	Coordenação de Administração do Pessoal Ativo – MT
COAP	Controle Organizativo a Ação Pública de Saúde – MT
CODOMAR	Companhia Docas do Maranhão
COE	Contratos Operacionais Específicos
COEX	Coordenadoria de Execução Orçamentária e Financeira – MT
COGEP	Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas – MT
COGETI	Comitê Gestor de Tecnologia da Informação
COINF	Coordenação de Infraestrutura de Informática
COMAP	Coordenação de Material e Patrimônio - MT
CONIT	Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transportes
CONJUR	Consultoria Jurídica – MT
CONSETRANS	Conselho Nacional de Secretários Estaduais de Transportes
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
COSIPLAN	Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento
CORREG	Corregedoria - MT
CPGF	Cartão de Pagamento do Governo Federal
COTEC	Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação
CREMA	Programa de Contratação, Restauração e Manutenção por Resultados de Rodovias Federais
CTICS	Comitê Técnico da Indústria, Comércio e Serviços
CTLAG	Comitê Técnico de Logística da Agricultura e do Agronegócio
CV	Casa Civil
CVC	Contagem Volumétrica Classificatória
DAS	Direção e Assessoramento Superior
DECEX	Departamento de Educação e Cultura do Exército
DECON	Departamento de Concessões
DEDL	Departamento de Desenvolvimento e Logística – MT

DEADE	Departamento de Avaliação e Desenvolvimento Estratégico
DEINT	Departamento de Informações de Transportes
DEPLAN	Departamento de Planejamento de Transportes
DEPTA	Departamento de Programas de Transportes Aquaviários
DEPTT	Departamento de Programas de Transportes Terrestres
DFC	Demonstração dos Fluxos de Caixa
DIBEN	Divisão de Benefícios
DICOP	Divisão de Concessão e Revisão de Pensão
DINOR	Divisão de Estudos e Normas de Recursos Humana
DIVAP	Divisão de Cadastro de Aposentados e Instituidores de Pensão
DFMM	Departamento do Fundo da Marinha Mercante
DGTI	Desenvolvimento de Gestores de Tecnologia da Informação
DITC	Divisão de Treinamento e Capacitação – MT
DMM	Departamento da Marinha Mercante – MT
DMPL	Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DOU	Diário Oficial da União
DP	Direito de Passagem
DVP	Demonstração das Variações Patrimoniais
e-CONTAS	Sistema de prestação de Contas
EF	Estrada de Ferro
EGAB	Sistema Eletrônico de Gabinete
EGP-TI	Escritório de Gerenciamento de Projeto de TI
EPL	Empresa de Planejamento e Logística
ETAV	Empresa de Transportes Ferroviários de Alta Velocidade
ETC	Estação de Transbordo de Cargas
EVTEA	Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental.
FEP	Fundo de Estruturação de Projetos
FHWA	Federal Highway Administration
FG	Funções Gratificadas
FICO	Ferrovia Integração Centro Oeste
FIOL	Ferrovia de Integração Oeste-Leste
FORMAR	Acompanhamento de Formação de Servidores

FMM	Fundo da Marinha Mercante – MT
FNS	Ferrovia Norte-Sul
FRANAVE	Companhia de Navegação do São Francisco
GCN	Gestão de continuidade de Negócios
GEIPOT	Grupo de Estudos de Integração da Política de Transportes
GM	Gabinete do Ministro – MT
GPWEB	Gestão de Projetos WEB
GT	Grupo de Trabalho
GTPE	Grupo de Trabalho de Peso por Eixo
HDM-4	Highway Development and Management Model
HELP ONLINE	Guia prático de ajuda
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais
IBRAM	Instituto Brasileiro de Museus
ICE	Índice de Conformidade Executiva
ICP	Índice de Pertinência Complementar Propositivo
IDE-T	Infraestrutura de Dados Espaciais em Transporte
IDG	Indicador de Desempenho Geral
IIRSA	Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
INDE	Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais
IP4	Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte
IPC	Índices de Preços ao Consumidor
IPE	Índice de Porte Econômico
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPR	Instituto de Pesquisas Rodoviárias
ITE	Índice de Temporalidade Executiva
ITP	Índice de Temporalidade Propositivo
LAI	Lei de acesso a Informação
LOA	Lei Orçamentária Anual
MAPi	Meta Anual Projetada
MAPA	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
MBC	Movimento Brasil Competitivo
MF	Ministério da Fazenda
MFN	Estudos para Implantação do Museu Ferroviário Nacional

MINFRA	Ministério da Infraestrutura
MPOG	Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão
MRE	Ministério de Relações Exteriores
MT	Ministério dos Transportes
NEAT	Número Médio de Obras em Execução Acompanhadas por Técnico
NF-e	Nota Fiscal Eletrônica
NMAM	Número Médio de Ações Monitoradas no Ano
NMAT	Número Médio de Ações Monitoradas por Técnico
NMEA	Número Médio de Obras em Execução Acompanhadas
OCI	Órgão de Controle Interno
OFI	Operadores Ferroviários Independentes
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
OTM	Operadores de Transporte Multimodal de Cargas
PA	Processo Administrativo
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PAEA	Percentual de Obras em Execução Acompanhadas
PAG	Prima Associação dos Governos
PAM	Percentual de Ações Monitoradas
PARi	Percentual do Projeto/Atividade i
PAS	Programa de Avaliação Socioeconômica de Projetos de Infraestrutura de Transportes
PCASP	Plano de Contas Aplicado ao Setor Público
PCN	Plano de Continuidade de Negócios
PDTI	Plano Diretor de Tecnologia da Informação
PEI	Planejamento Estratégico Institucional - MT
PER	Programas de Exploração de Rodovias
PEF	Pagamento Eletrônico de Frete
PETIC	Plano Estratégico de Tecnologia da Informação e Comunicação do Setor Transportes
PFA's	Postos de Fiscalização e Atendimento
PGEO	Plano Estratégico de Geoinformação do Setor Transportes
PGF	Procuradoria-Geral Federal
PGINF	Programa Gestão da Informação
PHE	Plano Hidroviário Estratégico
PIAF	Postos Integrados Automatizados de Fiscalização

PIL	Programa de Investimentos em Logística
PMGP	Programa Modernizando a Gestão Pública
PMI	Plano de Metas e Investimentos
PNCV	Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade
PNIH	Plano Nacional de Integração Hidroviária
PNLI	Plano Nacional de Logística Integrada
PNLT	Plano Nacional de Logística e Transportes
PNP	Plano Nacional de Pesagem
PNTH	Política Nacional de Transporte Hidroviário
PPA	Plano Plurianual de Investimentos
PPei	Percentual de Participação do Projeto i
PPP's	Parcerias Público-Privadas
PPV	Programa de Pesagem de Veículos
PROCREMA	Programa de Contratação, Restauração e Manutenção por Resultados de Rodovias Federais Pavimentadas
PRODEFENSAS	Programa de Defensas Metálicas nas Rodovias Federais
PROMEF	Programa de Modernização e Expansão da Frota de Transportes
PROPASS	Projeto da Rede Nacional de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros
PROSINAL	Programa de Sinalização da Malha Rodoviária Nacional
RAD	Reuniões de Avaliação do Desempenho
RAE	Reuniões de Acompanhamento da Estratégia
REIDI	Regime Especial para o Desenvolvimento da Infraestrutura
RFB	Receita Federal do Brasil
RFFSA	Rede Ferroviária Federal
RNTRC	Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas
SAAD	Subsecretaria de Assuntos Administrativos – MT
SAECI	Sistema da Assessoria de Controle Interno
SAMS	Serviço de Atendimento Médico-Social - MT
SAFF	Sistema de Acompanhamento e Fiscalização de Transporte Ferroviário
SAPPI	Sistema de alimentação Ações de Estados
SCA	Sistema de Controle de Acesso
SCEPL	Sistema de Consulta Extrema Controle
SCIMO	Sistema de controle de Instrumentos Médico e Odontológico
SE	Secretaria Executiva – MT
SEAINF	Serviço de Articulação e Informação

SECR	Serviço de Cálculos e Remuneração – MT
SEGES	Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes – MT
SEI	Sistema Eletrônico de Informação
SEP	Secretaria Especial de Portos
SEPEN	Serviço de Cálculos e Pagamento de Pensões
SEREF	Serviço de Registro Funcional - MT
SERPRO	Serviço Federal de Processamento de Dados
SFAT	Secretaria de Fomento para Ações de Transportes – MT
SFF	Sistema Ferroviário Federal
SGD	Sistema de Gestão de Documentos
SGF	Sistema de Gestão de Frotas
SGI	Sistema de Gestão Internet
SGINP	Sistema de Gestão de Impressão de Processos
SGON	Setor de Garagens Oficiais Norte
SGP	Sistema de Gestão Processos
SIADRE	Sistema de Avaliação de Desempenho e Regimento Interno
SIAFI	Sistema Integrado de Administração Financeira
SIAEP	Sistema de Acompanhamento de Estudos e Pesquisas
SIASG	Sistema Integrado de Administração de Serviços Gerais
SIAEX	Sistema de Extração
SIC	Serviço de Informação ao Cidadão
SICAF	Sistema de cadastramento Unificado de Fornecedores
SICPAG	Sistema de Controle de Pagamento
SICAP	Sistema de Controle e Acompanhamento de Processos
SICAR	Sistema de Controle de Arquivo
SICPAT	Sistema de controle de Pagamentos atrasados
SICONV	Sistema de Convênios do Governo Federal
SIGAT	Sistema de Gestão das Ações de Transporte
SIGEF	Sistema de Gestão Funcional
SIGESA	Sistema de Gestão de Licenciamento Ambiental
SIGPAC	Sistema de Gestão de Programa de Aceleração do Crescimento
SIGPLAN	Sistema de Informações Gerenciais e de Planejamento
SIGT	Sistema de Informações de Planejamento Regional de Transportes
SIMIC	Sistema de Microfilmagem

SIOP	Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento
SIORC	Sistema de Orçamento
SIORG	Organização e Inovação Institucional do Governo Federal
SIPEC	Sistemas de Pessoal Civil da Administração Federal
SISAC	Sistema de Controle de Ações de Comunicação
SISG	Sistemas de Serviços Gerais
SISP	Sistema de Administração dos Recursos de Tecnologia da Informação
SISPF	Sistema de Programação Financeira
SITRA	Sistema de Tramitação
SOPHIA	Sistema de Gerenciamento de Bibliotecas
SLTI	Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação
SNV	Sistema Nacional de Viação
SPATIC	Sistema de Acompanhamento de Tecnologia da Informação e Comunicação
SPCE	Sistema de Painel de Controle de Eficácia
SPIUnet	Sistema de Gerenciamento do Patrimônio Imobiliário de Uso Especial da União
SPF	Sistema de Programação Financeira
SPL	Sistema de Passe Livre
SPNLT	Sistema Nacional de Pesquisa de Tráfego
SPNT	Secretaria de Política Nacional de Transportes
SPO	Subsecretaria de Planejamento e Orçamento – MT
SPU	Secretaria de Patrimônio da União
SREAP	Sistema de Recadastramento de Aposentado e Pensionista
STN/MF	Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Fazenda
TAV	Trem de Alta Velocidade
TAC	Termo de Ajuste de Conduta
TCU	Tribunal de Contas da União
TIC	Tecnologia da Informação e da Comunicação
TRC	Transporte Rodoviário de Cargas
TM	Tráfego Mútuo
TRF	Tribunal Regional Federal
TUP	Terminais de Uso Privativo
UFF	Universidade Federal Fluminense
UFPA	Universidade Federal do Pará
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro

UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
UG	Unidade Gestora
UNASUL	União das Nações Sul-Americanas
UPC	Unidade Prestadora de Contas
VALEC	Engenharia, Construções e Ferrovias S. A.
VMDA	Volume Médio Diário Anual
Wi-fi	Rede Sem Fio
ZAL's	Zonas de Atividades Logísticas

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Composição dos itens do relatório de gestão .....	19
Tabela 2 - Descrição dos temas e objetivos estratégicos.....	42
Tabela 3 - Valores dos IEUR para cada ente federativo .....	45
Tabela 4 - Programação de despesas.....	46
Tabela 5 - Movimentação orçamentária interna por grupo de despesa .....	47
Tabela 6 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0129.....	48
Tabela 7 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0130.....	49
Tabela 8 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0131.....	49
Tabela 9 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0132.....	50
Tabela 10 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0136.....	50
Tabela 11 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0137.....	51
Tabela 12 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0138.....	52
Tabela 13 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0139.....	52
Tabela 14 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0140.....	53
Tabela 15 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0280.....	53
Tabela 16 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0141.....	61
Tabela 17 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0142.....	61
Tabela 18 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0143.....	62
Tabela 19 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0144.....	62
Tabela 20 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0145.....	63
Tabela 21 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0146.....	63
Tabela 22 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0147.....	63
Tabela 23 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0148.....	64
Tabela 24 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0149.....	64
Tabela 25 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0484.....	65
Tabela 26 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 1002.....	65
Tabela 27 - Obras de estruturas de integração .....	69
Tabela 28 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0234.....	75
Tabela 29 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0236.....	76
Tabela 30 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0278.....	76
Tabela 31 - Metas quantitativas do objetivo 0757 .....	81
Tabela 32 - Movimentação orçamentária externa por grupo de despesa (SPO).....	94
Tabela 33 - Movimentação orçamentária externa por grupo de despesa (ASCOM).....	94
Tabela 34 - Indicadores de desempenho da CGRL .....	99
Tabela 35 - Indicadores de desempenho da CGTI .....	101
Tabela 36 - Indicadores da COGEP/SAAD .....	104
Tabela 37 - Indicadores de desempenho da SEGES .....	110

Tabela 38 - Indicadores de desempenho .....	111
Tabela 39 - Exemplo de caso de contratação de quatro projetos.....	111
Tabela 40 - Programação dos recursos para o ano a ser avaliado no caso do exemplo.....	111
Tabela 41 - Nota de relevância.....	112
Tabela 42 - Classificação dos indicadores .....	112
Tabela 43 - Projetos executados em 2014 segundo os enfoques (a), (b) e (c).....	113
Tabela 44 - Evolução dos projetos ao longo dos quatro trimestres da SPNT.....	114
Tabela 45 - Classificação de valores do IDG .....	116
Tabela 46 - Procedimentos disciplinares em 2015 .....	120
Tabela 47 - Indicadores de desempenho da central de relacionamento do Ministério dos Transportes .....	127
Tabela 48 - Atendimentos efetuados nos núcleos dos exercícios de 2012, 2013, 2014 e 2015. ....	128
Tabela 49 - Quantitativo de ligações realizadas ao longo do ano de 2015.....	130
Tabela 50 - Comparativo percentual de satisfação de serviços prestados por ano .....	132
Tabela 51 - Demonstrativo de custo por programa e objetivo. ( <i>Anexo I</i> ).....	137
Tabela 52 - Demonstrativo de custo por programa, objetivo e grupo de natureza de despesa. ( <i>Anexo II</i> ) .....	137
Tabela 53 - Anexo II – Complementar.....	138
Tabela 54- Demonstrativo de custo por programa, objetivo e ação com execução física. ( <i>Anexo III</i> ) .....	139
Tabela 55 - Demonstrativo de custo unitário realizado por programa, objetivo e ação. ( <i>Anexo III</i> ) .....	140
Tabela 56 - Demonstrativo de eficácia. ( <i>Anexo III</i> ).....	140
Tabela 57 - Demonstrativo de eficiência. ( <i>Anexo III</i> ) .....	141
Tabela 58 - Demonstrativo de economicidade. ( <i>Anexo III</i> ).....	141
Tabela 59 - Resumo do quantitativo de FCT .....	146
Tabela 60- Distribuição geográfica dos imóveis da União .....	152
Tabela 61- Discriminação dos imóveis da União.....	152
Tabela 62 - Portfólio dos principais sistemas do Ministério .....	155
Tabela 63- Descrição do plano de capacitação do pessoal de TI .....	167
Tabela 64 - Mapa de distribuição dos servidores da CGTI/MT .....	168
Tabela 65- Descrição dos projetos de TI.....	172
Tabela 66 - Principais sistemas de informação .....	176
Tabela 67 - Uso racional dos recursos naturais e bens públicos .....	180
Tabela 68 - Indicadores para transporte terrestre .....	181
Tabela 69 - Ressarcimento de dano ao erário.....	187
Tabela 70 - Empresas beneficiadas pela desoneração de folha de pagamento.....	189
Tabela 71- Contratos firmados.....	191

## LISTA DE QUADROS

Quadro 2.4.1 - Informações sobre áreas ou subunidades estratégicas.....	27
Quadro 2.5.1 Macroprocessos finalísticos .....	30
Quadro 3.3.2.1 - Ações relacionadas a programa temático do PPA de responsabilidade da UPC – OFSS .....	81
Quadro 3.3.2.2 - Ações do orçamento de investimento .....	83
Quadro 3.3.4.1 - Restos a pagar inscritos de exercícios anteriores .....	84
Quadro 3.3.5.1 - Resumo dos instrumentos celebrados e dos montantes transferidos nos últimos três exercícios (SE)...	85
Quadro 3.3.5.1 - Resumo dos instrumentos celebrados e dos montantes transferidos nos últimos três exercícios (SAAD) .....	86
Quadro 3.3.5.1 - Resumo dos instrumentos celebrados e dos montantes transferidos nos últimos três exercícios (SPNT) .....	86
Quadro 3.3.5.1 - Resumo dos instrumentos celebrados e dos montantes transferidos nos últimos três exercícios (COGEP).....	87
Quadro 3.3.5.2 - Resumo da prestação de contas sobre transferências concedidas pela UJ na modalidade de convênio, termo de cooperação e de contratos de repasse. (SE).....	87
Quadro 3.3.5.2 - Resumo da prestação de contas sobre transferências concedidas pela UJ na modalidade de convênio, termo de cooperação e de contratos de repasse. (SAAD) .....	88
Quadro 3.3.5.2 - Resumo da prestação de contas sobre transferências concedidas pela UJ na modalidade de convênio, termo de cooperação e de contratos de repasse. (SPNT).....	88
Quadro 3.3.5.2 - Resumo da prestação de contas sobre transferências concedidas pela UJ na modalidade de convênio, termo de cooperação e de contratos de repasse. (COGEP) .....	89
Quadro 3.3.5.3 - Situação da análise das contas prestadas no exercício de referência do relatório de gestão (SE) .....	89
Quadro 3.3.5.3 - Situação da análise das contas prestadas no exercício de referência do relatório de gestão (SAAD)...	90
Quadro 3.3.5.3 - Situação da análise das contas prestadas no exercício de referência do relatório de gestão (SPNT).....	90
Quadro 3.3.5.3 - Situação da análise das contas prestadas no exercício de referência do relatório de gestão (COGEP)..	90
Quadro 3.3.6.1 - Despesa por modalidade de contratação .....	91
Quadro 3.3.6.2 - Despesa por grupo e elemento de despesa .....	92
Quadro 3.3.7.1 - Concessão de suprimento de fundos .....	95
Quadro 3.3.7.2 - Utilização de suprimento de fundos.....	95
Quadro 3.3.7.3 - Classificação dos gastos com suprimento de fundos no exercício de referência .....	95
Quadro 7.1.1.1 - Força de trabalho da UPC .....	145
Quadro 7.1.1.2 - Distribuição da lotação efetiva.....	145
Quadro 7.1.1.3 - Detalhamento da estrutura de cargos em comissão e funções gratificadas da UPC.....	146
Quadro 7.1.2.1 - Despesa do pessoal .....	148
Quadro 7.1.4.1 - Contratos de prestação de serviços não abrangidos pelo plano de cargos da unidade .....	150
Quadro 8.1.1 - Deliberações do TCU que permanecem pendentes de cumprimento .....	182
Quadro 8.3.1 - Medidas adotadas para apuração e ressarcimento de danos ao erário.....	186
Quadro 8.6.1 - Despesas com publicidade .....	191

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Pagamentos: Custeio/Investimentos - Rap e Exercício.....	97
Gráfico 2 - Quantidade de pedidos de acesso à informação (sistema e-sic).....	128
Gráfico 3 - Percentual de satisfação de serviços prestados .....	132
Gráfico 4 - Percentual de qualificação no atendimento prestado pelo teleoperador .....	132
Gráfico 5 - Grau de satisfação do cidadão - SIC/MT 2015 .....	133

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Organograma Funcional do Ministério dos Transportes.....	26
Figura 2: Cadeia de valores dos processos.....	30
Figura 3: Mapa Estratégico do Sistema de Transportes.....	34
Figura 4: Comparativo da dotação autorizada e limites concedidos para outros custeios e capital .....	98
Figura 5 Diagrama de Desempenho .....	115
Figura 6: Resposta aos pedidos de acesso à informação .....	129
Figura 7: Razões da negativa de acesso à informação .....	129
Figura 8: Meios de envio de resposta à solicitação de informação .....	130

## **LISTA DE ANEXOS E APÊNDICES**

Anexo 1 - Das demonstrações contábeis do Ministério dos Transportes.....	192
--	-----

## SUMÁRIO

1.	Apresentação.....	19
2.	Visão geral da unidade.....	21
2.1.	Finalidade e competências.....	21
2.2.	Normas e regulamentos de criação, alteração e funcionamento da unidade.....	24
2.3.	Ambiente de atuação.....	24
2.4.	Organograma.....	26
2.5.	Macroprocessos finalísticos.....	29
3.	Planejamento organizacional e desempenho orçamentário e operacional.....	34
3.1.	Planejamento organizacional.....	34
3.1.1.	Descrição sintética dos objetivos do exercício.....	41
3.1.2.	Estágio de implementação do planejamento estratégico.....	43
3.1.3.	Vinculação dos planos da unidade com as competências institucionais e outros planos.....	44
3.2.	Formas e instrumentos de monitoramento da execução dos resultados dos planos.....	44
3.3.	Desempenho orçamentário.....	46
3.3.1.	Objetivos estabelecidos no PPA de responsabilidade da unidade e resultados alcançados.....	48
3.3.2.	Execução física e financeira das ações da Lei Orçamentária Anual de responsabilidade da unidade.....	81
3.3.3.	Fatores intervenientes no desempenho orçamentário.....	84
3.3.4.	Restos a pagar de exercícios anteriores.....	84
3.3.5.	Execução descentralizada com transferência de recursos.....	85
3.3.6.	Informações sobre a execução das despesas.....	91
3.3.7.	Suprimentos de fundos, contas bancárias tipo B e cartões de pagamento do governo federal.....	95
3.4.	Desempenho operacional.....	96
3.5.	Apresentação e análise de indicadores de desempenho.....	98
4.	Governança.....	117
4.1.	Descrição das estruturas de governança.....	117
4.2.	Atividades de correição e apuração de ilícitos administrativos.....	118
4.3.	Gestão de riscos e controles internos.....	121
5.	Relacionamento com a sociedade.....	126
5.1.	Canais de acesso do cidadão.....	126
5.2.	Carta de serviços ao cidadão.....	131
5.3.	Aferição do grau de satisfação dos cidadãos-usuários.....	131
5.4.	Mecanismos de transparência das informações relevantes sobre a atuação da unidade.....	133
5.5.	Medidas para garantir a acessibilidade aos produtos, serviços e instalações.....	134
6.	Desempenho financeiro e informações contábeis.....	135
6.1.	Tratamento contábil da depreciação, da amortização e da exaustão de itens do patrimônio e avaliação e mensuração de ativos e passivos.....	135
6.2.	Sistemática de apuração de custos no âmbito da unidade.....	135
6.3.	Demonstrações contábeis exigidas pela Lei 4.320/64 e notas explicativas.....	143
7.	Áreas especiais da gestão.....	144
7.1.	Gestão de pessoas.....	144
7.1.1.	Estrutura de pessoal da unidade.....	145

7.1.2. Demonstrativo das despesas com pessoal.....	148
7.1.3. Gestão de riscos relacionados ao pessoal .....	150
7.1.4. Contratação de pessoal de apoio e de estagiários.....	150
7.2. Gestão do patrimônio e infraestrutura .....	151
7.2.1. Gestão do patrimônio imobiliário da união .....	152
7.3. Gestão da tecnologia da informação.....	153
7.3.1. Principais sistemas de informação.....	176
7.3.2. Informações sobre o Planejamento Estratégico de Tecnologia da Informação (PETI) e sobre o Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI) .....	178
7.4. Gestão ambiental e sustentabilidade .....	178
7.4.1. Adoção de critérios de sustentabilidade ambiental na aquisição de bens e na contratação de serviços ou obras .....	180
8. Conformidade da gestão e demandas dos órgãos de controle.....	182
8.1. Tratamento de determinações e recomendações do TCU .....	182
8.2. Tratamento de recomendações do órgão de controle interno .....	185
8.3. Medidas administrativas para apuração de responsabilidade por dano ao erário .....	186
8.4. Demonstração da conformidade do cronograma de pagamentos de obrigações com o disposto no art. 5º da Lei 8.666/1993 .....	187
8.5. Informações sobre a revisão dos contratos vigentes firmados com empresas beneficiadas pela desoneração de folha de pagamento .....	188
8.6. Informações sobre ações de publicidade e propaganda.....	189
9. Anexos e apêndices .....	192

# 1. Apresentação

Este Relatório tem por objetivo apresentar as contas e realizações do Ministério dos Transportes (MT), no exercício de 2015, de forma a permitir uma visão mais completa de suas atividades aos órgãos de controle e à sociedade em geral.

O Relatório de Gestão da Secretaria Executiva unifica as informações sobre a gestão das seguintes unidades da estrutura do Ministério: (i) Gabinete do Ministro (GM); (ii) Subsecretaria de Assuntos Administrativos (SAAD); (iii) Subsecretaria de Planejamento e Orçamento (SPO); (iv) Secretaria de Política Nacional de Transportes (SPNT); e (v) da Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes (SEGES).

Em observância aos normativos sobre a matéria, em especial, à Decisão Normativa TCU nº 146, de 30 de setembro de 2015, Anexo I, este Relatório não agrupa as informações sobre a gestão da Secretaria de Fomento para Ações de Transportes (SFAT), uma vez que essa unidade do Ministério está obrigada a apresentar o Relatório de Gestão individualizado, consolidando as informações sobre a gestão do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e do Departamento do Fundo da Marinha Mercante (DFMM).

O presente Relatório está estruturado de acordo com a relação de capítulos, seção e subitens do Sistema de Prestação de Contas (e-Contas), disponibilizado *on-line* pelo TCU e adaptado especificamente para a apresentação das contas da Secretaria Executiva deste Ministério.

Dessa forma, deixam de existir no corpo do Relatório aqueles itens ou subitens que não se aplicam à natureza jurídica da Unidade Prestadora de Contas (UPC). Assim, quando não houver conteúdo a ser declarado, por falta de ocorrência no exercício, registra-se essa informação diretamente no sistema, apresentando em campo apropriado a justificativa para tal fato.

Portanto, o Relatório de Gestão da Secretaria Executiva está subdividido em 9 (nove) itens, que correspondem aos capítulos do sistema e-Contas do TCU, conforme detalhado na Tabela 1 a seguir:

Tabela 1 - Composição dos itens do relatório de gestão

<b>Itens do Relatório de Gestão</b>
1 – Apresentação
2 – Visão Geral da Unidade
3 – Planejamento Organizacional e Desempenhos Orçamentário e Operacional
4 – Governança
5 – Relacionamento com a Sociedade
6 – Desempenho Financeiro e Informações Contábeis
7 – Áreas Especiais da Gestão
8 – Conformidade da Gestão e Demandas dos Órgãos de Controle
9 – Anexos e Apêndices

Fonte: Secretaria Executiva (SE)

O MT tem a responsabilidade de atuar nas políticas nacionais de transporte ferroviário, rodoviário, hidroviário e no fomento à indústria naval. Seu Planejamento Estratégico é a ferramenta utilizada para alavancar os atuais programas e projetos para o aumento da eficiência da infraestrutura de transportes, de forma a reduzir os custos logísticos do setor produtivo e propiciar novos patamares de desenvolvimento social e econômico do País.

As atividades do MT em 2015 foram priorizadas em função da conjuntura econômica e da política fiscal, observada ao longo do ano, considerando mais relevantes aquelas de maior impacto para a retomada do crescimento econômico do País.

Dessa forma, a Pasta optou pela consolidação de uma carteira de projetos capazes de potencializar a infraestrutura de transportes, para o aumento da competitividade da economia, com melhorias para o escoamento eficiente da produção agrícola, a redução dos custos logísticos e a ampliação das condições de segurança e trafegabilidade, sem perder de vista os avanços já conquistados. Foram direcionados recursos também para a manutenção da infraestrutura, a conclusão de empreendimentos em fase final de execução e a continuidade de projetos estruturantes.

Nesse cenário, ações para o fomento de parcerias entre o Governo e a iniciativa privada foram aperfeiçoadas, resultando no lançamento da Segunda Etapa do Programa de Investimentos em Logística (PIL).

Alinhado aos aperfeiçoamentos propostos, destaca-se, entre as principais realizações em 2015, o Leilão da Ponte Rio - Niterói, primeira renovação de concessão rodoviária federal, no âmbito do PIL, que resultou em significativa redução da tarifa, com deságio de 36,67% e inclusão de novas obras nos sistemas viários adjacentes, como a alça de ligação da Ponte com a Linha Vermelha e a Avenida Portuária, que possibilitará outros encadeamentos.

Vale ressaltar que foram investidos no exercício de 2015, pela iniciativa privada, R\$ 5,90 bilhões nas concessões rodoviárias e nas ferroviárias R\$ 7,66 bilhões. Já os investimentos públicos no modal rodoviário foram R\$ 5,95 bilhões, no ferroviário R\$ 2,04 bilhões e no hidrovial R\$ 80 milhões, além dos investimentos do FMM de R\$ 5,02 bilhões.

Mereceram ênfase, no ano em análise, os investimentos na área de fomento à modernização, renovação e ampliação da frota naval brasileira. Vários projetos foram concluídos com investimento de R\$ 1,85 bilhão, que contemplou: dezessete embarcações de apoio *offshore*, três de cabotagem e quatorze de navegação interior. Foram também concluídos três navios petroleiros integrantes do Programa de Modernização e Expansão da Frota de Transportes (PROMEF). Assim, o transporte de petróleo e derivados pela costa brasileira passou a contar com doze novas embarcações construídas com apoio financeiro do FMM.

A médio e longo prazos, os investimentos determinados pela Política de Transportes, por intermédio de seus programas, objetivam aumentar a eficiência produtiva de áreas consolidadas, induzir o desenvolvimento sustentável de importantes setores econômicos, reduzir desigualdades regionais e incentivar a integração nacional e sul-americana.

As maiores dificuldades encontradas pelo Ministério, neste exercício, estão relacionadas à indisponibilidade financeira. Muitas vezes há disponibilidade orçamentária, contudo o contingenciamento dos recursos financeiros impede que se inicie ou conclua os empreendimentos. Pode-se afirmar que o contingenciamento de quase 40% no orçamento desta Pasta foi a causa dos atrasos em obras de infraestrutura consideradas estratégicas.

Os resultados obtidos em 2015, relatados neste Relatório de Gestão, demonstram o compromisso do MT e de suas instituições vinculadas no aperfeiçoamento da gestão, acréscimo da governança e otimização dos recursos direcionados à infraestrutura.

As perspectivas para 2016 apontam para a ampliação e qualificação da rede de transportes, com o aperfeiçoamento do arcabouço institucional, normativo e das medidas voltadas à gestão eficiente e transparente dos investimentos públicos e privados em infraestrutura, fundamentais ao desenvolvimento socioeconômico e sustentável do País.

## 2. Visão geral da unidade

### 2.1. Finalidade e competências

O Ministério dos Transportes, órgão da Administração Pública Federal Direta (APFD), tem por objetivo assegurar a adequada infraestrutura viária, a racionalização dos transportes de pessoas e bens, buscando contribuir para o desenvolvimento socioeconômico do País e para a integração do território nacional e sul-americano. Nesse sentido, os investimentos aplicados no setor têm sido essenciais para o alcance dessa missão.

Para tanto, o Ministro de Estado dos Transportes tem promovido a articulação entre as suas unidades supervisionadas para a consecução das diretrizes da política de transportes, integrando ações com vistas a contribuir para redução do custo Brasil por meio do aumento da eficiência logística e do equilíbrio da matriz de transportes.

O Ministério tem como área de competência os seguintes temas, conforme previsto na Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios e no Decreto nº 7.717, de 04 de abril de 2012, o qual aprovou sua estrutura regimental:

- a) Política nacional de transportes ferroviários, rodoviários e aquaviários;
- b) Marinha mercante e vias navegáveis; e
- c) Participação na coordenação dos transportes aeroviários.

As competências atribuídas ao Ministério nas alíneas “a” e “b” do parágrafo anterior compreendem:

I – a formulação, coordenação e supervisão das políticas nacionais;

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

III – a aprovação dos planos de outorgas;

IV – o estabelecimento de diretrizes para a representação do Brasil nos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados referentes aos meios de transportes;

V – a formulação e supervisão da execução da política referente ao Fundo de Marinha Mercante, destinado à renovação, recuperação e ampliação da frota mercante nacional, em articulação com os Ministérios da Fazenda, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e do Planejamento, Orçamento e Gestão; e

VI – o estabelecimento de diretrizes para o afretamento de embarcações estrangeiras por empresas brasileiras de navegação e para liberação do transporte de cargas prescritas.

O novo marco regulatório dos Portos, a Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013, transferiu as competências atribuídas ao Ministério e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), relativas aos portos fluviais e lacustres, à Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP), exceto as competências relativas a instalações portuárias públicas de pequeno porte (IP4).

Transferiu, também, a vinculação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), do Ministério para a referida Secretaria de Portos.

Tal iniciativa, por parte do Governo Federal, teve como premissa a retomada da capacidade de planejamento no setor portuário e a redefinição das competências institucionais da SEP, do Ministério dos Transportes (MT), do DNIT e da ANTAQ.

O Ministério, apesar das mudanças ocorridas pelo novo marco regulatório supra citado, permaneceu como órgão central para a formulação, coordenação e supervisão das políticas nacionais referentes ao transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário (inclusa as competências sobre a marinha mercante, as vias navegáveis e as instalações portuárias públicas de pequeno porte (IP4). Já os portos marítimos, fluviais e lacustres foram excluídos de sua competência com a publicação das Leis nºs 11.518, de 2007 e 12.815, de 2013).

As responsabilidades do Ministério dos Transportes aludidas acima são compartilhadas com suas entidades vinculadas, compreendendo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. (VALEC), a Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL), a Companhia Docas do Maranhão (CODOMAR) e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Além disso, o Ministério preside o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT), órgão colegiado de assessoramento vinculado à Presidência da República, criado pelo art. 5º da Lei nº 10.233, de 2001, e regulamentado pelo Decreto nº 6.550, de 2008. Sua atribuição é propor políticas nacionais de integração dos diferentes modais de transportes de pessoas e bens.

O CONIT é composto por quatorze membros, sendo oito Ministros de Estado: (i) Transportes; (ii) Casa Civil; (iii) Fazenda; (iv) Planejamento; (v) Agricultura; (vi) Desenvolvimento, Indústria e Comércio; (vii) Secretaria de Portos; e (viii) Secretaria de Aviação Civil) e seis representantes da sociedade civil.

A Presidência do CONIT é exercida pelo Ministro dos Transportes e a Secretaria Executiva do referido Conselho é desempenhada pela EPL, que, entre outras atribuições, presta apoio técnico-administrativo ao colegiado; coordena e acompanha a execução das propostas aprovadas pelo Presidente da República; coordena o andamento e a implantação das proposições do CONIT, encaminhadas aos órgãos competentes; e organiza as pautas das reuniões.

Destaca-se, também, a representação do Ministério dos Transportes junto a Comitês, Conselhos e Grupos de Trabalhos, por intermédio de sua Secretaria de Política Nacional de Transportes (SPNT/MT):

- Participação no Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN): a SPNT/MT participou de todas as Reuniões Ordinárias (mensais) do referido Conselho desde 2013, além das Reuniões Extraordinárias.
- Participação no Grupo de Trabalho Trens de Passageiros que congrega representantes do Governo Federal, Estadual e Municipal, Universidades Federais, Indústrias, Sindicatos, Associações, Consultores, Entidades de divulgação, OGNs e OSCIPs.
- Participação no Conselho Nacional de Recursos Hídricos (CNRH) e suas várias Câmaras Técnicas.

Em articulação com a Assessoria Internacional do MT a SPNT/MT, representa o Ministério no processo de integração da América do Sul, atuando basicamente em três vertentes principais:

- Junto à IIRSA – Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana, integrante do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento da União de Nações Sul-Americanas (COSIPLAN/UNASUL). Dentre as atividades relacionadas 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;
- Atividades coordenadas pelo Ministério de Relações Exteriores (MRE), relacionadas a processos bilaterais ou multilaterais de integração, entre os quais se destacam a conectividade Brasil-Chile, Brasil-Suriname, Brasil-Guiana (projeto integrante da carteira da UNASUL) e a Ferrovia Bioceânica Brasil-Paraguai-Argentina-Chile; e
- Exercício da Coordenação Nacional do Subgrupo de Trabalho nº 5 (SGT-5) – Transportes do MERCOSUL pelo Brasil, coordenando os diversos órgãos e entidades, públicos e privados, envolvidos neste transporte, bem como chefiando a delegação brasileira presente às reuniões.

Há, também, outras funções relevantes que merecem destaque:

- (i) auxílio na organização da 2ª Conferência Global de Alto Nível Sobre Segurança no Trânsito, realizada em Brasília, organizada pela ONU;
- (ii) estudo de proposta de aumento de peso por eixo de veículos de transporte (ônibus e caminhões);
- (iii) estudo de proposta de novas dimensões para transporte de cargas em pequenos trechos (raio de 100 km) entre origem e destino de carga (quando a produção é feita próximo da unidade de processamento);
- (iv) estudo de proposta de regulamentação do exame toxicológico de larga janela de detecção para obtenção e renovação de Carteira Nacional de Habilitação (CNH), categorias C, D e E, estabelecido na Lei nº 13.103, de 2015 (Lei dos Caminhoneiros);
- (v) participação em grupo de trabalho entre representantes do Brasil (MT, ANTT e DNIT) e representantes dos Estados Unidos (FHWA) através de reuniões à distância (webinar);
- (vi) elaboração do Manual do Sistema Federal de Viação para a orientação dos interessados em processos de federalização;
- (vii) assessoramento ao Fórum Permanente do Transporte Rodoviário de Cargas; e
- (viii) participação do Grupo de Trabalho de regulamentação do Sistema Nacional de Combate ao Roubo e Furto de Veículos e Cargas.

Cumprindo seu papel de coordenador das atividades das Secretarias Finalísticas deste Ministério e considerando a meta no planejamento estratégico desta Pasta de “incrementar a navegação de longo curso, de cabotagem e interior,” esta Secretaria Executiva promoveu, no exercício de 2015, reuniões internas e com dirigentes das entidades vinculadas com o intuito de constituir grupo de trabalho, objetivando elaborar e consolidar proposta de incentivo à navegação de cabotagem a fim de aumentar sua parcela de participação na matriz de transportes.

## 2.2. Normas e regulamentos de criação, alteração e funcionamento da unidade

O Decreto nº 1.067, de 28.07.1860, do Império do Brasil, criou o Ministério dos Transportes com o nome de Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

A Lei nº 23, de 30.10.1891, da República do Brasil, elevou de Secretaria à condição de Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas.

O Decreto nº 1.606, de 29.12.1906, modificou a denominação para Ministério da Viação e Obras Públicas.

O Decreto Lei nº 200, de 25.02.1967, designou o nome de Ministério dos Transportes.

A Lei nº 8.028, de 12.04.1990, unificou as competências das áreas de Transportes, Minas e Energia, e Comunicações, criando o Ministério da Infraestrutura. (MINFRA).

A Lei nº 8.422, de 13.05.1992, separa as pastas e cria o Ministério dos Transportes e Comunicações.

A Lei nº 8.490, de 19.11.1992, separa as pastas e cria o Ministério dos Transportes.

A Lei nº 10.683, de 28.05.2003, em vigência, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios mantém a denominação atual de Ministério dos Transportes.

A Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013, cria a Secretaria de Portos, altera as atribuições deste Ministério, e conseqüentemente modifica a Lei nº 10.683, de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios.

A atual estrutura organizacional e o quadro demonstrativo dos cargos em comissão e das funções gratificadas do Ministério dos Transportes foram aprovados pelo Decreto nº 7.717, de 04.04.2012.

O atual regimento interno do Ministério dos Transportes foi aprovado pela Portaria GM nº 250, de 31.10.2012.

As publicações de destaque relacionadas às atividades das unidades deste Ministério são: (i) Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT); e (ii) Plano Hidroviário Estratégico (PHE).

## 2.3. Ambiente de atuação

A infraestrutura de transportes do Brasil passou por grandes transformações, nos últimos vinte e cinco anos. Até 1990, o Ministério estava estruturado para atuar no plano federal nas funções de construção, conservação, restauração e operação da infraestrutura de transportes em geral, com exceção do transporte aéreo.

O ambiente de atuação do Ministério era amplo, tendo como missão o planejamento dos transportes; operação de portos; navegação; operação de ferrovias de carga e de passageiros interestaduais e intermunicipais; operação, por intermédio de concessão, dos serviços de transportes rodoviários interestaduais e internacionais de passageiros; operação de transporte metropolitano sobre trilhos de passageiros e operação dos armazéns gerais da estrada de ferro.

Essas atribuições acima eram empreendidas por diversas entidades da administração direta, autarquias e empresas estatais, com destaque para a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT); o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER); a Rede Ferroviária Federal (RFFSA); a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU); a Empresa de Portos do Brasil (PORTOBRAS); Superintendência da Marinha Mercante (SUNAMAN); Companhia de Navegação do São Francisco (FRANAVE); o Lloyd Brasileiro; e a Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S/A (AGEF).

A Constituição de 1988, como grande marco da redemocratização no Brasil, propiciou, por meio de diversos dispositivos, que os modelos político e administrativo sofressem alterações no sentido da descentralização de competências da esfera federal para a alçada estadual e para a iniciativa privada.

A partir da década de 1990, essas alterações começaram a ocorrer, entre elas se aponta: (i) a delegação de portos aos estados e municípios; (ii) a concessão a empresas privadas da exploração de importantes rodovias federais; (iii) a delegação para os estados de parte considerável da malha rodoviária federal; (iv) a concessão ao setor privado do sistema ferroviário federal, responsável pelo transporte de mercadorias; e (v) a transferência para os estados da operação dos metrô e trens metropolitanos.

Diante dessas mudanças, foram criadas novas entidades como o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT); a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e, posteriormente, a Secretaria de Portos (SEP) e a Empresa de Planejamento e Logística (EPL). Esses novos parceiros colocaram em evidência a necessidade de redefinir como o Ministério dos Transportes deveria operar, dentro desse novo contexto.

A reestruturação do Ministério, com a criação das Secretarias de Política Nacional de Transportes, de Gestão de Programas de Transportes e de Fomento para Ações de Transportes, se constituiria no passo estratégico inicial para que as ações de acompanhamento das atribuições exercidas, direta ou indiretamente pelos órgãos vinculados, se tornassem mais eficientes, objetivando a transparência administrativa e a retomada do crescimento do país, em consonância com a nova diretriz governamental.

Apesar da redução do seu ambiente de atuação, se comparado à década de 80, pode-se afirmar que o Ministério, do modo como ficou estruturado, ainda pode viabilizar grandes projetos. Entre os mais importantes, destacamos: a coordenação das ações dos seus diversos órgãos; a integração com os parceiros correlatos e afetos nas esferas federal, estadual e municipal e a formulação da política e planejamento nos seus níveis estratégicos, visando corrigir distorção na matriz dos transportes, que concentra grande movimentação de carga pelas rodovias brasileiras.

Os desafios para o setor são enormes, pois se constata que o resultado das mudanças, principalmente as de inserção do setor privado no processo, ainda não foi o suficiente para tornar competitivos os setores de transportes do país. Ainda persistem problemas estruturais que distorcem a infraestrutura de transporte brasileira, como o uso predominante do modal rodoviário na movimentação das mercadorias em torno de 55%, em relação aos demais modais.

Entretanto, encontram-se em andamento estratégias que objetivam dar sustentabilidade ao ciclo de desenvolvimento da logística no país, de maneira a potencializar o escoamento da produção de grãos para o corredor norte por intermédio dos modais hidroviário e ferroviário, propiciando maior competitividade dos produtos nacionais no exterior.

## 2.4. Organograma

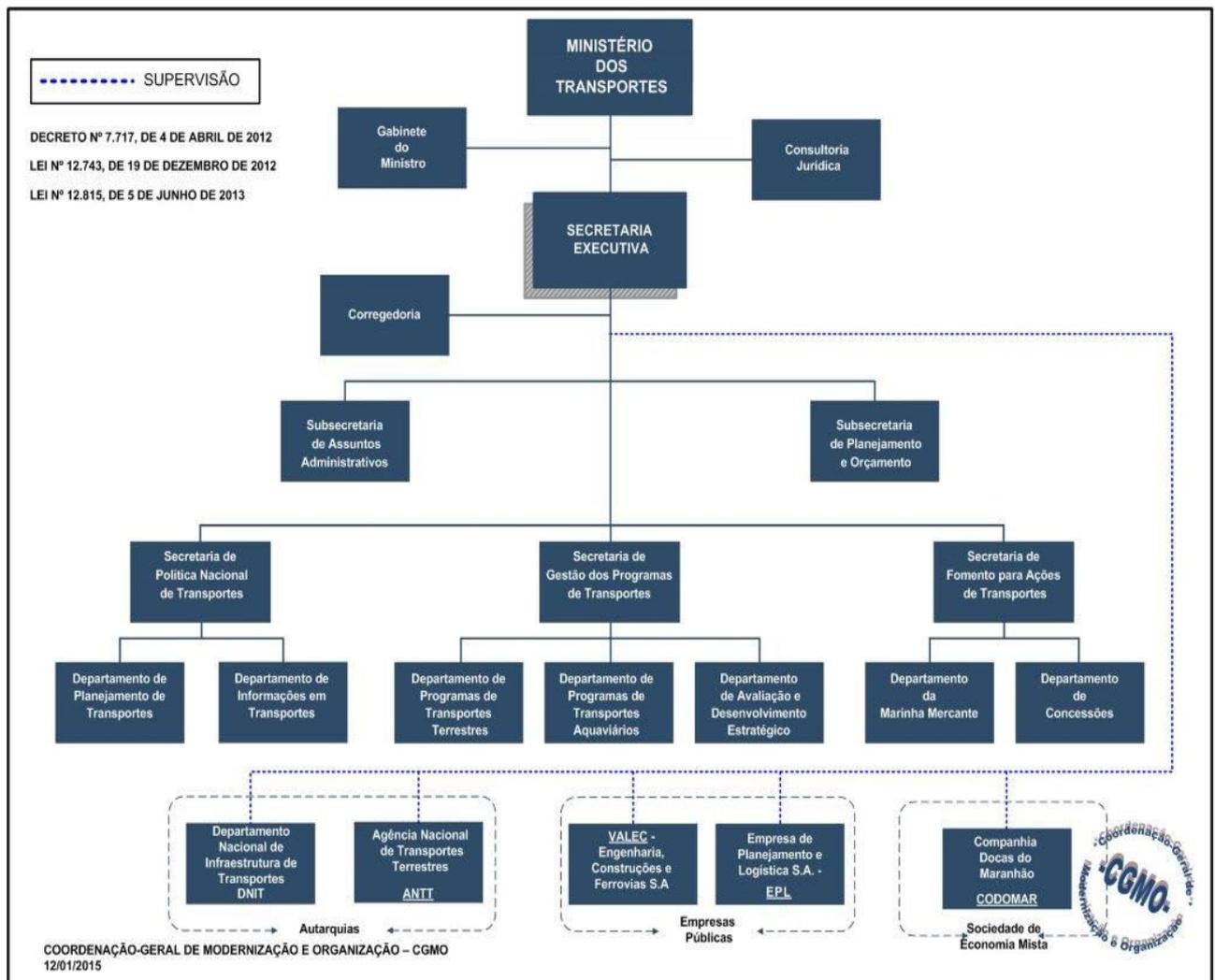


Figura 1: Organograma Funcional do Ministério dos Transportes

Durante o exercício de 2015 a estrutura organizacional do Ministério dos Transportes esteve submetida ao Decreto nº 7.717, de 04 de abril de 2012, cujas atribuições foram definidas no Regimento Interno aprovado pela Portaria nº 250/GM/MT, de 31.12.2012, com a seguinte estrutura organizacional:

I - órgãos de assistência direta e imediata ao Ministro de Estado:

- a) Gabinete;
- b) Secretaria Executiva:
  1. Subsecretaria de Assuntos Administrativos; e
  2. Subsecretaria de Planejamento e Orçamento;
- c) Consultoria Jurídica;

II - órgãos específicos singulares:

- a) Secretaria de Política Nacional de Transportes:
  1. Departamento de Planejamento de Transportes; e
  2. Departamento de Informações em Transportes;

- b) Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes:
1. Departamento de Programas de Transportes Terrestres;
  2. Departamento de Programas de Transportes Aquaviários; e
  3. Departamento de Avaliação e Desenvolvimento Estratégico;
- c) Secretaria de Fomento para Ações de Transportes:
1. Departamento da Marinha Mercante; e
  2. Departamento de Concessões;

III - entidades vinculadas:

- a) autarquias:
1. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT; e
  2. Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT;
- b) empresa pública:
1. VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.; e
  2. Empresa de Planejamento e Logística - EPL;
- c) sociedade de economia mista:
1. Companhia Docas do Maranhão - CODOMAR;

IV - órgão colegiado: Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM.

O Quadro 2.4.1 abaixo relaciona uma síntese das competências das áreas do Ministério dos Transportes com seus titulares e cargos no período de atuação do exercício de 2015.

Quadro 2.4.1 - Informações sobre áreas ou subunidades estratégicas

Áreas/ Subunidades Estratégicas (SIGLA)	Competências	Titular	Cargo	Período de atuação em 2015
Gabinete do Ministro (GM)	Assistir ao Ministro de Estado em sua representação política e social, ocupar-se das relações públicas, do preparo e despacho de seu expediente pessoal. Monitorar o andamento dos projetos de interesse do Ministro no Congresso Nacional. Providenciar o atendimento às consultas e aos requerimentos formulados pelo Congresso Nacional. Exercer as atividades de cerimonial e de apoio à organização de solenidades oficiais no âmbito do MT. Exercer as atividades de comunicação social, relativas às realizações do Ministério e de suas entidades vinculadas.	Nélida Ester Zacarias Madela	Chefe de Gabinete	01 de janeiro a 27 de janeiro
		Leonardo Carreiro Albuquerque	Chefe de Gabinete (Substituto)	27 de janeiro a 02 de março
		Leonardo Carreiro Albuquerque	Chefe de Gabinete	03 de março a 31 de dezembro
Consultoria Jurídica (CONJUR)	Prestar assessoria e consultoria jurídica no âmbito do Ministério, bem como prestar assistência ao Ministro de Estado dos Transportes, no controle da legalidade e compatibilidade com o ordenamento jurídico, das propostas de atos normativos. Realizar revisão final da técnica legislativa e emitir parecer conclusivo sobre a constitucionalidade, a legalidade e a compatibilidade com o ordenamento jurídico das propostas de atos normativos. Informar à Procuradoria Geral da União acerca da presença de indícios de atos de improbidade administrativa.	Arthur Cerqueira Valério	Consultor Jurídico	01 de janeiro a 23 de fevereiro
		Rafael Magalhães Furtado	Consultor Jurídico	23 de fevereiro a 31 de dezembro

<b>Áreas/ Subunidades Estratégicas (SIGLA)</b>	<b>Competências</b>	<b>Titular</b>	<b>Cargo</b>	<b>Período de atuação em 2015</b>
Secretaria Executiva (SE)	Assistir ao Ministro de Estado na supervisão e coordenação das atividades das Secretarias integrantes da estrutura do Ministério e das entidades a ele vinculadas. Supervisionar e coordenar as atividades relacionadas com os sistemas federais de planejamento e orçamento, de contabilidade, de administração financeira, de organização e modernização, de administração de recursos de informação e informática, de recursos humanos e de serviços gerais, no âmbito do Ministério e das entidades a ele vinculadas. Coordenar as atividades relacionadas à Corregedoria. Supervisionar as entidades vinculadas ao Ministério.	Anivaldo Juvenil Vale Miguel de Souza Edson Giroto Herbert Drummond Natália Marcassa de Souza	Secretário-Executivo Secretário-Executivo (Substituto) Secretário-Executivo (Substituto) Secretário-Executivo (Substituto) Secretária-Executiva	01 de janeiro a 25 de fevereiro 25 de fevereiro a 09 de março 10 de março a 09 de julho 10 de julho a 06 de agosto 07 de agosto a 31 de dezembro
Subsecretaria de Assuntos Administrativos (SAAD)	Planejar, coordenar e supervisionar a execução das atividades relacionadas aos Sistemas Federais de Organização e Modernização Administrativa, de Administração de Recursos Humanos, de Recursos de Informação e Informática e de Serviços Gerais. Realizar as tomadas de contas dos responsáveis por bens e valores públicos e de todo aquele que der causa a perda, extravio ou outras irregularidades que resultem em dano ao erário. Liquidar e executar as despesas autorizadas na Lei Orçamentária Anual e suas alterações, as inscrições em restos a pagar e despesas de exercícios anteriores, inclusive as referentes a pessoal e encargos sociais, levantando e atestando a exatidão dos valores a serem liquidados e executados.	Moacyr Roberto de Lima Miguel de Souza Wallace Moreira Bastos	Subsecretário Subsecretário (Substituto) Subsecretário	01 de janeiro a 25 de junho 26 de junho a 20 de outubro 21 de outubro a 31 de dezembro
Subsecretaria de Planejamento e Orçamento (SPO)	Planejar, coordenar e supervisionar a execução das atividades relacionadas com os Sistemas Federais de Planejamento e Orçamento, de Administração Financeira e de Contabilidade, no âmbito do Ministério.	Ana Maria Almeida Brito	Subsecretária	01 de janeiro a 31 de dezembro de 2015
Secretaria de Política Nacional de Transportes (SPNT)	Formular a política nacional de transportes, de acordo com as diretrizes propostas pelo Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transportes – CONIT e avaliar a sua execução. Desenvolver o planejamento estratégico do setor de transportes, abrangendo todos os subsectores e modais, consolidando o Plano Nacional de Logística – PNLTL. Estabelecer critérios e prioridades de investimentos em infraestrutura de transportes, considerando as peculiaridades regionais.	Miguel Mário Bianco Masella Herbert Drummond	Secretário Secretário	01 de janeiro a 25 de fevereiro 26 de fevereiro a 31 de dezembro
Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes (SEGES)	Coordenar e orientar a implementação de planos, programas e ações destinadas ao desenvolvimento do Sistema Nacional de Viação. Monitorar e avaliar os projetos e empreendimentos do Plano Plurianual de Investimentos – PPA, do setor transportes. Disponibilizar informações que permitam	Miguel de Souza Luciano de Souza Castro	Secretário Secretário	01 de janeiro a 19 de maio 20 de maio a 31 de dezembro

Áreas/ Subunidades Estratégicas (SIGLA)	Competências	Titular	Cargo	Período de atuação em 2015
SEGES	avaliar o desempenho dos programas do PPA do setor transportes. Avaliar o desempenho dos programas do PPA do setor transportes. Coordenar sistemas de informações gerenciais visando manter o acompanhamento dos programas, projetos e ações do PPA do setor transportes.			
Secretaria de Fomento para Ações de Transportes (SFAT)	Participar da elaboração e supervisionar a implantação das políticas e diretrizes para captação de recursos para o setor de transportes. Prospectar e desenvolver fontes de financiamento para o setor de transportes. Coordenar, supervisionar e auxiliar a execução das atividades relacionadas com o Sistema Federal de Financiamentos Internacionais no âmbito do Ministério. Articular as políticas de fomento com as diferentes modalidades de investimento do setor de transportes. Participar da elaboração e supervisionar a implementação das políticas e diretrizes para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval. Coordenar e supervisionar a execução das atividades relacionadas com o Sistema Federal de Financiamentos Internacionais, no âmbito do Ministério. Participar na formulação da política de aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante. Supervisionar a execução das receitas vinculadas ao Fundo da Marinha Mercante e dos financiamentos concedidos para o setor de transportes. Implantar e supervisionar a política e diretrizes de concessão no setor de transportes. Estabelecer as diretrizes para elaboração dos planos de outorga e propostas tarifárias. Avaliar os planos de outorgas e instrumentos de delegação de infraestrutura de transportes para aprovação do Ministro. Coordenar e supervisionar as atividades inerentes à concessão, autorização e permissão de exploração da infraestrutura de prestação de serviços de transportes.	Daniel Sigelmann	Secretário	01 janeiro a 16 de novembro
		Dino Antunes Batista	Secretário	19 de novembro a 31 de dezembro

Fonte: Secretaria Executiva

## 2.5. Macroprocessos finalísticos

O Ministério, com base na diretriz estratégica de consolidar a gestão por resultados, adotou o modelo de gestão por processos. Por meio da revisão de processos de negócio, busca atingir melhorias significativas na prestação de serviços à sociedade e otimizar a aplicação dos recursos públicos. Utilizando técnicas e metodologias específicas, em permanente consonância com o planejamento estratégico da instituição e com as diretrizes emanadas do plano de governo do Poder Executivo Federal, a Pasta vem criando e disseminando a cultura de permanente revisitação de seus processos de trabalho, no intuito de buscar melhorar a performance da instituição.

Em 2013, o Ministério definiu pela primeira vez sua cadeia de valor agregado e tem como macroprocessos finalísticos: a gestão do planejamento de transportes e do monitoramento de empreendimentos públicos; o acompanhamento dos empreendimentos concedidos e a ação de fomento, em especial na área de marinha mercante e de instalações portuárias públicas de pequeno porte.

A evolução da maturidade do órgão na gestão por processos, aliada a continuidade dos trabalhos de redesenho dos processos de negócio trouxeram a lume a necessidade natural de evoluir a cadeia de valor agregado do Ministério, a fim de que continuasse a refletir a visão global dos macroprocessos institucionais em 1º nível. Dessa forma, o MT apresenta atualmente a seguinte cadeia de valor:

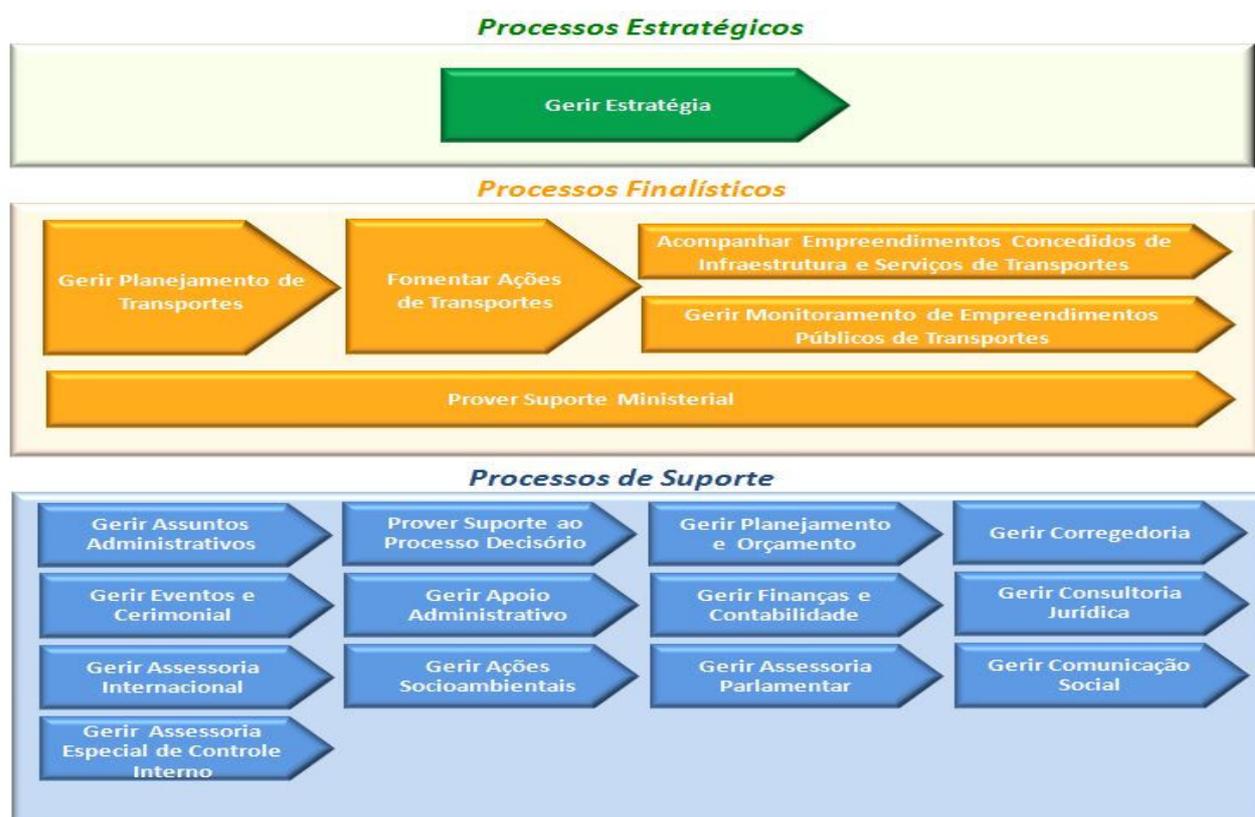


Figura 2: Cadeia de valores dos processos

A gestão de processos no Ministério encontra-se em uma fase ainda incipiente dada sua maturidade. A maioria dos processos de trabalho passou apenas pelo mapeamento da situação atual e na próxima fase deverá levar em consideração o processo de reestruturação por que passa esta Pasta.

O quadro 2.5.1 abaixo relaciona os macroprocessos finalísticos das unidades.

Quadro 2.5.1 - Macroprocessos finalísticos

Macroprocessos	Descrição	Produtos e Serviços	Principais Clientes	Subunidades Responsáveis
Gerir Planejamento de Transportes *	O macroprocesso intitulado “Gerir Planejamento de Transportes” pressupõe os seguintes processos: 1) Gerir Coleta de Dados do Setor Transportes 2) Gerir Plano do Setor Transportes 3) Gerir Informações do Setor Transportes.	Conforme relato logo abaixo deste quadro.	-Órgãos Governamentais de Transportes (vinculados ao MT ou não) -Operadores de transportes e Concessionários	DEPLAN – SPNT; DEINT - SPNT

<b>Macroprocessos</b>	<b>Descrição</b>	<b>Produtos e Serviços</b>	<b>Principais Clientes</b>	<b>Subunidades Responsáveis</b>
Fomentar Ações de Transportes *	O macroprocesso intitulado “Fomentar Ações de Transportes” pressupõe os seguintes processos: 1) Gerir captação para o desenvolvimento de transportes; 2) Propor inovações para o setor de transporte; 3) Gerir Fundo da Marinha Mercante.	Incentivos fiscais (REIDI e debêntures incentivadas) e a construção de embarcações e estaleiros, com recursos do FMM	Concessionárias de rodovias, ferrovias e empresas brasileiras de navegação.	CGCAP DMM
Acompanhar Empreendimento Concedido de Infraestrutura e Serviços de Transportes	O macroprocesso intitulado “Acompanhar Empreendimentos Concedidos de Infraestrutura e Serviços de Transportes” engloba os seguintes processos: 1) Gerir Concessões Federais; 2) Gerir Concessões em Infraestrutura delegada de transportes.	Planejamento, Coordenação e acompanhamento dos empreendimentos concedidos de infraestrutura	Empresas e usuários do setor de transportes.	DECON
Gerir Monitoramento de Empreendimentos Públicos de Transportes	O macroprocesso intitulado “Gerir Monitoramento de Empreendimentos Públicos de Transportes” engloba os seguintes processos: 1) Planejar a gestão do monitoramento de empreendimentos públicos de transportes; 2) Estruturar projeto de monitoramento de empreendimentos públicos de transportes; 3) Acompanhar empreendimentos públicos de transportes; 4) Monitorar operação e manutenção da malha viária; 5) Reportar status de empreendimentos públicos de transportes; 6) Estabelecer soluções de Apoio aos empreendimentos públicos de transportes; 7) Controlar a gestão de monitoramento de empreendimentos públicos de transportes; 8) Supervisionar entidades vinculadas na gestão de empreendimentos públicos de transportes; 9) Gerir aplicação da CIDE	Conforme relato logo abaixo deste quadro.	GM; SE; SPO; CONJUR; ASPAR; Secretarias/MT; Órgãos vinculados; MPOG; Demais órgãos demandantes	DEPTA; DEADE; DEPTT.
Prover Suporte Ministerial	O Macroprocesso intitulado “Prover Suporte Ministerial” engloba o seguinte processo: Atender Solicitações e Demandas sobre Empreendimentos Públicos de Transportes.	Atualizações para o Ministro, com informes de ações sobre Transportes; Relatórios e Notas Técnicas de empreendimentos públicos de Transportes;	GM; SE; SPO; CONJUR; ASPAR; Secretarias/MT; Órgãos vinculados	DEPTA; DEADE; DEPTT.

Fonte: SPNT

No exercício de 2015, os conjuntos de processos, associado a atividades fim, que constituíram os macroprocessos finalísticos da SPNT foram:

1. Gerir planejamento de transportes:
  - 1.1 Gerir coleta de dados do setor transportes
    - 1.1.2 Estruturar coleta de dados do setor transportes
      - Identificar e coletar dados
      - Tratar dados
      - Manter base de dados
    - 1.1.3 Realizar estudos do setor transportes
      - Elaborar estudos
      - Acompanhar a realização de estudos
      - Disponibilizar
      - Acompanhar grupo de estudos
  - 1.2 Gerir planos do setor transportes
    - 1.2.1 Gerir plano nacional de logística de transportes
      - Elaborar cenários macroeconômicos
      - Elaborar modelo de simulação
      - Elaborar plano nacional de logística e transportes
      - Manter plano nacional de logística e transportes
    - 1.2.2 Gerir programas do setor de transportes
      - Elaborar planos do setor transportes
      - Elaborar programas do setor transportes
      - Manter planos e programas do setor transportes
    - 1.2.3 Apoiar definição de políticas do setor transportes
      - Acompanhar grupo de discussão para definição de políticas de transportes
      - Acompanhar mudanças na regulamentação do setor transportes
  - 1.3 Gerir informações do setor transportes
    - 1.3.1 Definir requisitos de informação do setor transportes
      - Definir modelo de informações e geoinformações
      - Definir arquitetura de integração de dados
    - 1.3.2 Manter informações do setor transportes
      - Implantar e integrar informações e geoinformações
      - Manter integração das informações e geoinformações
      - Disponibilizar informações e mapas de transportes

No exercício de 2015, os conjuntos de processos, associado a atividades fim, que constituíram os macroprocessos de apoio da SPNT, foram:

- a) Gestão de pessoas, de material e de equipamentos;
- b) Atualização permanente da base de dados georreferenciada e não georreferenciada;
- c) Capacitação da equipe técnica na preparação, implementação e avaliação de projetos de organismos internacionais;
- d) Elaboração de instrumentos jurídicos de termos de relacionamento;

- e) Monitoramento de estudos contratados;
- f) Elaboração de propostas orçamentárias;
- g) Edição de mapas georreferenciados;
- h) Atualização do sítio eletrônico da SPNT/MT;
- i) Assessoria/montagem de apresentações técnicas de autoridades do Ministério dos Transportes;
- j) Controle de processos administrativos;
- k) Ciclo de palestras da SPNT.

No exercício de 2015, os conjuntos de processos, associado a atividades fim, que constituíram os macroprocessos finalísticos da SEGES foram:

- 1) Planejamento e divisão de funções para o monitoramento dos principais empreendimentos do PPA;
- 2) Elaboração de fichas para monitoramento de cada empreendimento;
- 3) Atualizações sob demanda para o Ministro de Estado dos Transportes, contendo informações sobre ações de transportes;
- 4) Elaboração de planilhas de acompanhamento de obras e valores;
- 5) Elaboração de notas técnicas e informativas sobre empreendimentos públicos de transportes;
- 6) Elaboração de relatórios sobre empreendimentos públicos de transportes;
- 7) Acompanhamento de licitações através de publicações no DOU;
- 8) Detecção de restrições e proposição de soluções para o andamento de ações;
- 9) Reuniões de trabalho com outros órgãos do governo; (Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Casa Civil, Ministério do Esporte, Ministério das Cidades, Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento);
- 10) Análise e publicação no DOU, dos programas de trabalho da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE);
- 11) Recebimento de alterações dos programas de trabalho da CIDE, análises e publicação no DOU.

# 3. Planejamento organizacional e desempenho orçamentário e operacional

## 3.1. Planejamento organizacional

O processo de planejamento estratégico no Ministério teve início em 2012 por meio do Programa Modernizando a Gestão Pública (PMGP) e que se traduziu em uma agenda de gestão que viabilizasse a execução do planejamento estratégico pelo Ministério e pelas suas entidades vinculadas, para o período de 2013-2015.

A metodologia escolhida para a elaboração foi a do Balanced Scorecard (BSC). O trabalho envolveu o levantamento detalhado de todo o arcabouço legal que regulamenta as atividades e competências do MT e suas empresas vinculadas, os principais instrumentos de planejamento de longo prazo e levantamento dos principais indicadores existentes.

Também foram realizadas entrevistas com líderes internos e partes interessadas externas sobre os principais desafios do Sistema Transportes para os próximos anos. A partir da análise dos documentos de planejamento existentes e insumos das entrevistas tanto internas quanto externas (partes interessadas), construiu-se o Mapa Estratégico do Sistema Transportes apresentado na figura abaixo:

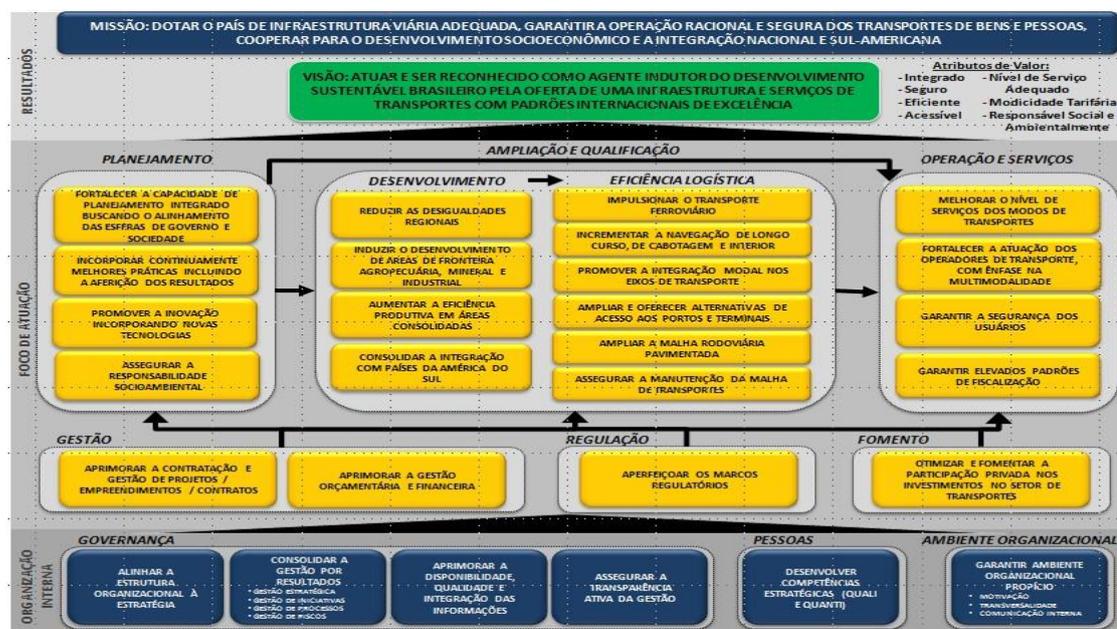


Figura 1: Mapa Estratégico do Sistema de Transportes

O Mapa do Sistema Transportes teve seus objetivos estratégicos divididos em três perspectivas distintas. A perspectiva de organização interna identifica quais são os grandes objetivos estratégicos internos à organização, de forma que sejam criadas as condições para que os objetivos estratégicos finalísticos possam ser plenamente trabalhados e alcançados.

A perspectiva de foco de atuação consiste nos grandes objetivos estratégicos finalísticos do sistema transportes de forma a permitir que a missão e visão da organização sejam alcançadas.

E por fim a perspectiva de resultados descreve qual o grande resultado que deve ser entregue pelo sistema transportes, por meio da identificação da missão e visão da organização.

O ano de 2015 foi marcado pela transição das lideranças nos principais postos do MT e das empresas vinculadas, o que demandou um trabalho de comunicação e sensibilização das novas lideranças em relação ao planejamento estratégico do Sistema Transportes.

A Secretaria Executiva articulou ajustamentos com as secretarias finalísticas do MT e com os dirigentes das entidades vinculadas, com o propósito de priorizar a carteira de iniciativas estratégicas do sistema transportes em função do novo cenário econômico de contenção dos gastos.

Foram apresentadas diversas informações gerenciais que permitiram tomadas de decisões para a definição de prioridades e implementações das políticas públicas do Governo para o setor transportes.

No início do Exercício de 2015, foi apresentada a demanda e a capacidade de realização de uma possível meta de R\$ 13,6 bilhões; porém diante do cenário político e financeiro exposto pelo Ministério do Planejamento e Orçamento (MP) e pelo Ministério da Fazenda (MF), foi redimensionada a meta para R\$ 9,2 bilhões e para tanto foi necessário realizar cortes orçamentários e financeiros em todas as Unidades deste MT, sendo necessário um acompanhamento diário dos gastos das Unidades.

Também dando suporte à tomada de decisões e às ações implementadas no quadriênio que abrange o PPA 2012-2015, através da SPNT foram contratados estudos em 2012, 2013 e 2014. Dos estudos contratados em 2012 e 2013, destacam-se:

1) Estudos e Pesquisas para Desenvolvimento de Metodologia para Implementação de Centros de Integração Logística (CIL's) com vistas a subsidiar Políticas Públicas voltadas à promoção da Intermodalidade no Transporte de Cargas

Esse estudo atende o Mapa Estratégico do Sistema Transportes nos seguintes focos de atuação:

A) Planejamento: (i) Fortalecer a capacidade de planejamento integrado buscando alinhamento com áreas do Governo e da sociedade; (ii) Incorporar continuamente melhores práticas incluindo a aferição dos resultados; e (iii) Promover a inovação incorporando novas tecnologias.

B) Ampliação e Qualificação: (i) Promover a integração modal nos eixos de transporte; e (ii) Ampliar e oferecer alternativas de acesso aos portos e terminais.

C) Operação e Serviços: (i) Melhorar o nível de serviços dos modos de transportes; (ii) Fortalecer a atuação dos operadores de transportes, com ênfase na multimodalidade; e (iii) Garantir elevados padrões de fiscalização.

Concepção do estudo:

A concepção de um Sistema Nacional de Integração Logística de Transporte de Carga, composta pelo conjunto representativo dos Centros de Integração Logística (CIL's), a serem localizados em pontos estratégicos, busca agilizar as operações de logística, reduzir custos, aumentar a competitividade das empresas e integrar atividades industriais e serviços complementares ao transporte e logística.

Os empreendimentos que compreendem os CIL's têm, também, como objetivo a facilitação de criação ou incentivo a clusters econômicos (concentrações geográficas de empresas de determinados setor de atividades) em seu entorno, que deles se beneficiam para melhorar sua dinâmica.

Dentro desta visão, torna-se impositivo a implementação racional de estruturas integradoras do sistema de transportes que venham a possibilitar uma maior efetividade no escoamento da produção.

Tais instalações devem possibilitar um melhor aproveitamento dos potenciais de cada modo de transportes e dos operadores logísticos que neles atuam. Sendo assim, o CIL vem ao encontro dessas expectativas, pois seu conceito é resultado de um longo processo de otimização das cadeias logísticas nos países desenvolvidos na busca constante por competitividade.

Esse estudo, ora em desenvolvimento pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) com previsão de conclusão para fevereiro de 2016, está integrado com a iniciativa da Secretaria Especial de Portos (SEP) no que diz respeito à implantação de Zonas de Atividades Logísticas (ZAL's) nas proximidades dos portos.

#### Conceito das ZAL's:

Um dos grandes problemas das áreas portuárias brasileiras está relacionado ao crescimento desordenado das atividades logísticas inerentes aos serviços portuários. O crescimento da movimentação de carga requer aumento simultâneo das atividades de armazenagem e transportes, ocasionando o congestionamento e conseqüentemente comprometendo a eficiência dos serviços logísticos.

Por sua vez, é natural que o crescimento do próprio porto e de sua movimentação também incentive o crescimento da cidade na qual ele se localiza, fazendo com que as atividades portuárias e urbanas concorram pelas poucas áreas ainda disponíveis. Nesse sentido, as atividades logísticas relacionadas ao trabalho portuário acabam por se distribuir ao longo de toda a cidade, gerando desordenamento logístico e agravando, ainda mais, o congestionamento urbano.

Exemplo característico desse ponto está relacionado aos caminhoneiros que, ao não dispor de local adequado para desembarque da carga e espera de novo carregamento, acabam por parar seus caminhões nas proximidades dos terminais, agravando o congestionamento na região e ocasionando problemas sanitários e de segurança.

À luz de tais considerações, fica claro que a implantação de uma Zona de Atividades Logísticas, localizada nas proximidades do Porto e acrescida de um sistema informatizado que gere as cargas, já alfandegadas ou não, a serem distribuídas aos diversos terminais, seria extremamente útil para o ordenamento e maior eficiência das atividades logísticas.

#### Integração do CIL com a ZAL:

Assim, determinados CIL's, em função de sua localização, poderão se transformar numa própria ZAL ou servirão para apoiá-la como Ponto de Controle da Cadeia Logística Inteligente, em estudo na SEP, interagindo, igualmente, com os sistemas de gerenciamento dos portos.

De uma maneira geral, uma Plataforma Logística, onde se inserem os CIL's e ZAL's, é constituída de três principais áreas ou subzonas com funções bem especiais:

#### Subzona de Serviços Gerais:

➤ Destinada ao Homem – com áreas de recepção, informação, acomodação e alimentação, bancos, agência de viagens;

- Destinada à Máquina – com áreas de estacionamento, abastecimento e oficinas especializadas;
- Destinada à Empresa – com áreas de serviços públicos (alfândega, vigilância sanitária, policia federal etc.), serviços de administração e comunicação.

#### Subzona de Transporte:

- Destinada a agrupar infraestruturas de grandes eixos de transporte. É essencial que a Plataforma Logística tenha terminal multimodal para integração dos transportes rodoviário, ferroviário, marítimo e, se possível, aéreo.

#### Subzona destinada aos Operadores Logísticos:

- Destinada a fornecer as condições para a prestação de serviços de fretamento, corretagem, assessoria comercial e aduaneira, aluguel de equipamentos, armazenagem de containeres, de granéis sólidos e líquidos (incluindo silos para estocagem de grãos, reembalagens, estufamento de containeres, transporte e distribuição).

#### Resultados do Projeto CIL:

O projeto Centro de Integração Logística (CIL) resultou numa metodologia de macro localização (microrregiões) para instalação de estruturas de integração logística, indicando, ainda, a tipologia mais apropriada para essas estruturas, para cada uma dessas microrregiões.

Ao final desses resultados foi gerada uma lista de projetos (portfólio de projetos) indicando, por meio de uma hierarquização de prioridades, quais são os mais relevantes para as ações da SPNT. Todo esse estudo de localização e apropriação tipológica se baseia em modelos matemáticos de modelagem de transportes em redes viárias (oferta de transportes) que considera todos os modos de transportes existentes no Sistema Nacional de Viação (SNV), estabelecida por uma rede georreferenciada.

A demanda de utilização dessa infraestrutura foi avaliada pelo uso das matrizes de produção e consumo, conforme definido na base de dados do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT).

Em paralelo foram estudadas e definidas as combinações de modelos de investimentos e negócios para que a SPNT possua referências sobre as formas de avaliação técnica, econômica, financeira e ambiental dessas estruturas (CIL's). Nesses estudos foram consideradas todas as abordagens existentes e em processo de implantação para modernização do setor de transporte no Brasil, particularmente o portuário e ferroviário.

Além disso, estudos sobre as relações interinstitucionais, tanto no âmbito federal como nas esferas estaduais e municipais foram propostas para que a SPNT possua diretrizes operacionais visando subsidiar as suas ações.

Os aspectos jurídicos, tributários e operacionais para implantação e operação dessas estruturas foram também definidos e avaliados de forma descritiva e propositiva considerando as tipologias de CILs e suas relações com grupos de mercadorias (granéis, contêineres, carga geral etc.).

## Projeção de riscos

Quanto a riscos associados, os modelos devem considerar que o funcionamento dos centros depende de medidas suplementares tanto de operadores privados, como de outros organismos governamentais (de controle sanitário, de alfândega, saúde etc.). O atrativo à iniciativa privada (operadores) e aos usuários dos serviços é dependente do oferecimento de facilidades de acesso e agilidades nos controles, oferta de serviços locais adequados a todos, e instalações em pontos estratégicos para o sistema.

Dos estudos contratados em 2014, destaca-se:

1) Desenvolvimento de Metodologia para Implementação de Documentos Eletrônicos aplicados aos Processos Logísticos com vista a agilizar as Operações do Transporte de Carga Containerizada.

Esse estudo atende o Mapa Estratégico do Sistema Transportes nos seguintes focos de atuação:

A) Planejamento: (i) Fortalecer a capacidade de planejamento integrado buscando alinhamento com as esferas de Governo e sociedade; (ii) Incorporar continuamente melhores práticas incluindo a aferição dos resultados; e (iii) Promover a inovação incorporando novas tecnologias.

B) Operação e Serviços: (i) Melhorar o nível de serviços dos modos de transportes; (ii) Fortalecer a atuação dos operadores de transportes, com ênfase na multimodalidade; e (iii) Garantir elevados padrões de fiscalização.

Concepção do estudo:

O estudo objetiva a análise dos atuais procedimentos documentais e operacionais utilizados nas diversas modalidades de transporte, simplificando a burocracia, no sentido de propor processos com maior segurança, celeridade e confiabilidade com ênfase na utilização do contêiner como equipamento de transporte.

A importância do trabalho proposto pode ser medida pelas vantagens obtidas com o emprego de processos da Tecnologia da Informação e da Comunicação (TIC), de modo a proporcionar benefícios às operações com carga conteneirizada, reduzindo o chamado “Custo Brasil”.

Por outro lado, projetos como a Nota Fiscal Eletrônica (NF-e) e o Sistema Público de Escrituração Digital (SPED) introduziram o conceito de documentação eletrônica no Brasil e quebraram paradigmas por meio da definição de que o documento existe somente no formato digital e possui validade jurídica para todos os fins.

Assim, por exemplo, a exigência de mais de 50 documentos em papel para embarcações conforme o tipo de carga acarreta grandes entraves burocráticos que torna o uso da navegação de cabotagem menos atrativo, quando comparado com o modal rodoviário.

Esse estudo foi formalizado com a Universidade Federal Fluminense (UFF), por meio de Termo de Execução Descentralizada, mas em razão de divergências no atendimento a cooperação técnica foi descontinuada.

2) Diretrizes Socioambientais do Ministério dos Transportes

O estudo atende ao Mapa Estratégico do Sistema Transportes nos seguintes temas descritos no Foco de Atuação - Planejamento: (i) Fortalecer a capacidade de planejamento integrado buscando o alinhamento das esferas de Governo e sociedade; (ii) Incorporar continuamente melhores práticas incluindo a aferição dos resultados; e (iii) Assegurar a responsabilidade socioambiental.

Concepção do estudo:

Em novembro de 2003 foi lançada a “Política Ambiental do Ministério dos Transportes”, a qual propôs um tratamento ambiental com bases técnicas, voltado para a melhoria contínua do desempenho das funções e responsabilidades ambientais do Ministério dos Transportes.

Essa “Política Ambiental” abordou de forma explícita alguns temas, tais como: “Agenda 21 Brasileira, Políticas Públicas e Planejamento Supra-Setorial”, “Planejamento do Transporte Multimodal”, “Planejamento, Projeto, Implantação e Gestão da Infraestrutura e dos Serviços de Transportes”, “Recuperação do Passivo Ambiental” e “Licenciamento Ambiental”.

Decorridos mais de uma década do seu lançamento, vários desses temas merecem ser atualizados, assim como incluídos novos temas que surgiram nesse período e se inseriram no arcabouço normativo.

Além das alterações na legislação, o arranjo institucional foi modificado. Foram criados novos órgãos e as atribuições do setor foram redistribuídas. As estruturas destinadas aos temas socioambientais nos ministérios, secretarias e entidades vinculadas sofreram grandes transformações com o objetivo de atender às demandas crescentes.

No Ministério, por exemplo, foi criada a Assessoria Socioambiental pelo Decreto 7.717, de 04 de abril de 2012, que instituiu a estrutura regimental do Ministério dos Transportes, e cujas competências foram definidas na Portaria nº 250, de 31 de outubro de 2012.

Com base no exposto, observou-se a necessidade de atualização do referido documento para compreender o contexto atual, considerando novas formas de abordar os assuntos tratados, os novos temas em voga e tendências, o arcabouço legal e o arranjo institucional.

Esse estudo foi formalizado com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), por meio do Termo de Execução Descentralizada nº 02/2014/SPNT/MT, cujo extrato foi publicado no diário Oficial da União (DOU) em 05 de dezembro de 2014, com vigência de 12 meses.

A primeira atividade se referia ao detalhamento do Plano de Trabalho, que se concretizou no Produto 1 – Relatório do Plano de Trabalho, após reuniões presenciais, por telefone e por email entre as equipes técnicas do Ministério e da Universidade.

Em seguida, iniciaram-se as atividades relacionadas aos Produtos: 2 – Relatório das Entrevistas; 3 - Relatório do Diagnóstico da Aplicação da Política Ambiental do MT; e 4 - Relatório do estudo temático socioambiental para o setor de Transportes, que foram entregues no decorrer do ano de 2015.

Com exceção dos Produtos 1 e 2, os demais produtos entregues em 2015 precisavam de complementações, por isso, não foram aprovados ao longo desse ano.

Em 16 de setembro de 2015, a SPNT recebeu um ofício da UFSC solicitando aditivo de prazo de 6 meses, principalmente em função do tempo dispendido para a Atividade 2 – “Entrevistas

com entidades na área de transportes e de meio ambiente”, previamente definido com prazo de 3 meses, mas que precisou ser estendido em função da quantidade de *stakeholders* (envolvidos no projeto) e de sua disponibilidade em atender os profissionais da Universidade para a entrevista.

Dessa forma, em 27 de outubro de 2015, foi publicado no DOU, o termo aditivo de prazo, com previsão de conclusão do estudo em 05 de junho de 2016.

O valor total desse estudo é de R\$ 2.641.675,07, dos quais foram feitos repasses financeiros de 2 parcelas nos valores de R\$ 840.533,07 e R\$ 600.380,77, totalizando R\$ 1.440.913,84.

### 3) Infraestrutura de Dados Espaciais em Transportes (IDE-T)

Este projeto atende o Mapa Estratégico do Sistema Transportes nos seguintes focos de atuação:

A) Planejamento: (i) Fortalecer a capacidade de planejamento integrado buscando alinhamento com as esferas de Governo e sociedade; e (ii) Promover a inovação incorporando novas tecnologias.

B) Governança: (i) Aprimorar a qualidade, disponibilidade e integração das informações.

Concepção do estudo:

Implantada em 2015, a Infraestrutura de Dados Espaciais em Transportes (IDE-T) consiste em um sistema gerencial único e centralizado do banco de dados de infraestrutura de transporte. Essa iniciativa é oriunda do Plano Estratégico de Geoinformações do Sistema Transportes (PEGEO). Com a implantação da IDE-T, os resultados esperados são: padronização, governança, atualização, acessibilidade e disponibilização eficientes e eficazes.

O projeto teve como objetivo aprimorar a disponibilidade, qualidade e integração das informações para o setor transportes e público externo, atendendo ao Decreto nº 6.666/2008 referente à Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais (INDE).

Dentre os produtos desenvolvidos no projeto está o Portal da IDE-T que proporciona acesso interativo aos dados de transportes atualizados, integrados, interoperáveis e consistentes, visto que a geoinformação do Setor Transportes pode ser acessada de forma dinâmica e confiável.

A implantação da IDE-T contou com a consultoria da empresa Imagem Geossistemas e Comércio Ltda. por meio das seguintes etapas e produtos:

i.- Cadastro e Gestão de Metadados

- a) Procedimento para Cadastro de Metadados;
- b) Publicação de Metadados.

ii. - Carga e Dados

- a) Modelo para carga das planilhas do PAC (Model Builder);
- b) Procedimento para carga de dados georreferenciados no banco Oracle do Ministério dos Transportes.

iii. Design e Mapas

- a) Elaboração dos mapas dos modos de transportes (ferroviário, hidroviário, rodoviário; multimodal), dos mapas do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC dos modais rodoviário e ferroviário e do mapa do PNLT;

b) Guia para elaboração de design de mapas.

iv. Diagnóstico do Conteúdo Geográfico (Revisão)

Levantamento e avaliação pela Consultoria contratada das atividades de desenvolvidas no Ministério dos Transportes, especialmente aquelas no âmbito da CGSIG, com uso da geoinformação, em relação:

- a) À utilização dos dados;
- b) Às ferramentas utilizadas para acessar os dados geoespaciais;
- c) Ao nível de satisfação com os dados geoespaciais;
- d) À avaliação se os dados geoespaciais utilizados suprem as necessidades;
- e) À utilização os dados geoespaciais por outros setores;
- f) Ao levantamento da sistemática de atualização;
- g) Ao levantamento dos setores responsáveis por atualizar os dados geoespaciais assim como seus respectivos atributos;
- h) Aos problemas e dificuldades encontrados;
- i) Aos motivos para a não utilização dos dados; e
- j) À Integração com outros dados.

v. Edição de Dados no Arcgis

a) Tutorial com a descrição dos procedimentos de edição de dados que serão realizados pelo MT, desenvolvido com a utilização do ArcMap.

vi. Atualização da Modelagem do Banco de Dados Georreferenciados

- a) Criação e execução dos GTs com a participação das entidades do Setor Transportes (MT, ANTT, DNIT, EPL, VALEC, SAC, INFRAERO, ANAC, SEP e ANTAQ) para realizar levantamento dos requisitos necessários para modelagem;
- b) Elaboração do Dicionário de Dados;
- c) Documento com o registro dos métodos empregados na criação da modelagem do Geodatabase;
- d) Repasse tecnológico no âmbito da implantação da IDE-T.

vii. Plano de Projeto (Realinhamento)

a) Plano de projeto com detalhamento das consultorias apresentadas na reunião de kick-off, realizada no dia 27/11/2014, para a implantação da Infraestrutura de Dados Espaciais do Ministério dos Transportes - IDE-T. Foram abordados o escopo, os produtos e os critérios de aceite para cada item.

viii. Tutorial de Publicação de Dados no Portal

a) Procedimento de publicação de serviços com a utilização do Server, a fim de propiciar o uso de mapas via Portal.

ix. Documentos para a área de TI:

- a) Configurações de instalação dos portais (IDE-T e geoportal)

### 3.1.1. Descrição sintética dos objetivos do exercício

Conforme citado anteriormente, o planejamento estratégico do Sistema Transportes tem em sua concepção o levantamento detalhado de todo o arcabouço legal que regulamenta as atividades e competências do MT e suas entidades vinculadas, bem como, os principais instrumentos de planejamento de longo prazo.

A Tabela a seguir sintetiza os principais temas e objetivos estratégicos priorizados pelo Sistema de Transportes.

Tabela 1 - Descrição dos temas e objetivos estratégicos

<b>Tema</b>	<b>Objetivo</b>	<b>Iniciativa</b>	<b>Responsável</b>
Planejamento	Fortalecer a capacidade de planejamento integrado buscando o alinhamento das esferas de governo e sociedade	Plano Nacional de Logística Integrada – PNLI	EPL
Planejamento	Assegurar a responsabilidade socioambiental	Licenciamento Ambiental de Concessões	EPL
Planejamento	Assegurar a responsabilidade socioambiental	Licenciamento Ambiental da FICO	VALEC
Eficiência Logística	Impulsionar o transporte ferroviário	Principais Obras Ferroviárias (FNS)	VALEC
Eficiência Logística	Impulsionar o transporte ferroviário	Principais Obras Ferroviárias (FIOL)	VALEC
Eficiência Logística	Impulsionar o transporte ferroviário	Transnordestina	ANTT
Eficiência Logística	Incrementar a navegação de longo curso, de cabotagem e interior	Desenvolver a Navegação de Cabotagem	SFAT
Eficiência Logística	Incrementar a navegação de longo curso, de cabotagem e interior	Principais Obras Hidroviárias	DNIT
Eficiência Logística	Ampliar a malha rodoviária pavimentada	Principais Obras Rodoviárias (PAC)	DNIT
Eficiência Logística	Ampliar a malha rodoviária pavimentada	Obras Rodoviárias - Novas Concessões	ANTT
Operações e Serviços	Garantir a segurança dos usuários	Programa BR Legal	DNIT
Operações e Serviços	Garantir a segurança dos usuários	Plano Nacional de Controle de Velocidade	DNIT
Gestão	Aprimorar a contratação e gestão de projetos / empreendimentos / contratos	Programa de Qualidade da Construção	VALEC
Gestão	Aprimorar a contratação e gestão de projetos / empreendimentos / contratos	PMI Rodoviário	SFAT
Gestão	Aprimorar a contratação e gestão de projetos / empreendimentos / contratos	PMI Ferroviário	SFAT
Gestão	Aprimorar a contratação e gestão de projetos / empreendimentos / contratos	Modelo de Governança de Empreendimentos	SEGES
Regulação	Aperfeiçoar os marcos regulatórios	Perdimento de veículos flagrados na execução de transporte clandestino de passageiros	ANTT
Fomento	Otimizar e fomentar a participação privada nos investimentos no setor de transportes	Novos Investimentos em Concessões Existentes – NICE PIL II (Rodovias)	ANTT
Fomento	Otimizar e fomentar a participação privada nos investimentos no setor de transportes	Novos Investimentos em Concessões Existentes – NICE PIL II (Ferrovias)	ANTT

Fomento	Otimizar e fomentar a participação privada nos investimentos no setor de transportes	Concessões Rodoviárias PIL II	ANTT
Fomento	Otimizar e fomentar a participação privada nos investimentos no setor de transportes	Concessões Ferroviárias PIL II	ANTT
Fomento	Otimizar e fomentar a participação privada nos investimentos no setor de transportes	Formular Modelos de Concessão Patrocinada e Administrada para Rodovias	SE
Governança	Aprimorar a disponibilidade, qualidade e integração das informações	Programa Gestão da Informação – PGINF	SPNT
Governança	Aprimorar a disponibilidade, qualidade e integração das informações	Sistema Eletrônico de Informação – SEI	SAAD
Pessoas	Desenvolver competências estratégicas (Quali e Quanti)	Gestão por Competência	SAAD
Ambiente Organizacional	Garantir ambiente organizacional propício	Melhoria do Clima Organizacional	SAAD

Fonte: SPNT

### 3.1.2. Estágio de implementação do planejamento estratégico

O Ministério dos Transportes iniciou há cerca de três anos um processo de modernização da gestão por meio do desenvolvimento de um processo estruturado de administração estratégica e de gestão por resultados. Seu principal instrumento é a adoção do Planejamento Estratégico com uso do *Balanced Scorecard* (BSC) como ferramenta de acompanhamento e controle das ações do Ministério e de seus órgãos vinculados.

O acompanhamento da estratégia passou a ser realizado em dois fóruns de discussão, as Reuniões de Acompanhamento da Estratégia (RAE) e as Reuniões de Avaliação do Desempenho (RAD). Em 2015, em função da troca das lideranças, só foram realizadas reunião de alinhamento e discussão das prioridades para o período.

Os resultados nestes três anos são elencados abaixo:

Reuniões realizadas: foram realizadas 04 RAE's (Reuniões de Análise da Estratégia), 07 Reuniões de Plano de Metas (RAD) e 10 Reuniões de Alinhamento e Priorização.

Indicadores estratégicos: o Mapa Estratégico do Sistema Transportes possui 48 indicadores dos quais, 90% são aferidos. Alguns ainda estão em fase de avaliação e testes para verificar sua viabilidade e efetividade.

Conclusão de 11 Iniciativas Estratégicas - Foram concluídas as seguintes iniciativas estratégicas:

- 1- Plano Hidroviário Estratégico (PHE);
- 2- Implantação do Escritório de Obras da VALEC;
- 3- Implantação do Escritório de Obras do DNIT;
- 4- Estudo de viabilidade de Trens Regionais de Passageiros;
- 5- Centro de Integração Logística (CIL)

- 6- Implantação do Escritório de Gestão da Estratégia do MT;
- 7- Plano de Comunicação da Estratégia – Criação do Portal da Estratégia;
- 8- Modelo de Atuação do CONIT;
- 9- Plano Estratégico de Tecnologia da Informação e Comunicação do Setor Transportes (PETIC)
- 10- Implantação do Escritório de Processos do MT;
- 11- Plano Estratégico de Geoinformação do Setor Transportes (PGEO)

### **3.1.3. Vinculação dos planos da unidade com as competências institucionais e outros planos**

No processo de construção do Mapa Estratégico do Sistema Transportes foram observadas as competências institucionais e demais planos direcionadores do planejamento institucional como a Lei 10.233/01, Lei 10.683/03, Decreto 7.717/12, Regimento Interno do MT; o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT); Plano Plurianual (PPA); e o Plano de Aceleração do Crescimento (PAC).

## **3.2. Formas e instrumentos de monitoramento da execução dos resultados dos planos**

Por meio da Portaria nº 352, de 29 de dezembro de 2011, DOU de 30/12/2011, o Ministério dos Transportes criou o Fórum de Desempenho do qual a SPO faz parte, onde o foco é direcionado para melhoria dos gastos públicos.

Do planejamento efetuado, são estabelecidas metas de desempenho para as Unidades responsáveis pela aplicação dos recursos consignados no Orçamento Geral da União. São analisadas as despesas inscritas em restos a pagar, em busca de melhoria na gestão dos processos que envolvem a redução dos prazos entre a realização das obras/serviços, atestação das despesas e o efetivo pagamento.

A SEGES acompanha o desempenho dos programas de governo de sua competência com vistas a coordenar e orientar a implementação de planos, programas e ações destinadas ao desenvolvimento do Sistema Nacional de Viação (SNV).

Visando monitorar e avaliar os projetos e empreendimentos do PPA do setor transportes, a SEGES utiliza os seguintes instrumentos:

- Relatórios semestrais – Sistema de Gestão de Informação e Participação Colaborativa (SGI), contendo fichas com informações atualizadas de cada obra, incluindo, além das “obras em execução”, os empreendimentos que se encontram em “ação preparatória” e em “fase de licitação”, que são disponibilizados à SEPAC/MPOG, para Balanços do PAC.

- Relatórios semestrais – Sistema de Gestão de Ações de Transportes no PAC (SIGPAC), contendo informações sobre obras em execução, onde são apresentados os principais dados sobre a realização física, orçamentária e financeira, envolvendo a adequação e construção de rodovias, a construção de ferrovias e a adequação e a ampliação de hidrovias. Para a consecução do relatório é realizada a coleta e atualização das informações, obedecendo a padrões definidos que envolvem a identificação do empreendimento, a caracterização física, o mapa de localização, as restrições e providências, o status (ritmo e percentual de execução), o registro fotográfico recente, a atualização da execução orçamentária e financeira e do diagrama unifilar.

No que tange à CIDE-Combustíveis, cabe ao Ministério, por meio da SEGES (designada pela Portaria nº 228, de 2007, como autoridade responsável pelo assunto neste Ministério), exercer o acompanhamento e monitoramento dos Programas de Trabalho da CIDE nos seguintes termos da Lei:

I – Publicar no DOU, até o último dia útil do ano, os programas de trabalho encaminhados pelos Estados e Distrito Federal;

II – Receber as eventuais alterações dos programas de trabalho enviados e publicá-las no DOU, em até 15 (quinze) dias após o recebimento;

III – Sem prejuízo do controle exercido pelos órgãos competentes, os Estados e o Distrito Federal deverão encaminhar ao Ministério, até o último dia útil de fevereiro, relatório contendo demonstrativos da execução orçamentária e financeira dos respectivos programas de trabalho e o saldo das contas vinculadas;

Foi criado o indicador de desempenho Índice de Eficiência de Utilização dos Recursos (IEUR), com base nas informações apresentadas por meio dos relatórios anuais demonstrativos de execução orçamentária e financeira, os quais buscam apontar o nível de eficiência de cada ente federativo na gestão de seu programa de trabalho CIDE. Ou seja, considerando o volume total de recursos disponibilizados para cada ente federativo e o montante de pagamentos realizados ao longo do exercício, tem-se qual é o nível de eficiência de cada Estado e do Distrito Federal na condução das ações de seus programas de trabalho.

O cálculo do IERU é realizado segundo a fórmula abaixo:

$$\text{IEUR} = D * 100 / (A + B + C)$$

A - Saldo financeiro no início do exercício

B - Valor líquido recebido (repasses CIDE-Combustíveis) ao longo do exercício

C – Valor restituído à conta vinculada ao longo do exercício

D – Pagamentos realizados ao longo do exercício

A tabela abaixo apresenta os valores dos IEUR para cada ente federativo, considerando-se o exercício 2014, (os Estados e o Distrito Federal encaminham ao MT, o relatório do ano anterior, até o último dia útil de fevereiro).

Tabela 2 - Valores dos IEUR para cada ente federativo

Estado	IEUR 2014	Estado	IEUR 2014	Estado	IEUR 2014
AC	98%	MA	67%	RJ	86%
AL	77%	MG	96%	RN	0%
AM	0%	MS	96%	RO	9%
AP	0%	MT	41%	RR	0%
BA	97%	PA	81%	RS	46%
CE	99%	PB	68%	SC	100%
DF	67%	PE	42%	SE	50%
ES	91%	PI	100%	SP	95%
GO	1%	PR	96%	TO	99%

Fonte: SEGES/MT

Todos os estados e o Distrito Federal tiveram seus Relatórios Anuais Demonstrativos de Execução Orçamentária e Financeira – exercício 2014 aprovados até o mês de maio/15, com exceção dos Estados do Rio Grande do Norte e de Roraima, pois para estes, a aprovação do citado Relatório – exercício 2014 estava condicionada à assinatura de Termo de Ajuste de Conduta (TAC), decorrente da detecção de inconformidades oriundas de exercícios anteriores.

Na busca de estabelecer uma postura pró-ativa junto aos Estados e ao Distrito Federal, o *link* da CIDE-Combustíveis dentro do Portal do Ministério recebeu uma reformulação geral, com revisão das informações oferecidas à sociedade, buscando atendimento integral a Lei de Acesso à Informação. Desenvolveu-se um sistema interativo e amigável, que facilita ao usuário a obtenção de informações sobre a CIDE-Combustíveis (legislação, valores de repasses e execução dos programas).

### 3.3. Desempenho orçamentário

O orçamento aprovado para a Administração Direta do Ministério dos Transportes, Unidade (39.101), é lançado no SIAFI na UG 390002 – Setorial Orçamentária.

Os recursos são transferidos para as unidades executoras vinculadas à Administração Direta que pertencem à Unidade Orçamentária - 39.101.

Tabela 3 - Programação de despesas

Unidade Orçamentária: Administração Direta			Código UO: 39.101	UGO: 390002	
Origem dos Créditos Orçamentários			Grupos de Despesa Correntes		
			1 – Pessoal e Encargos Sociais	2 – Juros e Encargos da Dívida	3- Outras Despesas Correntes
<b>DOTAÇÃO INICIAL</b>			3.079.977.352,00		177.920.485,00
<b>CRÉDITOS</b>	Suplementares		12.275.811,00		4.757.000,00
	Especiais	Abertos			
		Reabertos			1.347.082,00
	Extraordinários	Abertos			
		Reabertos			
	Créditos Cancelados		6.000.000,00		3.964.300,00
Outras Operações					
Dotação final 2015 (A)			3.086.253.163,00		180.060.267,00
Dotação final 2014(B)			3.012.864.460,00		226.814.591,00
Variação (A/B-1)*100			2,4358448		-20, 613455

Origem dos Créditos Orçamentários			Grupos de Despesa Capital			9 - Reserva de Contingência
			4 – Investimentos	5 – Inversões Financeiras	6- Amortização da Dívida	
<b>DOTAÇÃO INICIAL</b>			276.560.000,00			
<b>CRÉDITOS</b>	Suplementares					
	Especiais	Abertos				
		Reabertos				
	Extraordinários	Abertos				
		Reabertos				
	Créditos Cancelados		242.440.357,00			
Outras Operações						
Dotação final 2015 (A)			34.119.643,00			
Dotação final 2014(B)			278.343.000,00			
Variação (A/B-1)*100			-87,741871			

Fonte: SPO/MT

A seguir, serão tratados as alterações relevantes ocorridas nas dotações do exercício em relação às dotações do exercício anterior:

Os recursos aprovados na Lei nº 13.115, de 20/04/2015, Lei Orçamentária Anual - LOA/2015, não foram suficientes para atender plenamente as despesas no decorrer do exercício, tais como: despesas obrigatórias com pessoal ativo e inativo e auxílio transporte ao servidor, portanto, foram necessários aportes por meio de créditos adicionais em favor da Administração Direta do Ministério dos Transportes, que permitiram atender as despesas no decorrer do exercício de 2015. Por outro lado, foram cancelados recursos das seguintes ações: assistência médica e odontológica; apoio à implantação de melhoramentos no canal de navegação da hidrovia do Rio Tietê; e apoio à construção do rodoanel do Estado de São Paulo.

Foi reaberto crédito especial em favor da Companhia Docas do Pará – CDP - por meio do Decreto de 12/02/2015, publicado em 13/02/2015.

Ocorreram alterações orçamentárias decorrentes de créditos suplementares para atender a ação de Fiscalização da Ponte Internacional São Borja - Santo Tomé (Brasil-Argentina), referentes a despesas de exercícios anteriores.

Por último, houve, no âmbito da ação 2000 - Administração da Unidade, remanejamento de dotação do grupo de despesas de investimento, para o grupo custeio, de modo a atender a necessidade mínima de despesas correntes da Administração Direta do Ministério dos Transportes, em razão dos limites atribuídos esta Pasta no exercício de 2015.

#### Movimentação de Créditos Interna

Movimentação Interna – Recursos transferidos por meio de provisão para as Unidades da Administração Direta pertencentes à mesma gestão.

Tabela 4 - Movimentação orçamentária interna por grupo de despesa

<b>Movimentação dentro de mesma Unidade Orçamentária entre Unidades Jurisdicionadas Distintas</b>						
<b>Origem da Movimentação</b>	<b>UG</b>		<b>Classificação da ação</b>	<b>Despesas Correntes</b>		
	<b>Concedente</b>	<b>Recebedora</b>		<b>1 – Pessoal e Encargos Sociais</b>	<b>2 – Juros e Encargos da Dívida</b>	<b>3 – Outras Despesas Correntes</b>
Concedidos	390002					
		COGEP				
		390007	00M1			4.648.104,00
		390007	0536			3.234.000,00
		390007	2000			2.300.700,00
		390007	2004			35.200.000,00
		390007	2010			96.000,00
		390007	2011			3.075.000,00
		390007	2012			7.800.000,00
		390007	09HB	14.300.000,00		
		390007	20TP	131.427.163,00		
		390007	0181	2.939.726.000,00		
	390015	RFFSA				
		390015	09IX			16.241.050,44
		390015	0181	800.000,00		
		390015	0536			6.718.404,00
	390056	DNER				
		390056	0713			200.000,00

		CGRL 390004	2000			60.462.856,56
	390004	390004	4641			2.100.000,00
		390004	6058			2.589.000,00
		390004	2907			1.776.000,00
		390004	00MZ			1.347.000,00
Origem da Movimentação	UG		Classificação da ação	Despesas de Capital		
	Concedente	Recebedora		4 – Investimentos	5 – Inversões Financeiras	6 – Amortização da Dívida
Concedidos	390002					
Recebidos		RFFSA 390015	09IX	176.000,00		
		CGRL 390007	2000	1.298.837,00		

### 3.3.1. Objetivos estabelecidos no PPA de responsabilidade da unidade e resultados alcançados

#### PROGRAMA TEMÁTICO 2075 – TRANSPORTE RODOVIÁRIO

##### Objetivo 0129

Assegurar condições permanentes de trafegabilidade, segurança e conforto aos usuários das rodovias federais, por meio da manutenção das vias e da adequação e recuperação da capacidade estrutural das pontes.

Tabela 5 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0129

Metas Quantitativas Regionalizadas						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015 *	d) % Realização (c/a)
1	Realizar a manutenção de 13.462,2 km de rodovias federais não pavimentadas	Km	13.462,20	8.656,40	-	64,30
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015 *	d) % Realização (c/a)
1	Região Centro-Oeste	Km	1.487,00	1.161,9	-	78,14
2	Região Nordeste	Km	2.375,20	1.178,10	-	49,60
3	Região Norte	Km	7.728,30	5.364,8	-	69,42
4	Região Sudeste	Km	1.315,60	718,80	-	54,64
5	Região Sul	Km	556,10	232,80	-	41,86

\*Não se aplica - Meta não Cumulativa

Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015 *	d) % Realização (c/a)
2	Realizar a manutenção de 52.950,6 km de rodovias federais pavimentadas de forma permanente	Km	52.950,60	43.899,40	-	82,91
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015 *	d) % Realização (c/a)
1	Região Centro-Oeste	Km	10.673,30	7.659,60	-	71,76

2	Região Nordeste	Km	18.439,30	15.022,00	-	81,47
3	Região Norte	Km	7.518,00	7.209,70	-	95,90
4	Região Sudeste	Km	9.495,50	5.963,40	-	62,80
5	Região Sul	Km	6.824,50	8.044,70	-	117,88

\*Não se aplica - Meta não Cumulativa

Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	% Realização (c/a)
3	Recuperar, adequar e reforçar 502 estruturas (pontes e viadutos) em estado crítico	Estruturas	502	0	0	0,00
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Região Centro-Oeste	Km	78,00	0,00	0,00	0,00
2	Região Nordeste	Km	241,00	0,00	0,00	0,00
3	Região Norte	Km	18,00	0,00	0,00	0,00
4	Região Sudeste	Km	67,00	0,00	0,00	0,00
5	Região Sul	Km	98,00	0,00	0,00	0,00

### Objetivo 0130

Ampliar a oferta da prestação de serviços aos usuários das rodovias federais, proporcionando mais segurança e qualidade no deslocamento, por meio de contratos de concessão, desconcentrando a gestão da malha.

Tabela 6 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0130

Metas Quantitativas Regionalizadas						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Conceder 8.044 km de rodovias	Km	8.044,00	4.436,20	5.348,70	66,49
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Região Centro-Oeste	Km	3.458,00	2.474,30	2.910,90	84,18
2	Região Nordeste	Km	772,3	0	0	0,00
3	Região Norte	Km	368,9	179,70	179,7	48,71
4	Região Sudeste	Km	3.445,20	1.782,20	2.258,10	65,54

Fonte: SPO/MT

### Objetivo 0131

Adequar à capacidade dos eixos rodoviários federais, garantindo condições estáveis de fluxo e segurança, com a finalidade de atender às demandas de cargas e ao volume de tráfego

Tabela 7 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0131

Meta Quantitativa Regionalizada						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Adequar 5.103,7 km de rodovias federais	Km	5.103,70	121,58	1.847,78	36,20

Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Vetor Logístico Amazônico	Km	362,20	0,33	0,33	0,09
2	Vetor Logístico Centro-Norte	Km	26,30	2,60	2,60	9,89
3	Vetor Logístico Centro-Sudeste	Km	1.024,80	54,40	660,90	64,49
4	Vetor Logístico Leste	Km	545,20	0,00	394,10	72,29
5	Vetor Logístico Nordeste Meridional	Km	819,50	0,00	29,60	3,61
6	Vetor Logístico Nordeste Setentrional	Km	1.362,70	47,75	414,45	30,41
7	Vetor Logístico Sul	Km	963,00	16,50	345,80	35,91

\*De acordo com nova metodologia aplicada para o cálculo de execução física da meta

### Objetivo 0132

Ampliar a capacidade dos acessos terrestres aos portos, por vias federais.

Tabela 8 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0132

Meta Quantitativa Regionalizada						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Adequar 402,9 km de acesso portuário, por meio de rodovias federais	Km	402,90	2,00	200,30	49,71
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Vetor Logístico Centro-Norte	Km	15,00	0,00	0,00	0,00
2	Vetor Logístico Nordeste Meridional	Km	4,30	0,00*	4,30*	100,00
3	Vetor Logístico Nordeste Setentrional	Km	217,70	0,00	194,00*	89,11
4	Vetor Logístico Sul	Km	165,90	2,00	2,00	1,21

\*De acordo com nova metodologia aplicada para o cálculo de execução física da meta

### Objetivo 0136

Ordenar o tráfego rodoviário de passagem nos trechos de perímetro urbano que possuam nível de serviço inadequado ou alto índice de acidentes, por meio de intervenções nas rodovias federais.

Tabela 9 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0136

Metas Quantitativas Regionalizadas						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Construir 19 contornos ou anéis rodoviários	Unidade	19,00	3,00	8,00	42,11
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Vetor Logístico Centro-Oeste	Unidade	2,00	1,00	1,00	50,00

2	Vetor Logístico Nordeste	Unidade	6,00	0,00	2,00	33,33
3	Vetor Logístico Norte	Unidade	1,00	0,00	0,00	0,00
4	Vetor Logístico Sudeste	Unidade	6,00	1,00	2,00	33,33
5	Vetor Logístico Sul	Unidade	4,00	1,00	3,00	75,00
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
2	Construir 20 travessias urbanas	Unidade	20,00	4,00	13,00	65,00
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Região Centro-Oeste	Unidade	5,00	0,00	3,00	60,00
2	Região Nordeste	Unidade	2,00	2,00	2,00	100,00
3	Região Norte	Unidade	8,00	0,00	5,00	62,50
4	Região Sudeste	Unidade	2,00	2,00	2,00	100,00
5	Região Sul	Unidade	3,00	0,00	1,00	33,33

### Objetivo 0137

Promover a expansão da malha rodoviária federal buscando a integração regional e interestadual e o atendimento aos fluxos de transporte de grande relevância econômica.

Tabela 10 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0137

Meta Quantitativa Regionalizada						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Construir 5.007,9 km de rodovias	Km	5.007,90	273,42	1.502,82	30,01
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Vetor Logístico Amazônico	Km	1565,30*	58,97	343,97	21,97
2	Vetor Logístico Centro-Norte	Km	885,50	3,00	177,40	20,03
3	Vetor Logístico Centro-Sudeste	Km	646,00	15,00	350,80	54,30
4	Vetor Logístico Leste	Km	245,30	11,00	116,10	47,33
5	Vetor Logístico Nordeste Meridional	Km	573,50	179,37	253,47	44,20
6	Vetor Logístico Nordeste Setentrional	Km	404,30	5,48**	129,78**	32,10
7	Vetor Logístico Sul	Km	366,40	0,60	116,30	31,74

\*O Congresso Nacional alterou a meta global e não efetuou o ajuste na regionalização, conforme informado em 26 de fevereiro de 2015 pelo Ministério do Planejamento.

\*\*De acordo com nova metodologia aplicada para o cálculo de execução física da meta

## Objetivo 0138

Aumentar a interligação rodoviária com os países da América do Sul, fortalecendo os eixos de integração e desenvolvimento, criando correntes logísticas na região.

Tabela 11 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0138

Metas Quantitativas Regionalizadas						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Construir 1.207,7 km de rodovias fronteiriças	Km	1.207,70	1,90	57,90	4,79
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Eixo Amazônico	Km	349,00	0,00	349,00	100,00
2	Eixo do Escudo-Guianês	Km	553,20	0,00	56,00	10,12
3	Eixo Peru-Brasil-Bolívia	Km	305,50	1,90	1,90	0,62

Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
2	Construir 3 pontes internacionais	Unidade	3,00	0,00	1,00	33,33
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná	Unidade	1,00	0,00	0,00	0,00
2	Eixo de Capricórnio	Unidade	1,00	0,00	0,00	0,00
3	Eixo do Escudo-Guianês	Unidade	1,00	0,00	1,00	100,00

## Objetivo 0139

Ampliar a malha rodoviária federal, de forma a promover a ligação entre todos os estados brasileiros, rompendo com o isolamento regional.

Tabela 12 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0139

Metas Quantitativas Regionalizadas						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Construir 1.816,2 km de rodovias	Km	1.816,20	53,46	382,86	21,08
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Região Norte	Km	1.816,20	53,46	382,86	21,08

## Objetivo 0140

Adequar às interseções das rodovias federais pavimentadas que apresentem travessias fluviais ou cruzamento de vias, de forma a garantir a continuidade do tráfego.

Tabela 13 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0140

Meta Quantitativa Regionalizada						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Construir 11 pontes sobre travessias fluviais	Unidade	11,00	1,00	2,00	18,18
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Vetor Logístico Amazônico	Unidade	2,00	1,00	1,00	50,00
2	Vetor Logístico Centro-Norte	Unidade	2,00	0,00	0,00	0,00
3	Vetor Logístico Centro-Sudeste	Unidade	3,00	0,00	1,00	33,33
4	Vetor Logístico Leste	Unidade	1,00	0,00	0,00	0,00
5	Vetor Logístico Nordeste Meridional	Unidade	1,00	0,00	0,00	0,00
6	Vetor Logístico Sul	Unidade	2,00	0,00	0,00	0,00

## Objetivo 0280

Propiciar maior segurança ao usuário e a conservação da infraestrutura rodoviária, por meio da fiscalização e da utilização de sistemas e equipamentos de controle dos limites de velocidade e de pesagem contínua.

Tabela 14 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0280

Meta Quantitativa Regionalizada						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Implantar e operar 220 equipamentos de medição de peso	Unidade	220,00	0,00*	73,00*	33,18
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Região Centro-Oeste	Unidade	41,00	0,00*	10,00*	24,39
2	Região Nordeste	Unidade	65,00	0,00*	20,00*	30,77
3	Região Norte	Unidade	13,00	0,00*	11,00*	84,62
4	Região Sudeste	Unidade	69,00	0,00*	19,00*	27,54
5	Região Sul	Unidade	32,00	0,00*	13,00*	40,63

\*Até julho de 2015 encontravam-se vigentes os contratos de 73 postos de pesagem. A partir de julho de 2015, foram licitados novos contratos que ainda não se encontravam em operação em 31/12/2015.

Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
2	Implantar e operar 2.696 equipamentos de controle de velocidade e fluxo	Unidade	2.696,00	1.275,00	3.426,00	127,08
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Região Centro-Oeste	Unidade	596,00	167,00	658,00	110,40
2	Região Nordeste	Unidade	788,00	442,00	1.001,00	127,03
3	Região Norte	Unidade	195,00	116,00	219,00	112,31
4	Região Sudeste	Unidade	715,00	247,00	842,00	117,76
5	Região Sul	Unidade	402,00	303,00	706,00	175,62

## Análise dos programas temáticos 2075 – Transporte Rodoviário

### 1. Visão Consolidada do Programa

As projeções realizadas pelo Ministério dos Transportes direcionam investimentos na matriz de cargas do País de forma a induzir o aumento da participação dos demais modais, sem deixar, contudo, de expandir o modal rodoviário, aproveitando os potenciais e as particularidades intrínsecas de cada um.

Os desafios relacionados ao tema são complexos e abrangem todo o território nacional. A malha rodoviária brasileira deve ser ampliada de maneira a alavancar o desenvolvimento nacional e regional e, principalmente, deve ser mantida em condições adequadas para o atendimento ao crescimento econômico, assegurando segurança e conforto aos usuários. Com a instituição do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o investimento no setor voltou a crescer, o que permitiu uma melhora nos índices de qualidade da malha e a expansão de trechos integradores do território nacional.

O Subsistema Rodoviário é o principal modo de transporte no Brasil. Comparando com os demais modais, o rodoviário responde por aproximadamente 58% do volume de movimentação nacional de cargas, e 48% do transporte interestadual de passageiros.

Como forma de gerir a malha rodoviária com maior volume de tráfego, sem comprometer as condições de uso futuro e agregando serviços prestados aos usuários, as concessões surgem como alternativa complementar para a expansão dos investimentos necessários ao setor.

O programa de concessão rodoviária federal concedeu, até o final do período, 9.969,64 km de rodovias federais. O modelo atual de concessões foi aprimorado de forma que a modicidade tarifária e a melhoria contínua da prestação de serviços norteiem a nova fase do programa.

O fomento às parcerias entre o Governo e a iniciativa privada teve destaque com o lançamento do Programa de Investimentos em Logística (PIL), em constante aperfeiçoamento a partir do lançamento de sua segunda etapa.

A agenda de Transportes do período de abrangência do PPA 2012-2015 compartilhou a visão de que mais investimentos em infraestrutura de transportes são um meio eficaz para a conjugação de esforços em prol de maior competitividade e produtividade de importantes setores econômicos nacionais.

O Programa temático 2075 – Transporte Rodoviário procurou contribuir priorizando ações orientadas para a redução dos custos de transporte que representam parcela significativa dos custos logísticos.

No médio e longo prazo, a Política de Transportes continua orientada para aumentar a eficiência produtiva de áreas consolidadas, induzir o desenvolvimento sustentável, reduzir desigualdades regionais e incentivar a integração nacional e sul-americana.

### 2. Principais desafios

As políticas públicas para a área de transportes passaram por períodos de baixos níveis de investimentos no setor. As deficiências relacionadas aos níveis insuficientes de conservação e recuperação das vias, ao déficit de capacidade da malha em regiões desenvolvidas e à inadequação

de cobertura nas regiões em desenvolvimento fazem com que o setor seja organizado de forma a priorizar os investimentos, no intuito de uma melhor aplicação dos esforços públicos.

Os desafios relacionados ao tema perpassam tanto a manutenção dos ativos quanto a adequação e expansão da malha brasileira. A manutenção de toda a infraestrutura rodoviária é fundamental e requer atitudes corretivas e preventivas. Um planejamento e uma gestão adequada do Subsistema Rodoviário Federal devem sempre ser perseguidos para melhor nortear os investimentos, o que requer estudos e levantamentos técnicos específicos para o setor.

Além de atender às necessidades que o transporte rodoviário possui, há também oportunidades que devem ser buscadas em prol do país. Integrações regionais, interestaduais e também com países vizinhos favorecem o desenvolvimento e o atendimento dos fluxos. Melhores integrações com outros modais de transportes, como acessos aos portos, mesclam desafios e oportunidades que o setor possui.

Assim sendo, é natural que ajustes devam ser buscados para se poder adequar o alcance das políticas públicas, um desafio que surge sempre que existe a necessidade de se reduzir a diferença entre o que foi planejado no PPA quadrienal e o que pôde ser efetivamente realizado, das metas previamente estipuladas.

O programa 2075 integra um amplo portfólio de investimentos em infraestrutura, que impõe um desafio constante nas atualizações/adequações de seu escopo durante sua execução.

### 3. Resultados Relevantes

#### a. Concessão Rodoviária Federal

Destaca-se, no quadriênio a consolidação do portfólio de concessões de transporte rodoviário como estratégia afirmativa de parceria entre o investimento público e o privado.

O programa de concessão rodoviária está estruturado em três etapas. Atualmente, o Governo Federal administra 21 concessões rodoviárias, totalizando 9.969,6 km.

A Primeira Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais é composta por seis trechos, perfazendo uma extensão total de 1.315,9 km.

Com a implementação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a Segunda Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais, em sua Fase I, abrange 2.624,4 km, englobando sete trechos rodoviários. Já a Fase II compreende a concessão de um trecho rodoviário com a extensão de 680,6 km.

A Terceira Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais, também integrante do PAC, está dividida em três fases, com extensão total de 7.313,3 km, que contempla 5.348,7 km, concedidos no âmbito do PPA, e 1.964,6 km em fase de análise e estudo.

Destaca-se também no âmbito do PPA o leilão da Ponte Rio-Niterói, prova do amadurecimento da estratégia de concessão de parcela da infraestrutura de transporte terrestre federal. Foi a primeira renovação de concessão rodoviária federal, resultando em significativa redução da tarifa, associada a novos investimentos.

Como aperfeiçoamento do Programa de Concessão foi lançado em agosto de 2012 o Programa de Investimentos e Logística (PIL). O PIL tem como principais características a realização de estudos ambientais pelo Governo Federal como forma de agilizar o processo de

licenciamento ambiental, seleção do concessionário pela menor tarifa de pedágio ofertada, investimentos concentrados nos primeiros cinco anos da concessão (grandes extensões de duplicações, contornos, travessias e obras de arte especiais), tráfego urbano não pedagiado e início da cobrança de pedágio após a implantação de 10% das obras de duplicação previstas nos Programas de Exploração de Rodovias (PER).

b. Manutenção de rodovias federais não concedidas

O Governo Federal adotou ações com vistas a assegurar melhores condições de trafegabilidade, segurança e conforto aos usuários das rodovias federais. Para tanto, foram contratados serviços de manutenção da malha rodoviária federal, pavimentada e não pavimentada. Do total previsto estão sendo executados serviços em quase a totalidade das vias pavimentadas, com contratos variando de um ano - Conservação Tradicional, a contratos de até cinco anos – CREMA (Programa de Contratação, Restauração e Manutenção por Resultados de Rodovias Federais Pavimentadas), contemplando ações de recuperação funcional e estrutural do pavimento. Objetiva-se com o uso de contratos de maior duração que as empresas realizem intervenções mais duradouras, de modo a reduzir os seus custos de manutenção e aumentar a vida útil da rodovia. Consequentemente, tais trechos permanecerão em bom estado por mais tempo e ficarão interditados para reparos em menor frequência.

No PPA 2012-2015, foram priorizados os Programas de Contratação, Restauração e Manutenção por Resultados de Rodovias Federais Pavimentadas (Procrema), aliados às obras de restauração e serviços de conservação, o que contemplaram 43.899,4 km da malha rodoviária federal pavimentada, correspondendo a cerca de 82,91% da malha total.

c. Adequação de rodovias federais

O processo de adequação de capacidade se dá tanto por meio de duplicação como pela construção de terceiras faixas, viadutos e outras obras similares objetivando a melhoria nas condições de tráfego de uma rodovia. Com isso, espera-se atender às demandas decorrentes do crescimento populacional, do aumento da frota de veículos, da ascensão na produção agroindustrial e dos decorrentes fluxos de cargas, tanto internamente como para exportação. Adicionalmente, a melhora no fluxo de veículos traz um importante ganho em relação à segurança, ao permitir a melhor segregação do tráfego que segue em diferentes velocidades, reduzindo o risco de acidentes.

No período, foram realizadas intervenções que possibilitaram a conclusão de rodovias estratégicas para o escoamento de produtos, ampliação da fronteira agrícola e para integração nacional.

Com relação à adequação da capacidade dos eixos rodoviários federais, informa-se que foram adequados 1.847,78 km, correspondentes a 36,20% da meta prevista nos quatro anos. Sendo assim, destaca-se a execução dos seguintes empreendimentos de adequação:

- BR-050/MG;
- BR-060/GO;
- BR-163/364/MT;
- BR-101/RN; BR-101/PB; BR-101/PE; BR-101/SC; BR-101/RS;
- BR-116/PR;
- BR-222/CE;
- BR-448/RS.

d. Construção de rodovias federais

O Governo Federal tem investido na construção de novas rodovias de modo a aumentar a abrangência da rede, reduzindo os custos de transporte e trazendo conforto e bem-estar à população.

No que se refere à expansão da malha rodoviária federal, informa-se que foram construídos 1.502,82 km da malha, o que corresponde a 30,01% da meta proposta para os quatro anos. Destaca-se a execução dos seguintes trechos:

- BR-154/MG;
- BR-163/PA;
- BR-230/PA;
- BR-418/BA;
- BR-434/PB;
- BR-487/PR.

Vale salientar, que a previsão das metas de construção e adequação da malha rodoviária federal levou em consideração a extensão total de empreendimentos, cujo horizonte de execução extrapolava os quatro anos do PPA. Dessa forma, as metas foram superestimadas. Porém, o impacto do resultado alcançado é significativo, já que foi obtido por meio da priorização da construção e adequação nos grandes eixos de transporte nacionais.

#### e. Acesso a Portos

Uma das grandes preocupações do Governo Federal, refletida em programas como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o Programa de Investimentos em Logística (PIL) é aumentar a sinergia entre os diversos modais, o que implica, entre outras coisas, em investimentos nos acessos terrestres aos portos. Pretende-se, com isso, facilitar o escoamento da produção agroindustrial do país, aumentar a competição entre os portos e diminuir a pressão sobre áreas portuárias tradicionais e, indiretamente, fomentar a navegação de cabotagem, ao facilitar a interligação por via marítima das diferentes regiões do país.

O PPA 2012-2015 previu uma série de empreendimentos. Destaca-se a execução do acesso ao porto de Salvador, na BR-324/BA e o acesso ao porto de Pecém/CE na BR-222/CE, totalizando a adequação de 200,30 km, representando 49,71% da meta prevista.

#### f. Contornos e Travessias

O tráfego rodoviário pode ter sérios impactos negativos nas aglomerações urbanas sob vários aspectos, tais como a segurança de motoristas e pedestres, níveis de ruído e poluição e concorrência entre o tráfego local e o de longa distância. Para mitigar tais impactos pode-se optar pela construção de contornos rodoviários, que desviam o tráfego intermunicipal para fora das regiões com maior adensamento populacional e a implementação de travessias urbanas, que, embora atravessem os municípios, o fazem de forma segregada, com mecanismos para a redução dos impactos no tráfego local e na qualidade de vida da população. Pode-se destacar a construção de oito contornos ou anéis rodoviários (Cascavel/PR, Maringá/PR, Barreiras/BA, Vitória/ES, Cachoeiro de Itapemirim/ES, Aracajú/SE, Anápolis/GO, e Chapecó/SC) e 13 travessias urbanas (Unaí/MG, Linhares/ES, Belo Jardim/PE, Cuiabá/MT, Sorriso/MT, Colina do Tocantins/TO, Guaraí/TO, Miranorte/TO, Ji-Paraná/RO, Pimenta Bueno/RO e Professor Jamil/GO, Luís Eduardo Magalhães/BA e Uberaba/MG) nos quatro anos do PPA 2012-2015.

#### g. Interligação com os países da América do Sul

A melhoria das condições de logística é fundamental para uma integração bem-sucedida dos países da América do Sul. No contexto da Unasul – União de Nações Sulamericanas, a IIRSA (Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sulamericana) busca a identificação de projetos que possam alcançar o objetivo de melhor interconexão entre as nações da região, sendo que parte deles já foi executado no PPA 2012-2015, com a execução de 406,9 km e uma ponte. Destaca-se ao longo do PPA 2012-2015: a conclusão da BR-364/AC (trecho Sena Madureira – Cruzeiro do Sul) no Eixo Amazônico e a construção de 56,00 km na BR-156/AP e da ponte internacional sobre o rio Oiapoque no Eixo do Escudo-Guianês.

#### h. Construção de Pontes

Os empreendimentos de construção de pontes têm como objetivo aumentar a trafegabilidade das rodovias brasileiras, com redução nos custos de logística para o país e de seu impacto ambiental. Nesse contexto, foi concluída a construção das seguintes pontes: ponte sobre o Rio Madeira, na BR-319/RO; ponte sobre o rio Paraná, na BR-262/SP/MS e ponte Anitta Garibaldi em Laguna/SC, na BR-101/SC.

#### i. Fiscalização e Operação da malha rodoviária

O Plano Nacional de Controle de Velocidade (PNCV) vem evoluindo ano a ano, tendo atingido em 2015 a marca 3.426 equipamentos em operação. Esse Programa tem como objetivo reduzir a quantidade e a severidade dos acidentes nas rodovias federais. No âmbito das ações de segurança e sinalização, foram objeto de intervenções 27.678 km, por meio do Programa de Sinalização nas Rodovias Federais (PROSINAL) e do Programa de Defensas Metálicas (PRODEFENSAS). Os programas de sinalização e defensas mencionados foram recentemente unificados, dando origem ao Programa BR-Legal, por meio do qual foram contratados os serviços de manutenção estruturada da sinalização para 48.000 km de rodovias. Pelo BR-Legal estão em desenvolvimento 13.800 km de projetos executivos e a implantação de 2.780 km das soluções de sinalização e segurança.

O controle do excesso de peso dos veículos de transporte de carga e de passageiros que trafegam nas rodovias federais teve como abordagem inicial a implantação e operação de 73 Postos de Pesagem de Veículos (PPV) até julho de 2014. Uma nova proposta baseada em um novo modelo de fiscalização por meio de Postos Integrados Automatizados de Fiscalização (PIAF) foi criado para permitir a automatização da fiscalização por meio da coleta de dados automatizada de veículos pesados, visando redução do tempo de parada dos veículos. As principais vantagens do novo modelo decorrem da possibilidade de o posto de fiscalização poder operar de forma centralizada em centros de controle operacionais remotos. Em 2015, foram desenvolvidos os projetos de 35 postos e realizados os estudos para outros 27 postos integrantes da 2ª ETAPA do PIAF, com previsão de licitação para 2016.

#### 4. Considerações Finais

Durante o período do PPA 2012-2015, a infraestrutura logística se tornou uma preocupação nacional, o que acarretou por um lado a retomada do planejamento no setor e, por outro a inclusão dos projetos prioritários nos planos de investimento federal; Programa de Aceleração do Crescimento (PAC); PAC 2 e PIL.

O setor rodoviário é expressivo e, portanto se justifica o fortalecimento das concessões federais no quadriênio 2012 a 2015 no âmbito do Programa de Investimento em Logística.

Em razão dessas iniciativas, o investimento em infraestrutura logística saiu fortalecido, especialmente no que diz respeito aos aperfeiçoamentos no uso do instrumento da concessão em associação ao setor e capital privado. Isso alavancou investimentos nas vias de transporte terrestres já concedidas e, para os próximos anos, espera-se poder alavancar ainda mais os investimentos em infraestrutura de transporte que auxiliem em uma maior expressão da multimodalidade: alternativa mais viável agora para poder contribuir na busca de maior produtividade, redução de custos e consequente aumento da competitividade de nossa economia, em benefício de toda a sociedade brasileira.

Do todo proposto no PPA 2012 2015, a Pasta de Transportes buscou obter o resultado mais equilibrado e eficiente, aquele que democraticamente se apresentou para melhor contribuir com os diversos segmentos econômicos nacionais expressos sobre nosso território, agora mais bem alcançado e interligado pelas vias e meios de transporte rodoviário do que se encontrava antes, em 2011.

Segue, doravante, a análise situacional dos atributos relativos ao programa temático do PPA, em 2015, de responsabilidade da SPNT - objetivo 0281- Estruturar o planejamento e a gestão da infraestrutura rodoviária federal de transportes.

Diversas ações, projetos e estudos estão sendo executados no âmbito do Ministério e de seus órgãos vinculados no sentido de promover o adequado aproveitamento da infraestrutura de transporte existente, bem como avaliação da necessidade de ampliação dos modos segundo os critérios de eficiência e economia. A visão estratégica estabelecida pelo Ministério, a partir do Plano Nacional de Logística em Transporte (PNLT), e que terá continuidade com o PIL, realinhou as iniciativas dos órgãos como DNIT e a ANTT, responsáveis, respectivamente, pela infraestrutura viária e operações de transporte terrestre.

Destaca-se, ainda, a criação da EPL, que objetiva realizar o planejamento de longo prazo do setor, não apenas para cada modal de forma individualizada, mas pensando em uma visão integrada de logística de transportes, buscando a redução nos custos dos transportes e um contínuo aumento da qualidade dos serviços prestados. Entre os trabalhos desenvolvidos no período 2012-2015, pode-se destacar:

- Com o objetivo de melhorar o escoamento de produção e integração multimodal, reduzindo os custos de transportes, foi elaborado pelo DNIT o Plano de Avaliação Socioeconômica de Projetos de Infraestrutura de Transportes (PAS), sendo este um planejamento de médio e longo prazo para a realização de estudos técnicos e de viabilidade socioeconômicos para o período de 2012-2016. Os empreendimentos de infraestrutura contemplados pelo PAS fazem parte da carteira de investimentos compostos pelo PPA e pelo PNLT, bem como os localizados em áreas de expansão produtivas e com um expressivo volume de tráfego que não foram atendidos pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Com a implementação do PAS é possível obter informações para o desenvolvimento das atividades técnicas de gestão, possibilitando uma visão aprimorada da necessidade de expansão, adequação e integração de vias de transportes, além da sistematização do processo de obtenção dos dados.

- Contratação de serviços de contagem de tráfego em pontos específicos da malha rodoviária federal para atender a necessidade da retomada do Plano Nacional da Contagem de Tráfego, no qual o DNIT, em parceria com o Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR) e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), desenvolveu estudo que resultou na identificação da necessidade de implantação de 320 postos de contagem permanente, com objetivo de representar a sazonalidade na malha rodoviária federal, pavimentada em 3.676 subtrechos homogêneos de tráfego.

- Calibração e aferição do modelo (HDM-4) para as condições da rede rodoviária do Brasil. O *Highway Development and Management Model* (HDM-4), ferramenta difundida pelo Banco Mundial e utilizada em mais de 40 países, é um modelo matemático que simula as condições físicas e econômicas do modo de transporte rodoviário para alternativas de intervenções e cenários de investimentos especificados pelos usuários, considerando determinado período de análise.

- Aprimoramento da gerência de pavimentos – o sistema de gerência está sendo remodelado para que o DNIT possa planejar de modo mais eficiente as intervenções de manutenção da malha rodoviária federal

- Estudos iniciais para o Planejamento Estratégico de Geoinformações em Transportes (PEGEO), em conjunto com as entidades vinculadas ao Ministério e com a SEP, ANTAQ e Secretaria de Aviação Civil (SAC). O projeto tem por finalidade estabelecer missão, visão, valores, objetivos estratégicos, indicadores, metas e iniciativas estratégicas para o uso de geoinformação no setor transportes, com qualidade tal que o torne um plano exequível, contínuo, atual e representativo.

- Elaboração de estudo para a definição das Diretrizes Socioambientais do MT, partindo-se de uma revisão do documento “Política Ambiental do Ministério dos Transportes”, através de contrato celebrado entre o MT e a UFSC, para prestação de serviços técnicos especializados com vistas à realização desse estudo. O resultado deste trabalho deverá permitir a elaboração de diretrizes e ações socioambientais a fim de subsidiar a formulação de políticas públicas do setor. Esse objetivo está relacionado aos seguintes focos de atuação do planejamento estratégico:

- Fortalecer a capacidade de planejamento integrado buscando o alinhamento das esferas de governo com a sociedade;
- Promover a inovação incorporando novas tecnologias;
- Incorporar continuamente melhores práticas, incluindo aferição dos resultados; e
- Assegurar a responsabilidade socioambiental.

Entre as ações que contribuem para estruturar a gestão da infraestrutura de dados, foi previsto em 2014 o início do desenvolvimento de metodologia para a implementação de documentos eletrônicos aplicados aos processos logísticos com vistas a incentivar o transporte de carga containerizada. A iniciativa chegou a ser objeto de termo de cooperação técnica com a Universidade Federal Fluminense (UFF), mas, em razão de divergências no atendimento a cooperação técnica foi descontinuada no ano de 2015.

A EPL, visando à realização de estudos para traçar as características da demanda de transporte de cargas no Brasil, contratou empresa especializada que, através de formulário estruturado para aplicação via Internet, apresentará os dados que serão utilizados para uma segunda contratada, que tem como objetivo o planejamento, execução, supervisão, codificação, tabulação e geração de resultados da pesquisa Origem e Destino (O/D) do transporte rodoviário de carga e de veículos de passeio e pesquisas de contagem volumétrica classificatória de veículos nas rodovias brasileiras.

## PROGRAMA TEMÁTICO 2073 – TRANSPORTE FERROVIÁRIO

### Objetivo 0141

Ampliar o sistema ferroviário nacional em bitola de maior capacidade, de forma integrada com os demais modos de transportes.

Tabela 15 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0141

Metas Quantitativas Regionalizadas						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Expandir em 4.546 km a malha ferroviária no país	Km	4.546,00	2.360,00	3.076,00	67,66
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Vetor Logístico Centro-Norte	Km	855,00	0,00	855,00	100,00
2	Vetor Logístico Centro-Sudeste	Km	941,00	85,00	857,00	91,07
3	Vetor Logístico Nordeste Meridional	Km	1.022,00	61,00	423,00	41,39
4	Vetor Logístico Nordeste Setentrional	Km	1.728,00	186,00	941,00	54,46

Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
2	Realizar estudos de implantação de 9.513 km da malha ferroviária do país	Km	9.513,00	183,00	9.388,00	98,69
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Vetor Logístico Amazônico	Km	2.571,00	0,00	170,00	6,61
1	Vetor Logístico Centro-Norte	Km	1.076,00	0,00	1.427,00	132,62
2	Vetor Logístico Centro-Sudeste	Km	2.456,00	0,00	2.306,00	93,89
3	Vetor Logístico Leste	Km	928,00	0,00	3.434,00	370,04
4	Vetor Logístico Sul	Km	2.482,00	183,00	2.051,00	82,64

## Objetivo 0142

Viabilizar trechos inoperantes ou subutilizados pro meio de conexões ferroviárias e acessos até regiões demandantes de cargas, tornando-os mais competitivos.

Tabela 16 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0142

Metas Quantitativas Regionalizadas						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Construção de 434 km de conexões e acessos ferroviários à malha ferroviária existente	Km	434,00	0,00	54,00	12,44
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
2	Vetor Logístico Centro-Sudeste	Km	30,00	0,00	0,00	0,00
3	Vetor Logístico Nordeste Meridional	Km	217,00	0,00	54,00	24,88
4	Vetor Logístico Nordeste Setentrional	Km	186,00	0,00	0,00	0,00

Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
2	Elaborar estudos e projetos de 434 km de conexões e acessos ferroviários à malha ferroviária	Km	434,00	0,00	0,00	0,00
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
2	Vetor Logístico Centro-Sudeste	Km	30,00	0,00	0,00	0,00
3	Vetor Logístico Nordeste Meridional	Km	217,80	0,00	0,00	0,00
4	Vetor Logístico Nordeste Setentrional	Km	186,20	0,00	0,00	0,00

### Objetivo 0143

Promover a adequação e construção de variantes a acessos ferroviários aos portos.

Tabela 17 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0143

Metas Quantitativas Regionalizadas						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Construir 18 km de acessos a portos	Km	18,00	0,00	0,00	0,00
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Vetor Logístico Nordeste Meridional	Km	18,00	0,00	0,00	0,00

### Objetivo 0144

Aumentar a interligação ferroviária com os países da América do Sul, fortalecendo os eixos de integração e desenvolvimento.

Tabela 18 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0144

Meta Quantitativa Regionalizada						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Realizar estudos de implantação de 350 km de ferrovias para integração sulamericana	Km	350,00	0,00	0,00	0,00
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
2	Elaborar estudo de viabilidade do Corredor Ferroviário Bioceânico	Km		0,00	1,00	0,00

## Objetivo 0145

Fomentar o transporte ferroviário de passageiros.

Tabela 19 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0145

<b>Meta Quantitativa Regionalizada</b>						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Realizar estudos e projetos para implantação de 511 km de trem de alta velocidade	Km	511,00	0,00	0,00	0,00
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Vetor Logístico Centro-Sudeste	Km	307,00	0,00	0,00	0,00
2	Vetor Logístico Leste	Km	204,00	0,00	0,00	0,00

## Objetivo 0146

Conectar as Zonas de Processamento e Transformação Mineral (ZPTM) e as Áreas de Relevante Interesse Mineral (ARIM) aos polos industriais e comerciais.

Tabela 20 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0146

<b>Metas Quantitativas Regionalizadas</b>						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Realizar estudos para implantação de 365 km de conexão ferroviária nas ARIM'S e ZPTM'S	Km	365,00	0,00	0,00	0,00
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Vetor Logístico Centro-Norte	Km	90,00	0,00	0,00	0,00
2	Vetor Logístico Nordeste Meridional	Km	200,00	0,00	0,00	0,00
3	Vetor Logístico Nordeste Setentrional	Km	75,00	0,00	0,00	0,00

## Objetivo 0147

Ordenar o tráfego ferroviário nos perímetros urbanos das cidades, de forma a reduzir os riscos de acidentes, melhorar a operação ferroviária e reduzir os impactos socioambientais.

Tabela 21 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0147

<b>Metas Quantitativas Regionalizadas</b>						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Construir 7 contornos ferroviários	Unidade	7,00	2,00	2,00	28,57
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Vetor Logístico Centro-Sudeste	Unidade	2,00	0,00	2,00	100,00
2	Vetor Logístico Leste	Unidade	1,00	0,00	0,00	0,00
3	Vetor Logístico Nordeste Meridional	Unidade	2,00	0,00	0,00	0,00
4	Vetor Logístico Sul	Unidade	2,00	0,00	0,00	0,00

Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
2	Realizar 5 adequações ferroviárias em perímetro urbano	Unidade	5,00	1,00	2,00	40,00
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Região Sul	Unidade	1,00	0,00	1,00	100,00
2	Vetor Logístico Centro-Sudeste	Unidade	3,00	1,00	1,00	33,33
3	Vetor Logístico Leste	Unidade	1,00	0,00	0,00	0,00

### Objetivo 0148

Fomentar a adequação dos trechos ferroviários existente, os quais limitam a integração da malha e o crescimento da capacidade, por meio de alteração de bitola, mudança de geometria ou duplicação de linhas.

Tabela 22 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0148

Meta Quantitativa Regionalizada						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Adequar 150 km de trechos ferroviários	Km	150,00	36,25	169,70	113,13
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Vetor Logístico Centro-Norte	Km	150,00	36,25	169,70	113,13

### Objetivo 0149

Aumentar a competitividade no transporte ferroviário, induzindo a entrada de novos operadores de transportes multimodais, proporcionando uma redução no custo do frete.

Tabela 23 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0149

Meta Quantitativa Regionalizada						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Construção de 9 integrações intermodais e intramodais	Unidade	9,00	1,00	6,00	22,22
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Vetor Logístico Centro-Norte	Unidade	2,00	0,00	2,00	100,00
2	Vetor Logístico Centro-Sudeste	Unidade	5,00	1,00	4,00	80,00
3	Vetor Logístico Leste	Unidade	2,00	0,00	0,00	0,00

## Objetivo 0484

Assegurar condições permanentes de trafegabilidade, segurança e eficiência ao operadores da malha ferroviária nacional, por meio da manutenção contínua da infraestrutura, da superestrutura e dos sistemas da vias férreas.

Tabela 24 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0484

<b>Meta Quantitativa Regionalizada</b>						
<b>Sequencial</b>	<b>Descrição da Meta</b>	<b>Unidade medida</b>	<b>a) Prevista 2015</b>	<b>b) Realizada em 2015</b>	<b>c) Realizada até 2015</b>	<b>d) % Realização (c/a)</b>
1	Realizar a manutenção permanente em 1.536 km de ferrovias federais	Km	1.536,00	309,00	309,00	20,12
<b>Regionalização da Meta</b>		<b>Unidade medida</b>	<b>a) Prevista 2015</b>	<b>b) Realizada em 2015</b>	<b>c) Realizada até 2015</b>	<b>d) % Realização (c/a)</b>
1	Vetor Logístico Centro-Norte	Km	855,00	309,00	309,00	36,14
2	Vetor Logístico Centro-Sudeste	Km	681,00	0,00	0,00	0,00

## Objetivo 1002

Ampliar, por meio de contrato de concessão, a oferta da prestação de serviço aos usuários das ferrovias federais, propiciando mais segurança e qualidade no deslocamento.

Tabela 25 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 1002

<b>Meta Quantitativa Regionalizada</b>						
<b>Sequencial</b>	<b>Descrição da Meta</b>	<b>Unidade medida</b>	<b>a) Prevista 2015</b>	<b>b) Realizada em 2015</b>	<b>c) Realizada até 2015</b>	<b>d) % Realização (c/a)</b>
1	Realizar estudos para concessão de 10.417 km em trechos ferroviários federais	Km	10.417,00	0,00	10.327,00	99,14
<b>Regionalização da Meta</b>		<b>Unidade medida</b>	<b>a) Prevista 2015</b>	<b>b) Realizada em 2015</b>	<b>c) Realizada até 2015</b>	<b>d) % Realização (c/a)</b>
1	Vetor Logístico Centro-Norte	Km	480,00	0,00	457,00	95,21
2	Vetor Logístico Centro-Sudeste	Km	3.327,00	0,00	3.260,00	97,99
3	Vetor Logístico Leste	Km	3.959,00	0,00	3.959,00	100,00
4	Vetor Logístico Nordeste Meridional	Km	1.101,00	0,00	1.101,00	100,00
5	Vetor Logístico Nordeste Setentrional	Km	400,00	0,00	400,00	100,00
6	Vetor Logístico Sul	Km	1.150,00	0,00	1.150,00	100,00

## Análise dos programas temáticos 2072 - Transporte Ferroviário

### 1. Visão Consolidada do Programa

O Programa 2072 é fundamental para a maior integração do território nacional e está orientado para o aperfeiçoamento de nosso atual cenário logístico de transportes, voltado para a obtenção de uma maior competitividade econômica nacional.

O modo de transporte ferroviário possui como característica marcante sua elevada capacidade para transportar grandes volumes de carga a longas distâncias, com eficiência energética, capaz de agregar vantagens competitivas comprovadas sobre longos percursos, quando comparado ao modo de transporte rodoviário.

Um país como o Brasil, que possui uma dimensão territorial de mais de 8,5 milhões km<sup>2</sup> e imensos volumes de cargas agrícolas e minerais por serem transportadas, não pode prescindir de uma alternativa estratégica, como a ferrovia. O Programa de Transporte Ferroviário busca contribuir para o aumento da competitividade de nossa economia, a partir do potencial que o possui para a redução dos custos de transporte, parcela significativa dos custos logísticos nacionais.

A malha ferroviária nacional, de acordo com a Declaração de Rede ANTT 2015 é de 28.363,28 km. O planejamento governamental para o setor procura promover a mudança na matriz de transportes por meio dos seguintes eixos estruturantes: Ferrovia Norte-Sul, Nova Transnordestina, Integração Oeste-Leste (FIOL), Integração Centro-Oeste (FICO), Ferronorte e Ferrovia do Pantanal.

Avanços no setor ferroviário podem conferir ao País ganhos econômicos. A consolidação de uma malha ferroviária capaz de promover a interoperabilidade com os outros modais de transportes é condição necessária para a promoção de maiores fluxos de cargas e passageiros. Busca-se o desenvolvimento do transporte ferroviário, com maior eficiência energética e menores custos operacionais.

A expansão da malha ferroviária federal prevê a construção de novas ferrovias, conexões e acessos, para tornar o modal ferroviário mais atrativo à movimentação de grandes volumes de cargas, a longas distâncias. Com foco em conexões com vias fluviais e rodoviárias, busca-se contribuir para o aumento da capilaridade dos modos de transporte em importantes zonas de processamento, consumo e importação e exportação.

### 2. Principais desafios

Os principais desafios do programa de transporte ferroviário estão relacionados à busca do necessário equilíbrio entre as características da malha ferroviária nacional e seu modelo de exploração.

Como principal desafio relacionado às características da atual malha, ressaltam-se os três tipos de bitola (distância entre os trilhos de uma via férrea) existentes no País: a métrica, a larga e a padrão. Atualmente, nossas ferrovias são planejadas e projetadas para serem construídas em bitola larga de 1,6 metros o que permite que vagões de maior capacidade sejam construídos e possam trafegar com maior velocidade.

Com relação ao modelo de exploração o desafio é ser esse capaz de propiciar um maior acesso à malha ferroviária, de forma que diversos setores da economia possam usufruir mais da infraestrutura.

### 3. Resultados Relevantes

#### a. Expansão da Malha Ferroviária do País

A ampliação do sistema ferroviário nacional é uma oportunidade para a consolidação da política de investimentos públicos e privados que fortaleça nosso desenvolvimento econômico e socioambiental, apoiado na exploração sustentável de nossas fronteiras minerais e agrícolas. Os novos investimentos visam ao aumento da competitividade da economia.

Foram realizadas inspeções nas obras de implantação dos projetos de infraestrutura de transporte ferroviário de cargas autorizadas na malha operacional, bem como nas obras de ampliação da malha concedida. Trata-se, essencialmente, do acompanhamento físico dos projetos sob o ponto de vista regulatório, em que se avaliam aspectos relacionados ao escopo, prazo e qualidade dos empreendimentos.

As inspeções são priorizadas em função do valor do investimento, extensão dos segmentos em obra ou concluídos, interesse público do projeto, histórico de vistorias anteriores e análise de relatórios de monitoramento encaminhados pelas concessionárias.

Nos quatro anos do PPA 2012-2015 foram executados: 855,0 km da Ferrovia Norte Sul - Palmas/TO a Anápolis/GO; 251,0 km da Ferrovia Ferronorte – Alto Araguaia/MT a Rondonópolis/MT; 610,0 km da Ferrovia Norte Sul – Ouro Verde/GO a Estrela d' Oeste/SP; 463,2 km da Ferrovia Transnordestina e 423,0 km da Ferrovia de Integração Oeste-Leste – Ilhéus/BA a Barreiras/BA.

#### b. Conexões e acessos ferroviários

Trechos ferroviários inoperantes são aqueles onde não há tráfego de trens cargueiros ou de passageiros, e os trechos subutilizados são aqueles em que o tráfego de trens está muito abaixo da real capacidade da via férrea.

Conexões ferroviárias são linhas ferroviárias construídas para a ligação de trechos de ferrovias que antes não se interligavam. Já os acessos ferroviários são pequenos trechos de linhas férreas que visam a expansão de um ramal ferroviário até um pólo concentrador de cargas, capaz de integrar ainda mais os demais modos de transporte.

Parte da malha encontra-se inoperante ou subutilizada por falta de conexões e acessos ferroviários com impacto na eficiência.

O objetivo 0142 construiu 54,0 km de conexões e acessos dos trechos ferroviários entre Parnamirim (PE) e Riacho Santa Rosa (PE) conectando a pólos concentradores e/ou consumidores de cargas, buscando-se tornar trechos ferroviários antes inoperantes ou subutilizados, em atrativos e potenciais pólos indutivos para os investimentos públicos e privados.

#### c. Contornos e variantes

A inserção histórica dos aglomerados urbanos ao longo do sistema ferroviário nacional teve potencial para impactar o resultado da velocidade média comercial verificada nas ferrovias brasileiras.

O fluxo de trens e a movimentação de veículos e pedestres se ressentem em algumas áreas urbanas ou conurbadas em função do crescimento desordenado de eventual crescimento desordenado das cidades. Congestionamentos, lentidão do tráfego rodoviário e ferroviário,

acidentes e problemas de travessias de veículos e pedestres são efeitos esperados, para cuja solução este objetivo procura dar resposta.

Um conjunto de intervenções diferenciadas para cada tipo de tráfego ferroviário, construção de contornos ou anéis ferroviários, se apresenta como solução conveniente para melhoria da distribuição do tráfego em zonas urbanas das cidades.

Consegue-se, assim, retirar o fluxo de trens de carga de dentro das áreas urbanas, aumentando a velocidade das composições, com melhoria da operação ferroviária e redução dos impactos socioambientais com ganhos econômicos significativos.

Ao longo do PPA 2012-2015, foram aprovados 10 projetos de contornos e adequações ferroviárias (Araraquara/SP, Joinville/SC, São Francisco do Sul/SC, Três Lagoas/MS, Divinópolis/MG, Barra Mansa/RJ, Maringá/PR, Mogi das Cruzes/SP, São Carlos/SP e Paverama/RS).

Foram construídos dois contornos e realizadas duas adequações ferroviárias em perímetro urbano: Contorno de Araraquara/SP, Contorno de Três Lagoas/MS, Rebaixamento Ferroviário de Maringá/PR e Adequação Ferroviária em Paverama/RS.

#### d. Adequação de Trechos Ferroviários existentes

A malha ferroviária brasileira se desenvolveu ao longo do tempo com características distintas, o que não favorece a integração de trechos ferroviários e de regiões do país e reduz o número potencial de rotas que clientes e operadores poderiam utilizar.

Diferentes padrões e alternativas de traçado, raios de curvatura e principalmente bitolas foram adotados, para que se viabilizassem, à época, novas ferrovias pela iniciativa privada e governamental, a partir de cenários econômicos restritivos para o investimento em infraestrutura ferroviária.

Com a mudança para um cenário econômico mais favorável no início da década de 70, optou-se por padronizar a expansão da nossa malha férrea em bitola larga. Este novo conceito ganhou força devido à aptidão desta bitola para a maior produtividade do transporte ferroviário. Com a implantação de um terceiro trilho, tornando a via férrea em bitola mista; com a mudança de geometria ou a duplicação de linhas e ampliação de trechos em bitola larga, fortalecem-se as ligações entre as regiões brasileiras.

A globalização pressiona por maior produtividade no transporte de cargas e passageiros.

Existe um plano de investimentos e/ou recuperação de ativos, o qual visa ao aumento de capacidade e melhoria na segurança operacional dos trechos ferroviários, embasado pela pactuação de metas de desempenho, dentre as quais, o aumento no volume de transporte e a redução no índice de acidentes.

Foi alcançado, ao longo do quadriênio, 113% da meta, com a execução de um total de 169,7 km de via, considerando todos os segmentos da Expansão Estrada de Ferro Carajás.

A extrapolação da meta se deu em razão da Concessionária impor um ritmo mais acelerado da obra em relação ao inicialmente previsto.

#### e. Construção de Pátios Intermodais e Intramodais

O transporte intermodal e multimodal é uma atividade básica que trata da movimentação de mercadorias, caracterizada pela utilização de mais de uma modalidade de transporte, da origem até o destino final. A intermodalidade caracteriza-se pela emissão individual de documento de transporte para cada modal, bem como pela divisão de responsabilidade entre os transportadores.

Na multimodalidade existe a emissão de apenas um documento de transporte (conhecimento de transporte) cobrindo o trajeto total da carga. Este documento é emitido pelo Operador de Transporte Multimodal (OTM), que é a pessoa jurídica responsável pela realização do transporte de cargas, da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros.

A atividade do Operador de Transporte Multimodal (OTM) de cargas depende de prévia habilitação e registro. Em 2015, foram habilitados 73 OTM, dentre os quais 14 foram amparados pelo Acordo Sobre Facilitação do Transporte Multimodal entre Argentina, Paraguai e Uruguai.

Uma das medidas adotadas para fortalecer a competitividade no sistema ferroviário é a implementação de estruturas intermodais para facilitar a integração, reduzir custos de transportes e agilizar a circulação de mercadorias.

Ao longo do Plano Plurianual 2012-2015 foi realizada a construção das seguintes estruturas:

Tabela 26 - Obras de estruturas de integração

<b>Estruturas de Integração</b>	<b>Localização</b>	<b>Situação Atual</b>
Pátio de Palmas/Porto Nacional/TO	Trecho Palmas/TO – Anápolis/GO, no Tramo Sul da Ferrovia Norte-Sul	Obra concluída em 2013
Pátio de Gurupi/TO	Trecho Palmas/TO – Anápolis/GO, no Tramo Sul da Ferrovia Norte-Sul	Obra concluída em 2013
Pátio de Anápolis/GO	Trecho Palmas/TO – Anápolis/GO, no Tramo Sul da Ferrovia Norte-Sul	Obra concluída em 2014
Pátio de Uruaçu/GO	Trecho Palmas/TO – Anápolis/GO, no Tramo Sul da Ferrovia Norte-Sul	Obra concluída em 2015
Pátio de Tutóia/SP	Araraquara/SP	Obra concluída em 2014
Pátio de Três Lagoas/MS	Três Lagoas/MS	Obra concluída em 2014

Fonte: VALEC e DNIT, janeiro de 2016.

Além da implantação de pátios intermodais, teve curso no período do PPA, a opção pelo desenvolvimento do estudo de localização dos Centros de Integração Logística (CIL) que são uma contribuição ao incentivo para a entrada de novos operadores de transporte multimodal, já que busca facilitar a integração entre os vários modais de transporte, na expectativa de obter a redução de custos de fretes, a partir de uma melhor racionalização da malha multimodal.

Entende-se por CIL os pontos de conexão modal obtido por meio da construção dos seguintes tipos de estrutura de integração: plataforma logística, terminal intermodal, centro de distribuição e porto seco.

Em 2015, o Ministério dos Transportes publicou o documento intitulado “Estudos e Pesquisas para o Desenvolvimento de Metodologia para a Implementação de Centros de Integração Logística com vistas a subsidiar Políticas Públicas voltadas à Promoção da Intermodalidade no Transporte de Cargas”. A estratégia do projeto CIL foca no desenvolvimento de modelo matemático para a identificação de potenciais locais prioritários para sua instalação.

#### f. Estudos de Concessões Ferroviárias

Para avançar no processo de modernização da infraestrutura e da logística ferroviárias do país, o Governo Federal, em agosto de 2012, lançou o Programa de Investimentos em Logística (PIL), visando ampliar os investimentos públicos e privados em infraestrutura de transportes. Nesse sentido, foram apresentadas as prioridades do Governo Federal no que se referem ao modo ferroviário, quais sejam: concessão das novas estradas de ferro construídas; indução de novos investimentos no âmbito das concessões já existentes; e fomento e garantia da interoperabilidade do Subsistema Ferroviário Federal (SFF).

A Primeira Etapa do PIL contemplava a construção de novas Estradas de Ferro (EF), perfazendo cerca de 10 mil quilômetros de ferrovia a serem construídas em bitola larga. Os trechos incluídos nesse programa foram objeto de estudos e audiências públicas que permitiram aferir com mais precisão sua viabilidade no curto prazo. A partir de tais conclusões, o Governo Federal, em junho de 2015, anunciou a Segunda Etapa do PIL, a qual considera o aperfeiçoamento do modelo de concessão já existente (Modelo Vertical), permitindo que os OFI adquiram capacidade ociosa diretamente das concessionárias verticais, estimulando, assim, a interoperabilidade do SFF. A Segunda Etapa do PIL inclui a concessão de novas ferrovias e novos investimentos em concessões existentes. Essas ações totalizam R\$ 86,4 bilhões de investimentos projetados.

Até 2015, foram realizados estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA) em 10.975,0 km de ferrovias, superando a meta de 10.417 km de ferrovias a serem estudadas. Os estudos concluídos são: Açailândia-Barcarena (457 km); Estrela D'Oeste-Dourados (659 km); Lucas do Rio Verde – Campinorte (883 km); Maracaju-Lapa (989 km); Nova Iguaçu-Vila Velha (572 km); Feira de Santana-Ipojuca (882 km); Prudente de Moraes-Campos dos Goytacazes (648 km); Anápolis-Corinto (775 km); Mairinque-Rio Grande (1.653 km); Belo Horizonte-Candeias (1.102 km); Lapa-Paranaguá-Pontal do Paraná (198 km); Feira de Santana - Juazeiro – Parnamirim (621 km) e os trechos da Ferrovia Norte Sul entre Ouro Verde e Estrela D'Oeste e Porto Nacional e Anápolis (1.536 km).

#### g. Modelo de Concessão Ferroviária

O novo modelo de concessão ferroviária proposto originalmente pelo Governo Federal (Modelo Horizontal) previa, dentre outras premissas, a possibilidade de prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas por meio dos Operadores Ferroviários Independentes (OFI), serviço esse desvinculado da exploração da infraestrutura ferroviária (vide Lei nº 12.743/2012).

Cumprido dizer que os OFI poderão atuar em regime de competição com as concessionárias ferroviárias verticais no âmbito do Subsistema Ferroviário Federal (SFF).

Para a viabilização da implantação do Modelo Horizontal, seria necessária a aquisição, pela VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S/A, de capacidade operacional das concessionárias horizontais, bem como aquisição de capacidade ociosa das concessionárias verticais, para posterior oferta pública aos OFI.

Contudo, a implantação do novo modelo de concessões ferroviárias mostrou-se incompatível com o agravamento das condições fiscais e econômicas enfrentadas pelo país, haja vista o grande esforço financeiro que seria exigido da União, caso se optasse pela adoção do modelo horizontal. O modelo horizontal previa alocar a assunção de todos os riscos econômicos dessa operação à VALEC, a quem caberia o ônus de assumir o risco de demanda, garantindo a remuneração do capital investido pelas concessionárias horizontais.

Nesse cenário, optou-se pelo aperfeiçoamento do atual Modelo Vertical de concessão ferroviária, equiparando os Operadores Ferroviários Independentes às atuais concessionárias verticais para fins de aquisição e uso da capacidade ociosa existente no Subsistema Ferroviário Federal. Assim, esses operadores poderão celebrar Contratos Operacionais Específicos (COE) diretamente com as concessionárias verticais, visando ao compartilhamento da infraestrutura ferroviária federal que lhe é concedida, o qual poderá ocorrer na modalidade de Tráfego Mútuo (TM) e de Direito de Passagem (DP). Importante consignar que esses COE regularão os direitos e as obrigações das partes referentes aos aspectos técnicos, econômicos, de segurança, de utilização de capacidade, dentre outros.

O aperfeiçoamento do referido modelo de concessão passa, necessariamente, por adequações e revisões: do Decreto nº 8.129/2013, que institui a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Federal e dispôs sobre a atuação da Valec para o desenvolvimento dos sistemas de transporte ferroviário; do Decreto nº 8.134/2013, que estruturou a Valec para a execução das atividades de desenvolvimento dos sistemas de transporte ferroviário; da Resolução ANTT nº 3.695/2011, que aprovou o Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo no Subsistema Ferroviário Federal; e da Resolução ANTT nº 4.348/2014, que aprovou o Regulamento do Operador Ferroviário Independente para a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura ferroviária.

#### 4. Considerações Finais

A consolidação de uma malha ferroviária capaz de promover a interoperabilidade com outros modais de transportes é condição necessária para a promoção de maiores fluxos de cargas e passageiros. Avanços neste setor podem conferir ao País ganhos econômicos com maior eficiência energética e menores custos operacionais, quando comparado ao modal rodoviário.

Almeja-se o resgate do transporte ferroviário como alternativa logística, com quebra de monopólio na oferta de serviços e redução de tarifas.

A exploração do serviço público de transporte ferroviário e a exploração da infraestrutura ferroviária foram objeto de descentralização estatal, por meio de outorga, que culminou na celebração de contratos de concessão com vigência de até 30 (trinta) anos, podendo ser prorrogada por igual período.

Para o acompanhamento da evolução das concessionárias ferroviárias, o Poder Concedente estabeleceu dois parâmetros: as metas regulamentares de produção e as metas regulamentares de segurança.

Objetivando celebrar novos contratos de concessão com os agentes econômicos, o Governo Federal almeja construir as seguintes Estradas de Ferro:

- Lucas do Rio Verde/MT – Sinop/MT – Miritituba/PA (com estimados 1.100 km – a construir);
- Ouro Verde de Goiás/GO – Estrela d'Oeste/SP (682 km – em obras), integrante da Ferrovia Norte Sul, e trecho Estrela d'Oeste/SP – Três Lagoas/MS (288 km – a construir), totalizando cerca de 970 km;
- Porto Nacional/TO – Anápolis/GO (855 km – concluído) e Açailândia/MA – Barcarena/PA (575 km – a construir), totalizando cerca de 1.430 km, ambos integrantes da Ferrovia Norte Sul;
- Rio de Janeiro – Espírito Santo, com aproximadamente 580 km; e

• Campinorte/GO – Lucas do Rio Verde/MT – Sapezal/MT – Porto Velho/RO – Peru, integrantes da Ferrovia Bioceânica, com aproximadamente 3.500 km, a construir no lado brasileiro, cuja conexão ao litoral peruano permitirá acesso aos mercados asiáticos. Já se encontra concluído o Projeto Básico para o trecho Lucas do Rio Verde/MT - Campinorte/GO (900 km).

Os resultados obtidos pelo programa transporte ferroviário demonstram os avanços no sistema de transporte de maneira a se permitir a fluidez do tráfego, a segurança e a modernização de forma a garantir uma logística ferroviária eficiente.

As análises situacionais dos atributos relativos aos programas temático do PPA, em 2015, de responsabilidade da SPNT são apresentadas a seguir, com suas respectivas situações:

1) Objetivo 0144 – Aumentar a interligação ferroviária como os países da América do Sul, fortalecendo os eixos de integração e desenvolvimento.

#### Análise Situacional Objetivo:

A redução dos custos de logística é um importante fator de estímulo para o comércio entre os países da América do Sul. O modal ferroviário é relevante para se alcançar este objetivo. No contexto Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana (IIRSA/COSIPLAN/UNASUL) foi elencado um conjunto de projetos relevantes para a integração da região, dentre eles a ligação ferroviária entre os portos de Paranaguá, no Brasil, e Antofagasta, no Chile e portos do Peru. O interesse do Brasil, neste particular, alcança também a estratégia de rotas alternativas para o transporte de mercadorias com destino aos mercados em expansão do Oriente.

Especificamente para este projeto, o Brasil elaborou estudo de viabilidade denominado “Corredor Bioceânico Ferroviário” abrangendo pesquisas e estudos técnico, econômico, financeiro, jurídico-regulatório de distintas alternativas do sistema logístico ferroviário de carga entre os portos no Sul/Sudeste do Brasil e os portos no Chile. Tal estudo foi financiado pelo Fundo de Estruturação de Projetos (FEP) do BNDES e realizado por um consórcio de empresas brasileiras sob a supervisão de uma Comissão Quadripartite (Brasil, Paraguai, Argentina e Chile), criada em nível das chancelarias de cada país. O relatório consolidado em 14 de setembro de 2011 foi submetido e aprovado no âmbito da II Reunião Ordinária de Ministras e Ministros do Conselho de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN/UNASUL) realizada em Brasília, em 30 de novembro de 2011, adotado como justificativa e referencial para a instituição do Grupo de Trabalho (GT) de Integração Ferroviária, presidido pela República Oriental do Uruguai.

Houve uma reunião do referido GT, ocorrida na cidade do Rio de Janeiro, no dia 12 de setembro de 2014. Na ocasião, foi apresentada a situação da infraestrutura ferroviária e planos de cada país. Outras reuniões de cunho multilateral e bilateral foram realizadas no decorrer de 2014. A definição de uma estratégia de financiamento e implementação do trecho brasileiro está em discussão pelos órgãos envolvidos.

Entre os dias 10 e 11 de junho de 2015, os membros do GT voltaram a se reunir na cidade de Santa Cruz de La Sierra, Bolívia, para discutir o Corredor Ferroviário Bioceânico Paranaguá-Antofagasta e o Bioceânico Central Brasil-Bolívia-Peru. Durante as reuniões, os países envolvidos apresentaram relatórios sobre a situação dos corredores em seus respectivos territórios, os avanços dos estudos em curso e abordaram a questão regulatória, cujas normas operacionais vigentes carecem de atualização no marco do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), com vistas a suprimir eventuais entraves futuros no transporte ferroviário de cargas transfronteiriços entre os países membros.

2) Objetivo 0145– Fomentar o transporte ferroviário de passageiros

## Análise Situacional do Objetivo:

Há uma grande oportunidade logística e comercial no desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros com composições de trens de alto e médio desempenho, considerando velocidade, conforto e segurança no deslocamento, garantindo-se agilidade comercial competitiva com o transporte rodoviário. Em função disso, o MT desenvolveu o “Projeto de Trens Regionais de Passageiros”, cujo objetivo é resgatar o uso das estradas de ferro brasileiras em benefício direto de seus cidadãos, com a reimplantação dos trens de passageiros em várias regiões do País, buscando-se aproveitar linhas férreas existentes em operação de cargas, com capacidade ociosa e possibilidade de compartilhar tais linhas com o transporte de passageiros.

Os projetos de trens regionais, turísticos e de alta velocidade foram concebidos a partir do “Programa de Resgate dos Transportes Ferroviários de Passageiros”, vinculado ao Plano de Revitalização das Ferrovias, lançado pelo Ministério em 2003.

Os estudos iniciais sobre os trens regionais de passageiros datam de 1996 e foram originalmente concebidos pelo Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES), que contratou a Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ/COPPE) para desenvolver estudos que identificassem trechos viáveis à sua implantação.

No Brasil, alguns trechos ferroviários estão sendo devolvidos pelas concessionárias, em razão de não apresentarem condições viáveis para o transporte de cargas e dos reduzidos níveis de utilização desses trechos.

Com o advento do projeto trens regionais do MT, os trabalhos desenvolvidos utilizaram alguns princípios adotados nos estudos desenvolvidos pela COPPE/UFRJ, entre os quais:

- Porte ou relevância dos municípios: trechos que contassem com pelo menos um município com mais de 100.000 habitantes;
- Extensão da linha: extensão máxima de cada trecho de 200 km, podendo ser implantado em etapas;
- Ociosidade da linha: trechos com baixa densidade de cargas, com tráfego compartilhado na mesma linha e, naqueles adensados, em linha independente;
- Apoio institucional manifestado em respostas a questionários encaminhados aos executivos dos governos municipais e a órgãos dos estados que tratam do setor transportes;
- Desempenho dos serviços: por trens modernos, seguros, confortáveis e com velocidade e tarifas competitivas com o transporte rodoviário.

Junto à manifestação de interesse local/regional, foi também avaliada a condição da infraestrutura e da concessão, por intermédio de informações solicitadas à ANTT, RFFSA e DNIT.

Segundo tais critérios, foram selecionados pelo MT quatorze trechos para possível implantação, localizados em todas as regiões providas de estradas de ferro conforme a seguir: SE (São Cristóvão-Aracaju-Laranjeiras); PR (Londrina – Maringá); RS (Bento Gonçalves – Caxias do Sul e Pelotas – Rio Grande); PE (Recife Caruaru); RJ (Campos – Macaé e Santa Cruz – Mangaratiba); MG (Belo Horizonte – Ouro Preto – Conselheiro Lafaiete e Bocaiúva – Montes Claros – Janaúba); SC (Itajaí – Blumenau – Rio do Sul); SP (Campinas – Araraquara e São Paulo – Itapetininga); BA (Conceição da Feira - Salvador – Alagoinhas) e MA/PI (Codó – Teresina). A esses se acrescenta, ainda, a ligação São Luís a Itapecuru-Mirim no Estado do Maranhão, passando

por Bacabeiras/MA, onde ocorrerá a implantação de um polo industrial de grande porte, acarretando um incremento nos fluxos de deslocamentos da força de trabalho entre a Capital e Itapecuru-Mirim, para atender ao mercado gerado no polo.

Os estudos de viabilidade, já concluídos, contemplaram os seguintes trechos:

No Estado do Rio Grande do Sul: Bento Gonçalves – Caxias do Sul e Pelotas – Rio Grande.

No Estado do Paraná: Londrina – Maringá.

No Estado da Bahia: Conceição da Feira - Salvador – Alagoinhas.

Nos Estados do Piauí e do Maranhão: Codó (MA) - Teresina (PI) - Altos (PI) e Itapecuru-Mirim (MA) - São Luiz (MA).

O Ministério, por intermédio da SPNT manteve entendimentos com os Ministérios das Cidades e do Planejamento, objetivando criar um ambiente institucional para discussão do assunto, com uma agenda de trabalho que contaria com especialistas das três pastas, com vistas ao equacionamento técnico e econômico para permitir a implantação e a operacionalização dos Trems Regionais, bem como promover a sua integração com os outros modais.

Assim, ao longo de 2015, as diretrizes adotadas foram no sentido de envidar esforços para viabilizar a implementação dos projetos, contanto, para isso, com a participação da iniciativa privada, ficando a SFAT responsável por esta iniciativa.

Metas 2012-2015.

Implantar o Sistema Gerencial Único com todo o banco de dados de infraestrutura de transportes centralizado.

Análise Situacional da Meta

O planejamento do projeto de levantamento, documentação e categorização dos metadados<sup>1</sup> de bases de dados georreferenciados existentes no MT e nos órgãos vinculados foi iniciado em 2012.

O Projeto visava efetuar o levantamento e documentação dos metadados de todos os sistemas desenvolvidos com, tecnologias de geoprocessamento, existentes no Ministério e órgãos vinculados (DNIT, ANTT, ANTAQ e VALEC), a fim de subsidiar o estabelecimento das diretrizes e padrões para a implantação de banco de dados georreferenciados do MT, observando o estabelecido pela Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais (INDE), instituída pelo Decreto nº 6.666, de 2008 e as normas relativas à cartografia nacional, criadas pela Comissão Nacional de Cartografia (CONCAR). A importância do trabalho proposto pode ser medida pelas vantagens a obter com o emprego de padrões de metadados, tais como:

- diminuição nos custos tecnológicos na produção e utilização de dados georreferenciados;
- aumento na comunicação e integração de dados georreferenciados;
- aumento na quantidade de produtores potenciais da informação; e
- aumento de dados produzidos.

Ao final de 2013, com a finalidade de uma melhor adequação entre os órgãos vinculados e órgãos afins ou de objetivos colimados, a proposta inicial evoluiu para uma estratégia mais abrangente, de sorte que se desenvolveu o Planejamento Estratégico de Geoinformações em

---

<sup>1</sup> Metadados: Conjunto de informações descritivas sobre os dados, incluindo as características do seu levantamento, produção, qualidade e estrutura de armazenamento, essenciais para promover a sua documentação, integração e disponibilização, bem como possibilitar a sua busca e exploração (Decreto 6.666/08, Art. 2º, inciso II).

Transportes (PEGEO), em conjunto com as entidades vinculadas ao MT e com a SEP, ANTAQ e a SAC.

Como previsto, no ano de 2014, o PEGEO foi concluído e atingiu o objetivo de estabelecer missão, visão, valores, objetivos estratégicos, indicadores, metas e iniciativas estratégicas para o uso de geoinformação no setor de transportes, com qualidade tal que o tornou um plano exequível, contínuo, atual e representativo.

A estratégia estabelecida pelo PEGEO busca padronizar as informações, mantendo-as atualizadas e prevenindo riscos de duplicidade de informações produzidas internamente ou solicitadas de outras entidades. Prima, ainda, pela diminuição dos riscos de contratações de levantamento de informações repetidas, o que geraria gastos desnecessários; uso de informações desatualizadas; ambiguidades e atraso nas demandas internas e externas.

A Infraestrutura de Dados Espaciais em Transportes (IDE-T), iniciativa do PEGEO, consiste em sistema gerencial único e centralizado do banco de dados de infraestrutura de transporte. Com a total implantação da IDE-T, os resultados esperados são: padronização, governança, atualização, acessibilidade e disponibilização eficientes e eficazes no setor transportes.

Em 2015 foram concretizadas as seguintes etapas no processo de implantação da IDE-T: (i) cadastro e gestão de metadados; (ii) *design* de mapas; (iii) diagnóstico do conteúdo geográfico; (iv) edição de dados; (v) modelagem do banco de dados; e (vi) tutorial de publicação de dados no portal.

O projeto visa aprimorar a disponibilidade, qualidade e integração das informações para o setor transportes e público externo, atendendo ao Decreto nº 6.666, de 2008 referente à INDE.

Dentre os produtos desenvolvidos no projeto, está o Portal da IDE-T que proporciona acesso interativo aos dados de transportes atualizados, integrados, interoperáveis e consistentes, visto que a geoinformação do setor transportes pode ser acessada de forma dinâmica e confiável.

## PROGRAMA TEMÁTICO 2072 – TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

### Objetivo 0234

Fortalecer os corredores hidroviários garantindo condições de navegabilidade.

Tabela 27 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0234

Metas Quantitativas Regionalizadas						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Eliminar 2 pontos críticos em hidrovias	Unidade	2,00	0,00	0,00	0,00
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Vetor Logístico Centro-Norte	Unidade	1,00	0,00	0,00	0,00
2	Vetor Logístico Sul	Unidade	1,00	0,00	0,00	0,00

Sequencia 1	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
2	Garantir manutenção e melhorias nos corredores hidroviários em 9.785 km	Km	9.785,00	6.019,00	-	61,51
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Vetor Logístico Amazônico	Km	4.534,00	1.086,00	-	23,95
2	Vetor Logístico Centro-Norte	Km	500,00	999,00	-	199,80
3	Vetor Logístico Centro-Sudeste	Km	2.608,00	2.246,00	-	86,12
4	Vetor Logístico Leste	Km	455,70	0,00	-	0,00
5	Vetor Logístico Nordeste Meridional	Km	915,30	1.371,00	-	149,79
6	Vetor Logístico Sul	Km	772,00	317,00	-	41,06

\* Não se aplica - Meta não Cumulativa

### Objetivo 0236

Aumentar a integração hidroviária com os países da América do Sul fortalecendo os eixos de integração e desenvolvimento.

Tabela 28 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0236

Meta Quantitativa Regionalizada						
Sequencia 1	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Elaborar 2 estudos de integração hidroviária sulamericana	Unidade	2,00	0,00	0,00	0,00
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Eixo da Hidrovia Paraguai- Paraná	Unidade	1,00	0,00	0,00	0,00
2	Eixo Mercosul-Chile	Unidade	1,00	0,00	0,00	0,00

### Objetivo 0278

Desenvolver o transporte aquaviário de passageiros e misto (passageiros e cargas) na Região Norte.

Tabela 29 - Metas quantitativas regionalizadas do objetivo 0278

Metas Quantitativas Regionalizadas						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Adequar a infraestrutura do Porto de Manaus	Unidade	1,00	0,32	0,32	32,00
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Vetor Logístico Amazônico	Unidade	1,00	0,32	0,32	32,00

Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
2	Estruturar plano para a implantação, ampliação e modernização do transporte aquaviário de passageiros na Região Norte	Unidade	1,00	0,00	0,00	0,00
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Vetor Logístico Amazônico	Unidade	1,00	0,00	0,00	0,00

Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
3	Implantar 52 Instalações Portuárias Públicas, na Região Norte	Unidade	52,00	5,00	29,00	55,77
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Vetor Logístico Amazônico	Unidade	47,00	5,00	29,00	61,70
2	Vetor Logístico Centro-Norte	Unidade	5,00	0,00	0,00	0,00

## Análise dos programas temáticos 2073 - Transporte Hidroviário

### 1. Visão Consolidada do Programa

O programa transporte hidroviário tem como objetivo principal estruturar o planejamento, a gestão, a operação e o controle, dando continuidade à regulação do setor e garantindo a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas. Esse objetivo contribui para o fortalecimento dos corredores hidroviários garantindo maiores condições de navegabilidade e aumentando a possibilidade de integração e desenvolvimento hidroviário.

A rede fluvial nacional, conforme dados do Ministério dos Transportes, possui cerca de 42.000 km de extensão, subdivididos em 28.000 km de vias navegáveis, dos quais cerca de 60% estão localizadas na Bacia Amazônica. Dos 28.000 km de vias navegáveis, 13.000 km são utilizados economicamente e destes, 9.785 km são utilizados comercialmente. É importante destacar que há 14.000 km da rede fluvial nacional que dependem de intervenções para se tornarem navegáveis.

O Subsistema Aquaviário Federal é composto de vias navegáveis; portos marítimos e fluviais; eclusas e outros dispositivos de transposição de nível; interligações aquaviárias de bacias hidrográficas, instalações e estruturas destinadas à operação e à segurança da navegação aquaviária.

A via navegável refere-se aos rios ou superfícies aquáticas que permitem a navegação em condições naturais. A hidrovia, por outro lado, são as vias navegáveis que sofreram implementações e intervenções tornando-as viáveis ao transporte aquaviário em grande escala.

Desta forma, apesar de possuir infraestrutura natural para navegação, a maioria das vias navegáveis precisa de intervenções como dragagens para se tornar plenamente navegável durante o ano todo. Além disso, ações como sinalização, balizamento, derrocamento e destocamento são

exemplos que podem tornar mais seguras as navegações fluvial e lacustre, garantindo assim, redução na quantidade de acidentes, aumento na velocidade média de deslocamento e redução no tempo de viagem.

A integração do sistema aquaviário com o terrestre é condição necessária para a ocorrência da intermodalidade eficiente. É imprescindível a existência de portos ou terminais fluviais para que a transferência de carga ou de passageiros possa ser realizada. A localização adequada, a qualidade e operacionalidade dessas instalações são fundamentais para promover o transporte hidroviário.

O termo “terminais” é utilizado para mencionar de forma geral as instalações portuárias, sem levar em consideração suas diversas formas jurídicas, a saber: (i) Portos Organizados, (ii) Terminais de Uso Privativo (TUP) - (exclusivo, misto e turismo), (iii) Estação de Transbordo de Cargas (ETC) e (iv) Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4). A Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte é a utilizada nas operações portuárias de movimentação de passageiros, de mercadorias ou ambas, destinados ou provenientes do transporte de navegação interior.

O transporte de passageiros por hidrovias é uma das principais formas de locomoção na Região Norte do país. Essa região possui, por características naturais, vasta malha hidrográfica natural interligando diversos municípios de reduzida malha rodoviária. Logo, o transporte fluvial é relevante para as comunidades locais e assume uma importância socioeconômica. Historicamente, o transporte hidroviário na região amazônica sempre teve como característica a informalidade em suas operações. Hoje, entretanto, como resultado de trabalhos educativos, campanhas e ações que visam à regularização da atividade, o setor vem progressivamente elevando os padrões de operação formal na região.

## 2. Principais desafios

A ampliação da participação do modo hidroviário na matriz de transportes é uma importante alternativa a redução dos custos logísticos, em especial no que se refere aos custos de escoamento da produção agrícola do interior do País.

Pode-se citar como desafios no período, as restrições operacionais à navegabilidade como vãos de pontes inadequados (tanto em relação à largura da embarcação quanto à altura), ausência de alternativas para transposição de trechos não navegáveis e restrições que obrigam o desmembramento de comboios fluviais em algumas eclusas, diminuindo a eficiência na utilização do modo.

A interação com o setor elétrico se dá com a construção de usinas hidrelétricas nas vias navegáveis. Apesar de em alguns casos as usinas permitirem a navegação em trechos antes não navegáveis em função do lago formado pela represa, a hidrelétrica pode se tornar um obstáculo para a continuidade de navegação na hidrovia. Assim, a navegabilidade nos principais corredores hidroviários, onde são transportados os maiores volumes de cargas, deve ser compatibilizada com a construção de novas hidrelétricas, no sentido de prever, simultaneamente, formas de transpor as barragens.

O Plano Hidroviário Estratégico (PHE) publicado em 2013 se consolidou como principal instrumento da política de planejamento para o setor. No horizonte de longo prazo definido pelo PHE, a priorização de investimentos foi estabelecida com base em uma análise de multicritérios apoiada sobre quatro pilares: sustentabilidade econômica; coesão institucional; sustentabilidade ambiental e sustentabilidade social. O PHE é o documento que destaca temas relevantes para a estratégia governamental de melhoria do modelo de gestão do setor de Transporte Hidroviário.

Atualmente, o PHE está integrado ao Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI) que orienta estratégias e ações voltadas para os corredores hidroviários do Amazonas, Madeira, São Francisco, Paraguai, Tocantins, Tapajós, Hidrovias do Sul e Tietê - Paraná. No âmbito do PHE são tratadas definições sobre conjunto de intervenções relativas à sinalização náutica, balizamento, dragagem, derrocamento, alargamento de pontes e construção ou melhoramentos em sistemas de transposição e eclusas.

O Plano contribuiu na definição de metas que envolvem a eliminação de pontos críticos em hidrovias, instalações portuárias públicas de pequeno porte e manutenção de corredores hidroviários.

### 3. Resultados Relevantes

#### a. Manutenção e Melhorias nos Corredores Hidroviários

Com vistas ao atendimento das diretrizes da política de transportes do Governo Federal, permaneceram, em 2015, as ações orientadas para a manutenção das condições de navegabilidade em aproximadamente 6.000 km de hidrovias federais.

Em 2015, foi concluído o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do corredor hidroviário Brasil-Uruguai (MERCOSUL). Outros cinco estudos encontram-se em fase final de elaboração, com previsão de término para 2016. São eles: Amazonas; Tapajós; Paraguai; São Francisco e Tocantins.

Já em relação aos empreendimentos que estão em fase de execução, podemos destacar as intervenções previstas para a Hidrovia do Tietê, as dragagens de manutenção do rio Taquari e Paraguai e sinalização de trechos da Hidrovia do Paraná.

Com relação à Hidrovia do Tietê, já foram repassados ao Governo do Estado de São Paulo, um montante de R\$ 96,0 milhões, de um total previsto de R\$ 923,0 milhões. As ações implantadas continuam em plena execução e têm como finalidade a adequação e melhoria de canais, pontes e eclusas.

Atinente às ações de manutenção dos sistemas de transposição fluviais, é relevante frisar que prosseguem os contratos de operação das eclusas de Tucuruí/PA, no rio Tocantins, e das eclusas de Três Irmãos/SP, no rio Tietê. Foi publicado, em 2015, novo Edital de Licitação para a contratação das obras de derrocamento do Pedral do Lourenço, em uma extensão de 43,0 km, orçado em cerca de R\$ 560 milhões. O projeto, no rio Tocantins, é relevante para a integração logística entre os corredores Norte, Centro-Sul, Sul e Sudeste do País, pois permitirá a navegação, durante todo o ano, entre Marabá e a foz do Tocantins.

Ainda em 2015 foi firmado, com a Marinha, Termo de Execução Descentralizada para a revitalização da sinalização náutica da Hidrovia do Madeira. Continuam vigentes os termos para a manutenção da sinalização e para o balizamento da Hidrovia do Paraguai em toda sua extensão (tramos Sul e Norte) e os contratos para sinalização de toda a Hidrovia do Paraná.

#### b. Instalações Portuárias Públicas

A construção das Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) na região Norte do Brasil, onde o modal hidroviário é preponderante, representa importante medida de caráter socioeconômico, visto que os investimentos permitem a circulação regional de pessoas, melhoram o

transporte de mercadorias, sendo indispensável à promoção de uma melhor qualidade de vida para a população local.

Vale observar a construção de 29 IP4, no PPA 2012 – 2015, destacando-se:

- Estado do Amazonas: foram concluídas as obras das instalações públicas de pequeno porte dos Municípios de Beruri, Boa Vista do Ramos, Canutama, Carauari, Coari, Codajás, Eirunepé, Fonte Boa, Guajará, Ipixuna, Itamarati, Itapiranga, Japurá, Novo Aripuanã, Tonantins e Tapauá. As IP4 dos Municípios de Itacoatiara (novo terminal), Apuí, Borba, e Autazes encontram-se em fase de obras. As IP4 de Apuí, Borba e Autazes tem conclusão prevista para 2016.

- Estado do Pará: Em 2015, os projetos executivos das IP4 dos Municípios de São Miguel do Guamá, Augusto Corrêa (Distrito de Pirimirim), Juruti, Abaetetuba, Oriximiná, Viseu, Belém e Cametá foram concluídos e as obras foram iniciadas. Os empreendimentos de Santarém, São Miguel do Guamá, Augusto Corrêa (Distrito de Pirimirim), Juruti, Abaetetuba e Oriximiná têm sua conclusão prevista para 2016. Em relação às IP4 dos Municípios de Conceição do Araguaia, Tucuruí e Altamira, os projetos e as obras serão contratados em 2016.

- Estado de Roraima: foi concluída a IP4 no Município de Caracarái.

- Estado de Rondônia: foi concluído o terminal fluvial de Cai n'Água, em Porto Velho-RO.

#### 4. Considerações Finais

Um dos principais temas que tem permeado a discussão sobre políticas de transportes é o surgimento de novas fronteiras de produção agrícola e extrativismo mineral, com vistas à exportação. Estas têm demandado o surgimento de novas rotas de saída, que não sobrecarreguem os portos da região centro-sul.

No entanto, é fundamental que o atendimento de tais necessidades leve em consideração tanto as populações locais afetadas pelos novos empreendimentos como os potenciais gerados pela construção da nova infraestrutura, que podem levar à redução das desigualdades entre as regiões do país. Além disso, o Estado brasileiro deve atender outros públicos usuários de transporte: agricultura familiar, indústria (tanto para exportação como para consumo local) e passageiros.

O Brasil possui grandes bacias hidrográficas. O transporte hidroviário, apesar de difícil implantação, tem apresentado custos baixos e tem promovido o desenvolvimento regional demonstrando a viabilidade de sua integração aos diferentes sistemas de transporte.

A retomada do planejamento já havia se dado a partir da elaboração do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT, 2007). Posteriormente, foi elaborado o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP, 2010) e agora o Plano Hidroviário Estratégico (PHE, 2013), que deverão ser integrados ao PNLI. Esses planos influenciam o programa de investimento federal, principalmente o PIL.

Para beneficiar o transporte hidroviário, neste PPA 2012-2015 foram executadas ações visando garantir a navegabilidade em mais de seis mil quilômetros das hidrovias federais. Destacam-se as obras de dragagem pontual no rio Taquari (corredor do MERCOSUL), dragagem no tramo norte do rio Paraguai, bem como a sinalização nos trechos I a IV do rio Paraná. Foram concluídos vinte e nove terminais hidroviários na região amazônica, de grande alcance socioeconômico uma vez que esses empreendimentos permitem a circulação regional da população, melhoram o transporte de mercadorias e promovem melhorias na qualidade de vida.

Em vista disso tudo, afirmamos que o transporte hidroviário no Brasil é a alternativa fundamental para a redução de custos logísticos e para promoção do desenvolvimento regional brasileiro, principalmente na Região Norte do país.

## PROGRAMA TEMÁTICO 2055 – DESENVOLVIMENTO PRODUTIVO

### Objetivo 0757

Modernizar, renovar e ampliar a frota mercante brasileira e o parque nacional de estaleiros de modo a atender à navegação de longo curso, de cabotagem e navegação interior.

Tabela 30 - Metas quantitativas do objetivo 0757

Meta Quantitativa Regionalizada						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Fomentar a contratação de R\$ 24,5 bilhões em projetos de embarcações com recursos do Fundo da Marinha Mercante - FMM	R\$ Bilhões	24,50	3,20	23,75	96,94

Meta Quantitativa Regionalizada						
Sequencial	Descrição da Meta	Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Fomentar a construção de 12 estaleiros com recursos do Fundo da Marinha Mercante - FMM	Unidade	12,00	2,00	8,00	66,67
Regionalização da Meta		Unidade medida	a) Prevista 2015	b) Realizada em 2015	c) Realizada até 2015	d) % Realização (c/a)
1	Vetor Logístico Amazônico	Unidade	1,00	1,00	1,00	100,00
2	Vetor Logístico Centro-Sudeste	Unidade	2,00	0,00	1,00	50,00
3	Vetor Logístico Leste	Unidade	4,00	1,00	3,00	75,00
4	Vetor Logístico Nordeste Setentrional	Unidade	2,00	0,00	2,00	100,00
5	Vetor Logístico Sul	Unidade	3,00	0,00	1,00	33,33

Fonte: SPO/MT

A análise desse objetivo está apresentada no Relatório de Gestão da Secretaria de Fomento para Ações de Transportes (SFAT)

### 3.3.2. Execução física e financeira das ações da Lei Orçamentária Anual de responsabilidade da unidade

Os quadros 3.3.2.1 a seguir relacionam as ações relacionadas ao Programa Temático do PPA de responsabilidade da Unidade

Quadro 3.3.2.1 - Ações relacionadas a programa temático do PPA de responsabilidade da UPC – OFSS

Identificação da Ação	
Código	12JP Tipo:
Título	Apoio a Construção do Rodoanel – Trecho Norte – No Estado de São Paulo
Iniciativa	00B1- Construção do Rodoanel de São Paulo – SP – 021/SP

Objetivo	Ordenar o tráfego rodoviário de passagem nos trechos de perímetro urbano que possuam nível de serviço inadequado ou alto índice de acidentes, por meio de intervenções nas rodovias federais. Código: 0136					
Programa	Transporte Rodoviário		Código: 2075		Tipo:	
Unidade Orçamentária	Ministério dos Transportes					
Ação Prioritária	( X ) Sim ( ) Não Caso positivo: ( X ) PAC ( ) Brasil sem Miséria ( ) Outras					
<b>Lei Orçamentária do exercício</b>						
<b>Execução Orçamentária e Financeira</b>						
<b>Dotação</b>		<b>Despesa</b>			<b>Restos a Pagar do exercício</b>	
<b>Inicial</b>	<b>Final</b>	<b>Empenhada</b>	<b>Liquidada</b>	<b>Paga</b>	<b>Processados</b>	<b>Não Processados</b>
13.500.000	13.500.000	13.500.000	2.557.341	0	5.047.136	0
<b>Execução Física</b>						
<b>Descrição da meta</b>		<b>Unidade de medida</b>	<b>Meta</b>			
			<b>Prevista</b>	<b>Reprogramada</b>	<b>Realizada</b>	
Não se aplica						
<b>Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores</b>						
<b>Execução Orçamentária e Financeira</b>			<b>Execução Física - Metas</b>			
<b>Valor em 1º janeiro</b>	<b>Valor Liquidado</b>	<b>Valor Cancelado</b>	<b>Descrição da Meta</b>	<b>Unidade de medida</b>	<b>Realizada</b>	
0			Não se aplica			

<b>Identificação da Ação</b>						
Código	14KV		Tipo:			
Título	Apoio a implantação de Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do Rio Tiete/SP					
Iniciativa	00Q8 - Adequação da navegabilidade da Hidrovia do Rio Tietê e afluentes					
Objetivo	Fortalecer hidrovias garantindo condições de navegabilidade.				Código: 0234	
Programa	Transporte Hidroviário		Código: 2073		Tipo:	
Unidade Orçamentária	Ministério dos Transportes					
Ação Prioritária	( X ) Sim ( ) Não Caso positivo: ( X ) PAC ( ) Brasil sem Miséria ( ) Outras					
<b>Lei Orçamentária do exercício</b>						
<b>Execução Orçamentária e Financeira</b>						
<b>Dotação</b>		<b>Despesa</b>			<b>Restos a Pagar do exercício</b>	
<b>Inicial</b>	<b>Final</b>	<b>Empenhada</b>	<b>Liquidada</b>	<b>Paga</b>	<b>Processados</b>	<b>Não Processados</b>
11.659.643	11.659.643	9.608.000	0	0	3.962.981	190.827.184
<b>Execução Física</b>						
<b>Descrição da meta</b>		<b>Unidade de medida</b>	<b>Meta</b>			
			<b>Prevista</b>	<b>Reprogramada</b>	<b>Realizada</b>	
Não se aplica						
<b>Restos a Pagar Não processados - Exercícios Anteriores</b>						
<b>Execução Orçamentária e Financeira</b>			<b>Execução Física - Metas</b>			
<b>Valor em 1º janeiro</b>	<b>Valor Liquidado</b>	<b>Valor Cancelado</b>	<b>Descrição da Meta</b>	<b>Unidade de medida</b>	<b>Realizada</b>	
194.790.166	0	0	Não se aplica			

Os quadros 3.3.2.2 a seguir relacionam as ações do orçamento de investimento.

Quadro 3.3.2.2 - Ações do orçamento de investimento

Identificação da Ação							
Código	26.122.0807.4101.0021			Tipo: Manutenção			
Título	Manutenção e Adequação de Bens Imóveis, No Estado do Maranhão – MA						
Iniciativa							
Objetivo	Código:						
Programa	Programa de Gestão e Manutenção de Infraestrutura de Empresas Estatais Código: 0807      Tipo:						
Unidade Orçamentária	39.214						
Ação Prioritária	( X ) Sim ( ) Não      Caso positivo: ( ) PAC ( ) Brasil sem Miséria ( ) Outras						
Execução Financeira e Física							
Execução Orçamentária e Financeira				Execução Física – Meta			
Dotação Inicial	Dotação Final	Valor Realizado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Previsto	Reprogramado	Realizado
40.000	40.000	0	Não há meta física				

Identificação da Ação							
Código	26.122.0807.4102.0021			Tipo: Manutenção			
Título	Manutenção e Adequação de Bens Móveis, Veículos, Máquinas e Equipamentos - No Estado do Maranhão – MA						
Iniciativa							
Objetivo	Código:						
Programa	Programa de Gestão e Manutenção de Infraestrutura de Empresas Estatais Código: 0807      Tipo:						
Unidade Orçamentária	39.214						
Ação Prioritária	( X ) Sim ( ) Não      Caso positivo: ( ) PAC ( ) Brasil sem Miséria ( ) Outras						
Execução Financeira e Física							
Execução Orçamentária e Financeira				Execução Física – Meta			
Dotação Inicial	Dotação Final	Valor Realizado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Previsto	Reprogramado	Realizado
20.000	20.000	0	Não há meta física				

Identificação da Ação							
Código	26.122.0807.4103.0021			Tipo: Manutenção			
Título	Manutenção e Adequação de Ativos de Informática, Informação e Teleprocessamento - No Estado do Maranhão – MA						
Iniciativa							
Objetivo	Código:						
Programa	Programa de Gestão e Manutenção de Infraestrutura de Empresas Estatais Código: 0807      Tipo:						

Unidade Orçamentária	39.214						
Ação Prioritária	( X ) Sim ( ) Não Caso positivo: ( ) PAC ( ) Brasil sem Miséria ( ) Outras						
<b>Execução Financeira e Física</b>							
<b>Execução Orçamentária e Financeira</b>			<b>Execução Física – Meta</b>				
Dotação Inicial	Dotação Final	Valor Realizado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Previsto	Reprogramado	Realizado
20.000	20.000	0	Não há meta física				

### Análise Situacional

Não obstante existir a previsão de despesa com investimento administrativo no exercício financeiro de 2015, a Administração da CODOMAR decidiu por não executar o orçamento, uma vez que entendeu não ser, o gasto, conveniente e oportuno, em razão das iminentes alterações previstas para a Empresa.

### 3.3.3. Fatores intervenientes no desempenho orçamentário

Em função dos ajustes fiscais que vem ocorrendo no país, houve imposição de limites orçamentários e financeiro o que colaborou para execução orçamentária inferior ao previsto.

### 3.3.4. Restos a pagar de exercícios anteriores

O Quadro 3.3.4.1 a seguir, traz a relação dos restos a pagar processados/não processados de exercícios anteriores.

Quadro 3.3.4.1 - Restos a pagar inscritos de exercícios anteriores

Valores em R\$ 1,00

<b>Restos a Pagar não Processados</b>				
Ano de Inscrição	Montante 01/01/2015	Pagamento	Cancelamento	Saldo a pagar 31/12/2015
2014	175.106.893,5	28.980.009,4	7.142.574,0	138.984.310,1
2013	56.547.168,2	3.372.835,8	2.359.854,9	50.814.477,5
2012	10.921.544,4	0,00	0,00	10.921.544,4
2010	57.175,6	0,00	2.369,1	54.806,5
2009	2.343.190,7	0,00	2.343.190,7	0,00
2008	626.185,5	0,00	626.185,5	0,00
2007	5.290.610,8	0,00	5.290.610,8	0,00
<b>Restos a Pagar Processados</b>				
Ano de Inscrição	Montante 01/01/2015	Pagamento	Cancelamento	Saldo a pagar 31/12/2015
2014	0,00	0,00	0,00	0,00
2013	1.791.216,8	1.252.051,2	0,00	539.165,6
2012	0,00	0,00	0,00	0,00

Fonte: SIAFI.

## Análise Crítica

Além dos valores demonstrados no quadro acima, também consta registrado na conta contábil 6.3.1.1.0.00.00 Restos a Pagar Não Processados a Liquidar o valor de R\$ 1.218.753,94, referente ao saldo de créditos recebidos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) para campanhas publicitárias, empenhos 2011NE800647 e 2014NE800518 em nome de Link/Bagg Comunicação e Propaganda Ltda.

Foi cancelado no exercício de 2015 o montante de R\$ 8.326.666,24 de Restos a Pagar Não Processados a Liquidar de Exercícios Anteriores, devido encerramentos de contratos, falta de justificativa para execução das despesas, em atenção ao Decreto nº 8.407, de 24 de fevereiro de 2015.

Do saldo do exercício de 2010, R\$ 54.806,50, referem-se a serviços de telefonia e R\$ 235.195,38 do total do exercício de 2013 trata de despesas com fundo de imprensa nacional, serviços de propaganda e de restos a pagar a liquidar bloqueados. Esses valores estão em análise para verificação da possibilidade de cancelamento no exercício de 2016, juntamente com os saldos dos exercícios de 2014 e 2015.

Foi cancelado no exercício de 2015 o valor de R\$ 9.429.910,77 da UG 390056 – Subsecretaria de Assuntos Administrativos (SAAD), relativo a valores inscritos como Restos a Pagar Não Processado a Liquidar/Bloqueados, por não ter justificativa para manutenção das respectivas notas de empenho, de conformidade com o decreto nº 8.407, de 24 de fevereiro de 2015.

### 3.3.5. Execução descentralizada com transferência de recursos

Os diversos Quadros 3.3.5.1 a seguir, demonstram o resumo dos instrumentos e dos montantes transferidos nos últimos três exercícios das Unidades concedentes ou contratantes.

Quadro 3.3.5.1 - Resumo dos instrumentos celebrados e dos montantes transferidos nos últimos três exercícios (SE)

Unidade concedente ou contratante						
Nome:	Secretaria Executiva (SE)					
UG/GESTÃO:	390004/00001					
Modalidade	Quantidade de instrumentos celebrados			Montantes repassados no exercício (em R\$ 1,00)		
	2015	2014	2013	2015	2014	2013
Convênio						
Contrato de repasse						
Descentralização			01			15.920.000,00
Totais			01			15.920.000,00

Fonte: SIAFI

O quadro acima trata do Termo de Cooperação Técnica nº 04/2013, de competência da Assessoria de Comunicação Social – ASCOM/GM/MT, que tem por objeto a elaboração de campanha publicitária com vistas à mudança de atitude da população para prevenção de acidentes nas rodovias durante férias e coibir uso de transportes clandestinos para viagens interestaduais. Foi celebrado diretamente pela Secretaria Executiva/MT. A unidade responsável pelo acompanhamento técnico e pela prestação de contas é a ASCOM/GM/MT.

Quadro 3.3.5.1 - Resumo dos instrumentos celebrados e dos montantes transferidos nos últimos três exercícios (SAAD)

Unidade concedente ou contratante						
Nome:	Subsecretaria de Assuntos Administrativos (SAAD)					
UG/GESTÃO:	390004/00001					
Modalidade	Quantidade de instrumentos celebrados			Montantes repassados no exercício (em R\$ 1,00)		
	2015	2014	2013	2015	2014	2013
Convênio						
Contrato de repasse						
Descentralização		01	01		266.101,23	190.000,00
Totais		01	01		266.101,23	190.000,00

Fonte: SIAFI

O quadro acima trata do Termo de Cooperação Técnica nº 67750, firmado com a Universidade Federal do Pará – UFPA, para apoio metodológico e realização de mapeamento de competência e avaliação de clima organizacional do Ministério dos Transportes, mediante descentralização de recursos. O responsável pelo acompanhamento técnico e prestação de contas dos recursos é a COGEP/SAAD/SE/MT.

Quadro 3.3.5.1 - Resumo dos instrumentos celebrados e dos montantes transferidos nos últimos três exercícios (SPNT)

Unidade concedente ou contratante						
Nome:	Secretaria de Política Nacional de Transportes (SPNT)					
UG/GESTÃO:	390004/00001					
Modalidade	Quantidade de instrumentos celebrados			Montantes repassados no exercício (em R\$ 1,00)		
	2015	2014	2013	2015	2014	2013
Convênio						
Contrato de repasse						
Descentralização	02	03	01	3.194.604,89	4.584.988,71	2.522.906,75
Totais	02	03	01	3.194.604,89	4.584.988,71	2.522.906,75

Fonte: SIAFI

O quadro acima trata dos seguintes termos: (1) Termo de Cooperação Técnica nº 682373, firmado com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), para atualização da Política Ambiental do Ministério dos Transportes; (2) Termo de Cooperação Técnica nº 677344, firmado com a Universidade do Rio de Janeiro (UFRJ), para elaboração de Estudo e Pesquisa para desenvolvimento de metodologia para implementação de Centros de Integração Logística (CIL); (3) Termo de Cooperação Técnica nº 673370, firmado com a Universidade Federal Fluminense (UFF), para elaboração de estudo e pesquisas de natureza tecnológica e econômica em subsídio ao aprimoramento da política de outorgas de rodovias federais e (4) Termo de Cooperação Técnica nº 682372, firmado com a Universidade Federal Fluminense (UFF), contratação de serviços técnicos especializados para o desenvolvimento de modelos de documentos eletrônicos aplicados aos processos logísticos com ênfase em comércio exterior de carga conteneurizada.

A unidade responsável pelo acompanhamento técnico e prestação de contas dos recursos é a SPNT/MT.

Quadro 3.3.5.1 - Resumo dos instrumentos celebrados e dos montantes transferidos nos últimos três exercícios (COGEP)

Unidade concedente ou contratante						
Nome:	Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas (COGEP)					
UG/GESTÃO:	390007/00001					
Modalidade	Quantidade de instrumentos celebrados			Montantes repassados no exercício (em R\$ 1,00)		
	2015	2014	2013	2015	2014	2013
Convênio	01	01	01	32.518.991,63	36.783.422,00	38.207.865,68
Contrato de repasse						
Descentralização						
Totais	01	01	01	32.518.991,63	36.783.422,00	38.207.865,68

Fonte: SIAFI

O quadro acima trata de convênio firmado com a Fundação Geap Autogestão em Saúde, a fim de proporcionar aos servidores do Ministério, ativos ou inativos e seus respectivos grupos familiares definidos, bem como aos pensionistas, a possibilidade de ingresso em plano de saúde.

Os Quadros abaixo de números 3.3.5.2 demonstram o resumo da prestação de contas sobre transferências concedidas pela UJ na modalidade de convênio, termo de cooperação e de contratos de repasse das Unidades Concedentes.

Quadro 3.3.5.2 - Resumo da prestação de contas sobre transferências concedidas pela UJ na modalidade de convênio, termo de cooperação e de contratos de repasse. (SE) Valores em R\$ 1,00

Unidade Concedente					
Nome: Secretaria Executiva (SE)					
UG/GESTÃO: 390004/00001					
Exercício da Prestação das Contas	Quantitativos e montante repassados		Instrumentos (Quantidade e Montante Repassado)		
			Convênios	Contratos de repasse	Descentralização
Exercício do relatório de gestão	Contas Prestadas	Quantidade			01
		Montante Repassado			15.920.000,00
	Contas NÃO Prestadas	Quantidade			
		Montante Repassado			
Exercícios anteriores	Contas NÃO Prestadas	Quantidade			
		Montante Repassado			

Fonte: SIAFI

O quadro acima se refere ao Termo de Cooperação Técnica nº 04/2013, é de competência da Assessoria de Comunicação Social – ASCOM/GM/MT, e tem por objeto a elaboração de campanha publicitária com vistas à mudança de atitude da população para prevenção de acidentes nas rodovias durante férias e coibir uso de transportes clandestinos para viagens interestaduais. Foi celebrado diretamente pela Secretaria Executiva/MT. A unidade responsável pelo acompanhamento técnico e pela prestação de contas é a ASCOM/GM/MT.

Quadro 3.3.5.2 - Resumo da prestação de contas sobre transferências concedidas pela UJ na modalidade de convênio, termo de cooperação e de contratos de repasse. (SAAD) Valores em R\$ 1,00

Unidade Concedente					
Nome: Subsecretaria de Assuntos Administrativos (SAAD)					
UG/GESTÃO: 390004/00001					
Exercício da Prestação das Contas	Quantitativos e montante repassados		Instrumentos (Quantidade e Montante Repassado)		
			Convênios	Contratos de repasse	Descentralização
Exercício do relatório de gestão	Contas Prestadas	Quantidade			01
		Montante Repassado			190.000,00
	Contas NÃO Prestadas	Quantidade			
		Montante Repassado			
Exercícios anteriores	Contas NÃO Prestadas	Quantidade			
		Montante Repassado			
		Montante Repassado			

Fonte: SIAFI

O quadro acima trata do Termo de Cooperação Técnica nº 67750, firmado com a Universidade Federal do Pará – UFPA, para apoio metodológico e realização de mapeamento de competência e avaliação de clima organizacional do Ministério dos Transportes, mediante descentralização de recursos. O responsável pelo acompanhamento técnico e prestação de contas dos recursos é a COGEP/SAAD/SE/MT.

Quadro 3.3.5.2 - Resumo da prestação de contas sobre transferências concedidas pela UJ na modalidade de convênio, termo de cooperação e de contratos de repasse. (SPNT) Valores em R\$ 1,00

Unidade Concedente					
Nome: Secretaria de Política Nacional de Transportes (SPNT)					
UG/GESTÃO: 390004/00001					
Exercício da Prestação das Contas	Quantitativos e montante repassados		Instrumentos (Quantidade e Montante Repassado)		
			Convênios	Contratos de repasse	Descentralização
Exercício do relatório de gestão	Contas Prestadas	Quantidade			01
		Montante Repassado			1.914.826,19
	Contas NÃO Prestadas	Quantidade			
		Montante Repassado			
Exercícios anteriores	Contas NÃO Prestadas	Quantidade			
		Montante Repassado			

Fonte: SIAFI

O quadro acima trata do Termo de Cooperação Técnica nº 673370 firmado com a Universidade Federal Fluminense (UFF), para elaboração de estudo e pesquisas, de natureza tecnológica e econômica em subsídio ao aprimoramento da política de outorgas de rodovias federais. A unidade responsável pelo acompanhamento técnico e prestação de contas dos recursos é a SPNT/MT.

Quadro 3.3.5.2 - Resumo da prestação de contas sobre transferências concedidas pela UJ na modalidade de convênio, termo de cooperação e de contratos de repasse. (COGEP) Valores em R\$ 1,00

Unidade Concedente					
Nome: Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas (COGEP)					
UG/GESTÃO: 390007/00001					
Exercício da Prestação das Contas	Quantitativos e montante repassados		Instrumentos (Quantidade e Montante Repassado)		
			Convênios	Contratos de repasse	...
Exercício do relatório de gestão	Contas Prestadas	Quantidade	01		
		Montante Repassado	32.518.991,63		
	Contas NÃO Prestadas	Quantidade			
		Montante Repassado			
Exercícios anteriores	Contas NÃO Prestadas	Quantidade			
		Montante Repassado			

Fonte: SIAFI

O quadro acima trata de convênio firmado com a Fundação Geap Autogestão em Saúde a fim de proporcionar aos servidores do Ministério, ativos ou inativos e seus respectivos grupos familiares definidos, bem como aos pensionistas, a possibilidade de ingresso em plano de saúde.

Os Quadros abaixo de numeração 3.3.5.3 demonstram a situação da análise das contas prestadas no exercício de referência do relatório de gestão das Unidades Concedentes ou Contratantes.

Quadro 3.3.5.3 - Situação da análise das contas prestadas no exercício de referência do relatório de gestão (SE)

Valores em R\$ 1,00

Unidade Concedente ou Contratante				
Nome: Secretaria Executiva (SE)				
UG/GESTÃO: 390004/00001				
Contas apresentadas ao repassador no exercício de referência do relatório de gestão		Instrumentos		
		Convênios	Contratos de repasse	Descentralização
Contas analisadas	Quantidade aprovada			01
	Quantidade reprovada			
	Quantidade de TCE instauradas			
	Montante repassado (R\$)			15.920.000,00
Contas NÃO analisadas	Quantidade			
	Montante repassado (R\$)			

Fonte: SIAFI

O quadro acima trata do Termo de Cooperação Técnica nº 04/2013, é de competência da Assessoria de Comunicação Social – ASCOM/GM/MT, e tem por objeto a elaboração de campanha publicitária com vistas à mudança de atitude da população para prevenção de acidentes nas rodovias durante férias e coibir uso de transportes clandestinos para viagens interestaduais. Foi celebrado diretamente pela Secretaria Executiva/MT. A unidade responsável pelo acompanhamento técnico e pela prestação de contas é a ASCOM/GM/MT.

Quadro 3.3.5.3 - Situação da análise das contas prestadas no exercício de referência do relatório de gestão (SAAD)

Valores em R\$ 1,00

Unidade Concedente ou Contratante				
Nome: Subsecretaria de Assuntos Administrativos (SAAD)				
UG/GESTÃO: 390004/00001				
Contas apresentadas ao repassador no exercício de referência do relatório de gestão		Instrumentos		
		Convênios	Contratos de repasse	Descentralização
Contas analisadas	Quantidade aprovada			01
	Quantidade reprovada			
	Quantidade de TCE instauradas			
	Montante repassado (R\$)			190.000,00
Contas NÃO analisadas	Quantidade			
	Montante repassado (R\$)			

Fonte: SIAFI

O quadro acima trata do Termo de Cooperação Técnica nº 67750, firmado com a Universidade Federal do Pará – UFPA, para apoio metodológico e realização de mapeamento de competência e avaliação de clima organizacional do Ministério dos Transportes, mediante descentralização de recursos. O responsável pelo acompanhamento técnico e prestação de contas dos recursos é a COGEP/SAAD/SE/MT.

Quadro 3.3.5.3 - Situação da análise das contas prestadas no exercício de referência do relatório de gestão (SPNT)

Valores em R\$ 1,00

Unidade Concedente ou Contratante				
Nome: Secretaria de Política Nacional de Transportes (SPNT)				
UG/GESTÃO: 390004/00001				
Contas apresentadas ao repassador no exercício de referência do relatório de gestão		Instrumentos		
		Convênios	Contratos de repasse	Descentralização
Contas analisadas	Quantidade aprovada			01
	Quantidade reprovada			
	Quantidade de TCE instauradas			
	Montante repassado (R\$)			1.914.826,19
Contas NÃO analisadas	Quantidade			
	Montante repassado (R\$)			

Fonte: SIAFI

O quadro acima trata do Termo de Cooperação Técnica nº 682372, firmado com a Universidade Federal Fluminense – UFF, Contratação de serviços técnicos especializados para o Desenvolvimento de Modelos de Documentos Eletrônicos aplicados aos processos logísticos com ênfase em Comércio Exterior de Carga Conteneirizada. A unidade responsável pelo acompanhamento técnico e prestação de contas dos recursos é a SPNT/MT.

Quadro 3.3.5.3 - Situação da análise das contas prestadas no exercício de referência do relatório de gestão (COGEP)

Valores em R\$ 1,00

Unidade Concedente ou Contratante				
Nome: Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas (COGEP)				
UG/GESTÃO: 390007/00001				
Contas apresentadas ao repassador no exercício de referência do relatório de gestão		Instrumentos		
		Convênios	Contratos de repasse	...

Contas analisadas	Quantidade aprovada	01		
	Quantidade reprovada			
	Quantidade de TCE instauradas			
	Montante repassado (R\$)	32.518.991,63		
Contas NÃO analisadas	Quantidade			
	Montante repassado (R\$)			

Fonte: SIAFI

O quadro acima trata de convênio firmado com a Fundação Geap Autogestão em Saúde a fim de proporcionar aos servidores do Ministério, ativos ou inativos e seus respectivos grupos familiares definidos, bem como aos pensionistas, a possibilidade de ingresso em plano de saúde.

### Análise Crítica

Não ocorreram irregularidades sobre as transferências de recursos realizadas por esta UPC no exercício de referência do Relatório de Gestão. As prestações de contas ocorreram de forma regular e dentro do prazo previsto.

### 3.3.6. Informações sobre a execução das despesas

Quadro 3.3.6.1 - Despesa por modalidade de contratação

Unidade orçamentária: Ministério dos Transportes		Código UO: 39101		UGO: 39000
Modalidade de Contratação	Despesa liquidada		Despesa paga	
	2015	2014	2015	2014
<b>1. Modalidade de Licitação (a+b+c+d+e+f+g)</b>	<b>48.726.252,91</b>	<b>38.759.335,15</b>	<b>46.168.911,87</b>	<b>38.759.335,15</b>
a) Convite	0,00	0,00	0,00	0,00
b) Tomada de Preços	0,00	0,00	0,00	0,00
c) Concorrência	2.591.351,37	6.016.871,77	34.010,33	6.016.871,77
d) Pregão	46.134.901,54	32.742.463,38	46.134.901,54	32.742.463,38
e) Concurso	0,00	0,00	0,00	0,00
f) Consulta	0,00	0,00	0,00	0,00
g) Regime Diferenciado de Contratações Públicas	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>2. Contratações Diretas (h+i)</b>	<b>4.510.518,45</b>	<b>3.982.505,14</b>	<b>4.510.518,45</b>	<b>3.982.505,14</b>
h) Dispensa	3.017.717,34	2.724.090,45	3.017.717,34	2.724.090,45
i) Inexigibilidade	1.492.801,11	1.258.414,69	1.492.801,11	1.258.414,69
<b>3. Regime de Execução Especial</b>	<b>67.350,79</b>	<b>51.611,88</b>	<b>67.350,79</b>	<b>51.611,88</b>
j) Suprimento de Fundos	67.350,79	51.611,88	67.350,79	51.611,88
<b>4. Pagamento de Pessoal (k+l)</b>	<b>3.066.633.658,40</b>	<b>3.003.162.577,57</b>	<b>3.066.633.658,40</b>	<b>3.003.162.577,57</b>
k) Pagamento em Folha	3.066.400.561,35	3.002.777.888,11	3.066.400.561,35	3.002.777.888,11
l) Diárias	233.097,05	384.689,46	233.097,05	384.689,46
<b>5. Outros</b>	<b>56.092.384,54</b>	<b>63.137.403,57</b>	<b>56.092.384,54</b>	<b>63.137.403,57</b>
<b>6. Total (1+2+3+4+5)</b>	<b>3.176.030.165,09</b>	<b>3.109.093.433,31</b>	<b>3.173.472.824,05</b>	<b>3.109.093.433,31</b>

Fonte: Tesouro Gerencial. Dados fornecidos pela SPO/MT.

Quadro 3.3.6.2 - Despesa por grupo e elemento de despesa

Valores em R\$ 1,00

Unidade Orçamentária: Ministério dos Transportes			Código UO: 39101				UGO: 39000	
Despesas Correntes								
Grupos de Despesa	Empenhada		Liquidada		RP não processados		Valores Pagos	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
<b>1. Despesas de Pessoal</b>								
03-Pensões RPPS	2.023.014.148,42	1.965.571.732,77	2.023.014.148,42	1.965.022.559,16	0,00	549.173,61	2.023.014.148,42	1.965.022.559,16
01-Aposentadoria RPPS	865.435.341,26	886.281.659,50	865.197.003,64	886.070.405,92	238.337,62	211.253,60	865.197.003,64	886.070.405,92
11-Vencimentos e vantagens fixas – Pessoal civil	110.765.179,36	109.913.105,87	110.256.908,96	109.621.554,03	508.270,40	291.551,84	110.256.908,96	109.621.554,03
Demais elementos do grupo	69.026.357,16	43.056.714,89	67.932.500,33	42.063.369,00	1.093.856,83	993.345,89	67.932.500,33	42.063.369,00
<b>2. Juros e Encargos da Dívida</b>								
Nome do elemento de despesa								
...								
Demais elementos do grupo								
<b>3. Outras Despesas Correntes</b>								
37-Locação de mão de obra	39.547.782,49	38.730.647,33	34.655.586,18	29.887.920,15	4.892.196,31	8.842.727,18	34.655.586,18	29.887.920,15
93-Indenizações e Restituições	33.350.865,69	36.563.219,49	32.925.967,39	35.958.269,48	424.898,30	604.950,01	32.925.967,39	35.958.269,48
39-Outros serviços de terceiros PJ	23.546.158,43	36.491.794,77	16.391.784,44	17.476.597,73	7.154.373,99	19.015.197,04	16.391.784,44	17.476.597,73
Demais elementos do grupo	24.669.858,93	24.577.473,31	23.070.834,94	22.565.723,17	1.599.023,99	2.011.750,14	23.070.834,94	22.565.723,17

Despesas De Capital								
Grupos de Despesa	Empenhada		Liquidada		RP não Processados		Valores Pagos	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
<b>4. Investimentos</b>								
35-Serviço de Consultoria	13.500.000,00	0,00	2.557.341,04	0,00	10.942.658,96	0,00	0,00	0,00
51-Obras e instalações	9.608.000,00	0,00	0,00	0,00	9.608.000,00	0,00	0,00	0,00
52-Equipamentos e material permanente	1.298.372,19	6.528.268,89	28.089,75	130.101,50	1.270.282,44	6.398.167,39	28.089,75	130.101,50
Demais elementos do grupo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>5. Inversões Financeiras</b>								
Nome do elemento de despesa								
...								
...								
Demais elementos do grupo								
<b>6. Amortização da Dívida</b>								
Nome do elemento de despesa								
...								
...								
Demais elementos do grupo								

Fonte: Tesouro Gerencial. Dados fornecidos pela SPO/MT

Tabela 31 - Movimentação orçamentária externa por grupo de despesa (SPO)

Origem da Movimentação	UG		Classificação da ação	Despesas Correntes		
	Concedente	Recebadora		1 – Pessoal e Encargos Sociais	2 – Juros e Encargos da Dívida	3 – Outras Despesas Correntes
Concedidos						
Recebidos						
Origem da Movimentação	UG		Classificação da ação	Despesas de Capital		
	Concedente	Recebadora		4 – Investimentos	5 – Inversões Financeiras	6 – Amortização da Dívida
Concedidos	390002	DNIT				
Recebidos		393003	12JP	13.500.000,00		
		393003	14KV	9.608.000,00		

A tabela acima apresenta as dotações alocadas nas ações de Apoio à Implantação de Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do Rio Tietê – no Estado de São Paulo, e de Apoio à Construção do Rodoanel do Estado de São Paulo no exercício de 2015. Constaram do orçamento da Administração Direta, sendo, portanto, necessária a descentralização para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, UG 393003, por meio de destaque, conforme autorizações feitas pela Portarias MT nº 160, de 17/07/2015, nº 328, de 04/11/2015, e nº 347, de 10/11/2015, respectivamente.

Tabela 32 - Movimentação orçamentária externa por grupo de despesa (ASCOM)

Origem da Movimentação	UG		Classificação da ação	Despesas Correntes		
	Concedente	Recebadora		1 – Pessoal e Encargos Sociais	2 – Juros e Encargos da Dívida	3 – Outras Despesas Correntes
Concedidos						
Recebidos	110319	390004	20170001			15.000.000,00
Origem da Movimentação	UG		Classificação da ação	Despesas de Capital		
	Concedente	Recebadora		4 – Investimentos	5 – Inversões Financeiras	6 – Amortização da Dívida
Concedidos						
Recebidos						

Fonte: SIAFI

A tabela acima se refere a crédito recebido da Secretaria de Comunicação Social/PR para realização de campanha publicitária de prevenção de acidentes no trânsito.

#### Análise crítica da realização da despesa

Não houve alterações significativas ocorridas no exercício em análise nas modalidades de licitação, priorizando-se o pregão. Não se observou relevante concentração de despesas nas contratações por dispensa e inexigibilidade, mantendo aumento compatível com a atual realidade econômica.

Com relação à despesa com pessoal, houve um aumento compatível com a revisão da tabela remuneratória aplicada aos servidores do MT, o que alcança, inclusive, os pensionistas. Os valores referentes à despesa com pessoal estão constituídos em acordo à atualização prevista na Lei nº

12.778, de 2012, que fixou a remuneração e o reajuste de carreiras específicas, para os exercícios de 2012 a 2015, contemplando os cargos integrantes do Plano Geral de Cargos do Poder Executivo (PGPE), cargos comissionados/funções de confiança, funções gratificadas, bem como o valor do ponto da Gratificação de Desempenho do Plano Geral de Cargos do Poder Executivo.

Em decorrência da edição da Portaria MP nº 172, de 27 de maio de 2015, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), foram adotadas medidas de contingenciamento das despesas do exercício de 2015, ocasionando redução nas contratações para aquisição de equipamentos e material permanente, bem como prestação de serviços e, ainda, a revisão da gestão dos contratos vigentes, com vistas à adequação da execução dos serviços prestados aos novos limites de despesas estabelecidos.

Ainda em consequência do contingenciamento, houve remanejamento de dotação de despesas de investimento para custeio, de modo a atender às necessidades mínimas de despesas correntes, em face dos limites atribuídos a esta Pasta no exercício de 2015. Com isso os investimentos previstos na área de Tecnologia da Informação, bem como de infraestrutura predial, foram transferidos para o exercício de 2016.

### 3.3.7. Suprimentos de fundos, contas bancárias tipo B e cartões de pagamento do Governo Federal

Quadro 3.3.7.1 - Concessão de suprimento de fundos

Exercício Financeiro	Unidade Gestora (UG) do SIAFI		Meio de Concessão				Valor do maior limite individual concedido
			Conta Tipo B		Cartão de Pagamento do Governo Federal		
	Código	Nome ou Sigla	Quantidade	Valor Total	Quantidade	Valor Total	
2015	390004	CGRL	-	-	06	102.000,00	30.000,00
2014	390004	CGRL	-	-	08	120.000,00	40.000,00
2013	390004	CGRL	-	-	06	120.000,00	40.000,00

Fonte: SIAFI

Quadro 3.3.7.2 - Utilização de suprimento de fundos

Exercício	Unidade Gestora (UG) do SIAFI		Conta Tipo B		Cartão de Pagamento do Governo Federal			
					Saque		Fatura	
	Código	Nome ou Sigla	Quantidade	Valor Total	Quantidade	Valor dos Saques (a)	Valor das Faturas (b)	
2015	390004	CGRL	-	-	30	11.852,24	52.165,22	64.017,46
2014	390004	CGRL	-	-	31	10.980,00	46.086,83	57.066,83
2013	390004	CGRL	-	-	34	10.200,82	41.460,83	51.661,65

Fonte: SIAFI

Quadro 3.3.7.3 - Classificação dos gastos com suprimento de fundos no exercício de referência

Unidade Gestora (UG) do SIAFI		Classificação do Objeto Gasto		
Código	Nome ou Sigla	Elemento de Despesa	Subitem da Despesa	Total
390004	CGRL	339030	96	42.403,67
		339039	96	21.613,79

Fonte: SIAFI

## Análise Crítica

No exercício de 2015, esta UPC utilizou somente o Cartão de Pagamento do Governo Federal (CPGF), para pagamento de despesas por suprimento de Fundos.

O Ministério dos Transportes segue as determinações constantes na Instrução Normativa nº 01, de 04/06/2008, quanto à indicação de pessoas autorizadas a utilizar CPGF, quanto ao prazo de prestação de contas e documentação comprobatória.

O valor concedido no exercício de 2015 foi de R\$ 102.000,00, inferior em R\$ 18.000,00 em comparação ao exercício de 2014. Os gastos totais no exercício de 2015 foram de R\$ 64.017,46, superiores em 12,18% em comparação com o exercício de 2014.

### **3.4. Desempenho operacional**

No exercício de 2015, foram apresentadas diversas informações gerenciais que permitiram tomadas de decisões para a definição de prioridades e implementações das políticas públicas do Governo para o setor transportes.

Destacam-se os resultados alcançados por meio do Fórum de Desempenho do Ministério dos Transportes. Foram analisadas as despesas inscritas em restos a pagar, onde foram cancelados R\$ 17.764,8 milhões e a busca de melhoria na gestão dos processos que envolvem a redução dos prazos entre a realização das obras/serviços, atestação das despesas e o efetivo pagamento.

No início do Exercício de 2015, foi apresentada a demanda e a capacidade de realização de uma possível meta de R\$ 13,6 bilhões; porém diante do cenário político e financeiro exposto pelo Ministério do Planejamento e Orçamento (MP) e, também pelo Ministério da Fazenda (MF), foi redimensionada a meta para R\$ 9,2 bilhões e para tanto foi necessário realizar cortes orçamentários e financeiros em todas as Unidades deste MT, sendo necessário um acompanhamento diário dos gastos das Unidades.

Portanto, no que se refere ao cumprimento da meta de desempenho da execução financeira anual, estabelecida para o ano de 2015, no valor de R\$ 9,2 bilhões, foram pagos R\$ 9,7 bilhões, o que representa mais de 100 % da meta fixada.

No quesito elaboração da proposta orçamentária anual, foram observados todos os objetivos e metas estabelecidos no Plano Plurianual (PPA) 2012-2015, bem como nas disposições contidas na Lei de Diretrizes Orçamentária para o exercício de 2015.

Com relação aos limites orçamentários e financeiros destinados às dotações de Custeio, Capital e Inversões Financeiras, foram observados os referenciais definidos por meio do Decreto nº 8.456, de 22 de maio de 2015, DOU de 22/05/2015, Seção I, e alterações posteriores.

No tocante às atribuições do Decreto nº 6.976, de 07/10/2009, que dispõe sobre o Sistema de Contabilidade Federal, a Coordenação de Contabilidade, da Coordenação-Geral de Finanças e Contabilidade da Subsecretaria de Planejamento e Orçamento, procedeu à elaboração sistemática de relatórios com informações e orientações a respeito das análises realizadas nas contas contábeis das Unidades Gestoras subordinadas ao Órgão Superior – Ministério dos Transportes.

Esses relatórios foram encaminhados pelo titular da SPO aos responsáveis por aquelas Unidades, com vistas às regularizações das restrições contábeis durante o exercício, evitando, dessa forma, incompatibilidades nos Balanços dos Órgãos e, conseqüentemente, no Balanço Geral da União (BGU).

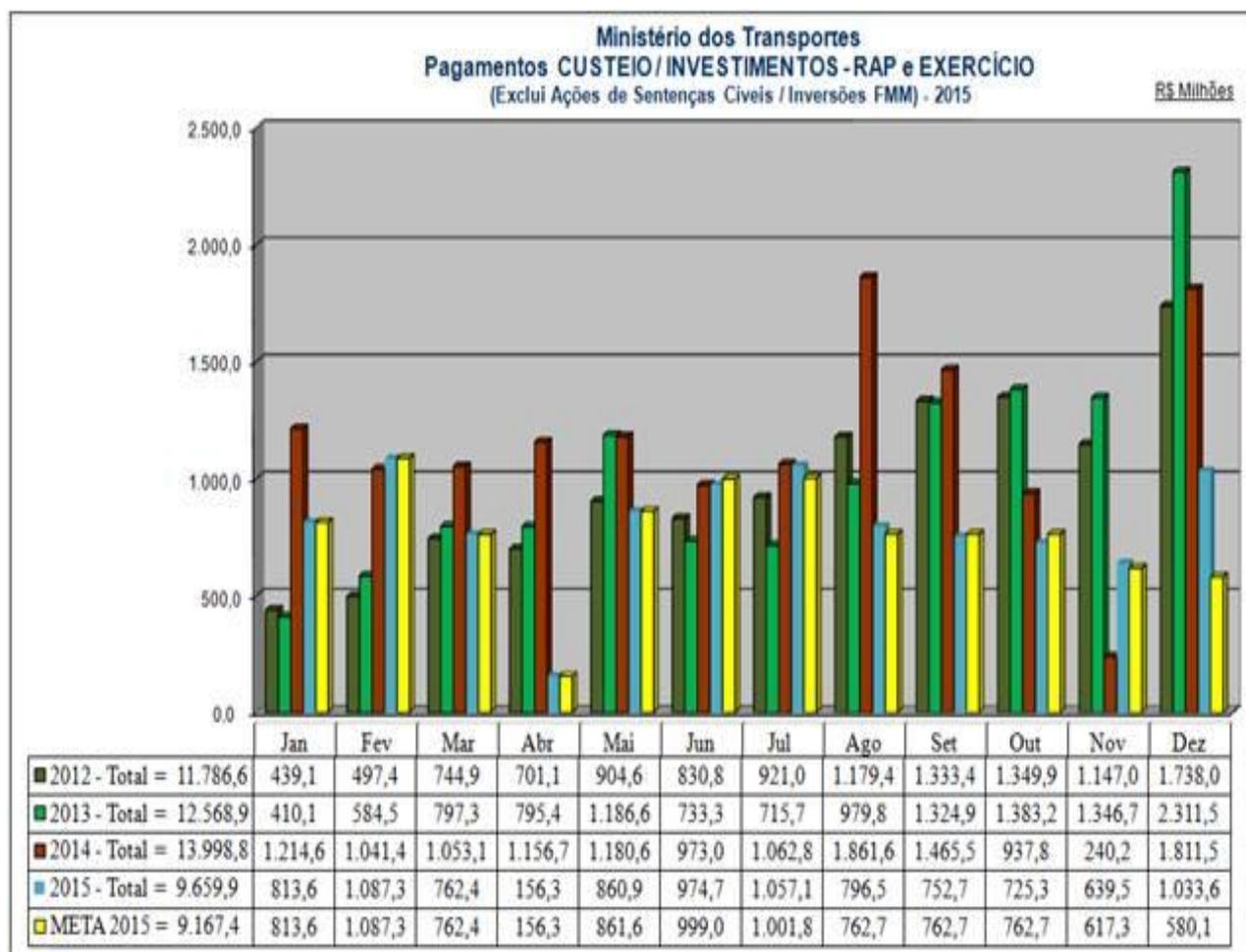


Gráfico 1 - Pagamentos: Custeio/Investimentos - Rap e Exercício  
 Fonte: SPO/MT

Vale ressaltar que no exercício de 2015 houve a implantação do Novo Plano de Contas Aplicado ao Setor Público (PCASP), com novos procedimentos adequados ao Setor Público e que atenda também às Normas Internacionais de Contabilidade.

Neste mesmo exercício ainda houve a implantação do novo Sistema de pesquisa e extração de informações orçamentárias e financeiras, o Tesouro Gerencial. Contudo o exercício de 2015 foi encerrado de forma satisfatória e não houve registro de restrição contábil no Balanço Geral da União referente ao órgão 39000 – Ministério dos Transportes.

A execução orçamentária para o exercício de 2015, no que se refere a outras despesas correntes (custeio) e de capital, considerando as disposições contidas no Decreto nº 8.456, de 2015, representou 64% do orçamento aprovado pela Lei nº 13.115, de 20 de abril de 2015, publicada no DOU, de 22/04/2015, Seção I, e seus créditos adicionais, conforme demonstrativo adiante apresentado.

No que se refere ao limite para pagamento, concedido pelo citado Decreto nº 8.456, de 22 de maio de 2015, publicado no DOU, de 22/05/2015, Seção I, e alterações posteriores, foram destinados à programação financeira das entidades vinculadas a este órgão, por meio de cotas mensais, 52% do limite para movimentação de empenho, mais restos a pagar.

É importante esclarecer que os recursos direcionados às sentenças judiciais, pessoal e encargos, inversões financeiras do Departamento da Marinha Mercante e destaques recebidos, foram excepcionalizados pelo mencionado Decreto.

<b>COMPARATIVO DA DOTAÇÃO AUTORIZADA E LIMITES CONCEDIDOS PARA OUTROS CUSTEIOS E CAPITAL</b>							
							Milhões
"DEMAIS AÇÕES" E "PAC"	LEI + CRÉDITOS	LIMITE PARA EMPENHO	RESTOS A PAGAR INSCRITOS	LIMITE DE PAGAMENTO	PAGAMENTOS EFETIVADOS	%	
[A]	[B]	[C]	[D]	[E]	[F]	[G] = E/(C + D)	[H] = (C/B)
CUSTEIO/INVESTIMENTOS	14.967,4	9.563,7	12.316,9	11.291,0	9.659,9	52%	64%
Fontes próprias e tesouro							
Obs: 1) Não está incluso Sentenças Cíveis, Inversões Financeiras do FMM e Crédito Extraordinário.							
2) Os valores relativos aos Limites de Pagamento de Demais Ações não foram liberados em sua totalidade pela STN							
[A] - Despesas sujeitas aos limites de empenho e pagamento do Decreto nº 8.456, de 22/05/2015, e alterações posteriores.							
[C] - Composição do Limite para Empenho (Disponibilizado) R\$ 9.563,7							
- Demais Ações R\$ 925,7							
- PAC R\$ 8.638,0							
[E] - Composição do Limite de Pagamento de R\$ 11.291,0							
- Demais Ações R\$ 935,8							
- PAC R\$ 10.355,2							
[F] - Pagamento do Orçamento de 2015 e Restos a Pagar							

Figura 2: Comparativo da dotação autorizada e limites concedidos para outros custeios e capital  
Fonte: SPO

### 3.5. Apresentação e análise de indicadores de desempenho

Indicadores são essenciais ao planejamento e controle dos processos das organizações, porque possibilitam o estabelecimento de metas e para a análise crítica do desempenho da unidade objetivando as tomadas de decisões.

- ✓ Indicadores da SAAD/CGRL:

Tabela 33 - Indicadores de desempenho da CGRL

Objetivo Estratégico ou Objetivo Operacional	Indicador	Responsável	Frequência	Unidade de Medida	Fórmula / Cálculo		2014				2015				2016				
							1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	
Suportar as áreas e secretarias do MT na aquisição, empenho, liquidação e controle dos contratos	Tempo médio da fase interna da contratação de serviços	CGRL		Dias	Somatório dos dias necessários para a elaboração de termo de referência, elaboração de projeto e publicação do edital	Meta	-	-	-	-				110				88	
						Realizado	-	-	-	115				152					
	Tempo médio da fase interna para compra de materiais	CGRL		Dias	Somatório dos dias necessários para a elaboração de termo de referência, elaboração de projeto e publicação do edital	Meta	-	-	-	-				110				88	
						Realizado	-	-	-	115				167					
Garantir infraestrutura e serviços adequados	Pesquisa de satisfação com os serviços (restaurante e lanchonete)	CGRL		%	Questionário	Meta	-	-	65%	-	-	-	70%	-	-	-	70%	-	
						Realizado	-	-	59%	-	-	-	57%	-	-	-	-	-	
	Pesquisa de satisfação com os serviços prestados (telefônico, eletricidades, etc)	CGRL		%	Questionário	Meta	-	-	-	90%	-	-	-	90%	-	-	-	90%	
						Realizado	-	-	-	*	-	-	-	*	-	-	-	-	
	Atendimento dentro do prazo (Serviços de Manutenção Predial)	CGRL		%	(Número de atendimentos dentro do prazo / total de atendimentos realizados)*100	Meta	90%	90%	90%	90%	92%	92%	92%	92%	95%	95%	95%	95%	
						Realizado	93%	86%	87%	88%	98%	82%	79%	85%					
	Atendimento dos serviços de transporte	CGRL			Minutos	Somatório do tempo de atendimento dos serviços de transporte	Meta	85%	85%	85%	85%	90%	90%	90%	90%	95%	95%	95%	95%
							Realizado	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

\* OBSERVAÇÃO: A pesquisa e a aferição do atendimento serão realizadas após a conclusão do sistema informatizado em desenvolvimento pela CGRL e CGGTI .

Fonte: CGRL/SAAD

#### Análise dos indicadores de desempenho da CGRL:

O aumento no tempo médio da fase interna para compras de materiais e contratações de serviços se deve a entraves administrativos ocorridos no ano de 2015.

Analisando os indicadores, para garantir a infraestrutura e serviços adequados aferidos no âmbito da SAAD, verificou-se que apenas o serviço de telefonia manteve-se dentro da expectativa de meta fixada para o exercício de 2015.

Os demais serviços eletricidade, hidráulicos, marcenaria e serralheria ficaram abaixo da meta estabelecida, devido ao fato de que a referida meta é um percentual de excelência, cuja satisfação ficou prejudicada em decorrência de diversos fatores, tais como: substituição de empregados, licenças, alocação de materiais, bem como a elevada demanda pelos serviços ocorrida no período.

Já no que se refere aos serviços do restaurante, a meta estabelecida ficou comprometida, provavelmente, devido aos custos dos insumos de produção das refeições, ocasionados pela alta da inflação no ano observado, impactando na escolha de produtos de melhor valor e, conseqüentemente, ocorreu menor grau de satisfação do cliente final.

#### Análise dos indicadores de desempenho da CGTI:

Objetivo F01 – Garantir a entrega de 60% das autorizadas ao usuário final (Sistemas):

Os dados que comprovam a aferição descrita subsidiarão a estimativa prevista para o ano de 2016.

Objetivo F02 – Garantir a entrega de 60% das autorizadas ao usuário final (Infraestrutura):

Os dados que comprovam a aferição descrita subsidiarão a estimativa prevista para o ano de 2016.

Objetivo F03 – Identificar e Implantar o Plano de Continuidade de Serviços:

O Projeto de Gestão de Continuidade de Negócio – GCN contempla em uma de suas ações a elaboração do Plano de Continuidade de Negócios – PCN. Tal Projeto está incluído no Planejamento interno da CGTI e foi apresentado à Alta Administração do Ministério dos Transportes – MT, porém está suspenso, temporariamente, devido à falta de recursos orçamentários.

Objetivo F04 – Implementar a Governança de TI:

Indicadores da SAAD/CGTI

Tabela 34 - Indicadores de desempenho da CGTI

Objetivos	Indicadores	Frequência de Medição:	Unidade de Medida:	Polaridade:	Formula de Cálculo:	Status	Responsável pela Medição do Indicador:	Responsável pela Meta:	Meta 2015	Meta 2016
F01. Garantir a entrega de 60% das demandas autorizadas ao usuário final	% de demandas autorizadas atendidas	Semestral	%	QUANTO MAIOR MELHOR	Total atendido / Total solicitado		CGTI	COPSI/CGTI	82%	90%
F02. Garantir a entrega de 60% das demandas autorizadas ao usuário final	% de demandas autorizadas atendidas	Semestral	%	QUANTO MAIOR MELHOR	Total atendido / Total solicitado		CGTI	COINF/CGTI	80%	90%
F03. Identificar e implantar o plano de continuidade	% de implementação do plano de continuidade	Trimestral	%	QUANTO MAIOR MELHOR	Total atendido / Total a iniciar		CGTI	COINF/CGTI	20%	50%
F04. Implementar a governança de TI	Índice IGovTI	Trimestral	Número	QUANTO MAIOR MELHOR	Total atendido / Total a iniciar		CGTI	COGIN/CGTI	80%	90%
F05. Aprimorar e institucionalizar o processo de aquisição de bens e serviços de TI	% de implementação do processo de aquisição	Trimestral	%	QUANTO MAIOR MELHOR	Total atendido / Total a iniciar		CGTI	COGIN/CGTI	80%	90%
F06. Aprimorar as políticas de segurança da TI segundo o GSI	% de implementação da política de segurança de TI (GSI)	Trimestral	%	QUANTO MAIOR MELHOR	Total atendido / Total a iniciar		CGTI	CGTI	40%	75%

Fonte: CGTI/SAAD

Conforme as orientações emanadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e pelo Órgão Central do Sistema de Administração de Recursos de Tecnologia da Informação (SISP), Secretaria de Tecnologia da Informação (STI) do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MP), a Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação (CGTI) tem aprimorado a sua Governança de TI por meio da execução das seguintes ações, conforme resultado do último iGov realizado pelo TCU:

- O MT dispõe de um comitê de TI formalmente instituído, composto por representantes de áreas relevantes da organização;
- O Comitê Gestor de Tecnologia da Informação (COGETI) realiza as atividades previstas em seu ato constitutivo;
- A CGTI executa periodicamente processo de planejamento de TI;
- O processo de planejamento de TI prevê a participação das áreas mais relevantes da organização;
- O processo de planejamento de TI prevê o apoio do COGETI;
- O MT possui Plano Diretor de Tecnologia da Informação e Comunicação (PDTIC) vigente, formalmente instituído pelo seu dirigente máximo;
- O PDTIC vigente contempla objetivos, indicadores e metas para a TI, com os objetivos explicitamente alinhados aos objetivos de negócio constantes do plano estratégico institucional;
- A execução do PDTIC vigente é acompanhada periodicamente quanto ao alcance das metas estabelecidas, para correção de desvios;
- O PDTIC vigente vincula as ações (atividades e projetos) a indicadores e metas de negócio;
- O PDTIC vigente fundamenta a proposta orçamentária de TI;
- A CGTI possui um Escritório de Gerenciamento de Projetos de TI (EGP-TI) institucionalizado e em plena execução;
- A CGTI possui um Portfólio de Projetos de TI.

Objetivo F05 – Aprimorar e Institucionalizar o Processo de Bens e Serviços de TI:

A Portaria Nº 174, de 16/10/2014, institucionaliza o Núcleo de Contratações de Tecnologia da Informação e Comunicação (NCTI). Tal Núcleo tem caráter de assessoramento técnico e consultivo, composto por servidores em exercício na CGTI, com o objetivo de realizar estudos sobre contratações de bens e serviços de TIC e divulgar boas práticas sobre atividades relacionadas ao tema. Nesse sentido, a CGTI:

- Realiza estudos técnicos preliminares para avaliar a viabilidade da contratação;
- Explicita, nos autos, as necessidades de negócio que se pretende atender com a contratação;

- Explicita, nos autos, os indicadores dos benefícios de negócio que serão alcançados;
- Explicita, nos autos, o alinhamento entre a contratação e os planos estratégico institucional e o PDTIC vigente;
- Realiza análise dos riscos que possam comprometer o sucesso do processo de contratação e dos resultados que atendam as necessidades de negócio;
- Adota métricas objetivas para mensuração de resultados do contrato;
- Realiza, por meio da área competente do MT, os pagamentos dos contratos em função da mensuração objetiva dos resultados entregues e aceitos, conforme atesto da área técnica do Ministério;
- Realiza a análise dos benefícios reais já obtidos, utilizando-a como critério para prorrogar o contrato, quando for conveniente;
- Diferencia e define formalmente os papéis de gestor e fiscal do contrato;
- Possui procedimentos internos que auxiliam na padronização das atividades de planejamento das contratações de TI;
- Executa processo de planejamento das contratações de TI;
- Acompanha o processo de planejamento das contratações de TI, por meio de mensurações, com indicadores quantitativos e metas de processo a cumprir;
- Revisa e melhora o processo de planejamento das contratações de TI é periodicamente, com base nas mensurações obtidas;
- Observa o processo de planejamento, cuja norma é de cumprimento obrigatório, conforme disposições contidas na Instrução Normativa N° 04 da Secretaria de Tecnologia da Informação – STI do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MP;
- Executa processo de gestão de contratos de TI, por meio de uma ferramenta que integra todas as informações referentes aos Contratos de TI do MT;
- Acompanha o processo de gestão de contratos de TI, por meio de mensurações, com indicadores quantitativos e metas de processo a cumprir.

Objetivo F06 – Aprimorar as políticas de segurança da TI segundo o GSI:

Atualmente o MT possui apenas uma Política de Segurança da Informação e Comunicação do MT (Portaria N° 430, de 30/12/2014). Porém, ainda não foram estabelecidas normas complementares a esta Portaria.

Indicadores da SAAD/COGEP

Tabela 35 - Indicadores da COGEP

Objetivo Unidade	Indicador	Coordenação	Responsável	Frequência	Unid.	Fórmula / Cálculo		2015			
								1º T	2º T	3º T	4º T
Garantir Ambiente Organizacional propício - motivação, transversalidad e e comunicação interna.	Servidores com Auxílio Alimentação	COAD	DIBEN (Márcia / Vladimir)	Trimestral	Nº	Quantidade de servidores com Auxílio Alimentação	Meta	4.835	4.835	4.835	4.835
							Realizado	4.835	4.809	4.763	4.665
	Servidores com Auxílio Transportes	COAD	DIBEN (Márcia / Vladimir)	Trimestral	Nº	Quantidade de Servidores com Auxílio Transportes	Meta	3.686	3.686	3.686	3.686
							Realizado	3.585	3.551	3.497	3.424
	Servidores com Assistência Pré- Escolar	COAD	DIBEN (Márcia / Vladimir)	Trimestral	Nº	Quantidade de Servidores com Assistência Pré- Escolar	Meta	172	172	172	172
							Realizado	175	177	171	167
	Servidores com Auxílio Saúde	COAD	DIBEN (Márcia / Vladimir)	Trimestral	Nº	Quantidade de Servidores com Auxílio Saúde	Meta	553	553	553	553
							Realizado	644	585	568	938
	Programa qualidade de vida	COAD	DITC (Marina)	Trimestral	Nº	Quantidade de ações de qualidade de vida (ex: palestras, seminários etc.)	Meta	3	4	4	4
							Realizado	1	2	4	6
	Servidores capacitados	COAD	DITC (Marina)	Trimestral	Nº	Quantidade de Servidores Capacitados	Meta	125	125,5	125,5	125,5
							Realizado	44	233	146	65
Atendimentos Médicos	COAD	SAMS (Carina)	Trimestral	Nº	Quantidade de atendimentos médicos realizados	Meta	647	647	647	647	
						Realizado	739	904	760	662	
Licenças Homologadas	COAD	SAMS (Carina)	Trimestral	Nº	Quantidade de licenças homologadas	Meta	198	198	198	198	
						Realizado	182	259	247	285	

Objetivo Unidade	Indicador	Coordenação	Responsável	Frequência	Unid.	Fórmula / Cálculo		2015			
								1° T	2° T	3° T	4° T
Consolidar a Gestão por Resultados Gestão Estratégica Gestão de Iniciativas Gestão de Processos Gestão de Riscos	Tempo de análise do processo de Aposentadoria	COAD	SEREF (Josefa)	Trimestral	Tempo (dias)	Média do tempo apurado entre as datas de Entrada e Saída dos Processos de aposentadoria	Meta	3	3	3	3
							Realizado	-	5	4	4
	Tempo de análise do processo de abono de permanência	COAD	SEREF (Josefa)	Trimestral	Tempo (dias)	Média do tempo apurado entre as datas de Entrada e Saída dos Processos de abono permanência	Meta	3	3	3	3
							Realizado	-	5	6	5
Coordenar e orientar a execução das atividades relacionadas com cadastro funcional, concessão e revisão de aposentadorias e pensões.	Atendimento de diligências da SFC/CGU e TCU.	COAP	COAP (Bráulio) DIVAP e DICOP	Mensal	%	Percentual de processos concluídos	(META)	92%	92%	92%	92%
							Realizado	92%	92%	92%	92%
	Informações prestadas à Justiça e Órgãos afins	COAP	COAP (Bráulio) DIVAP e DICOP	Mensal	%	Percentual de processos concluídos	(META)	92%	92%	92%	92%
							Realizado	99%	99%	99%	99%
	Atendimento de Trilhas de Pessoal da CGU	COAP	COAP (Bráulio, José Paulo, Maria Helena, Daniel, Rafael) DIVAP e DICOP	Semestral	%	Percentual do atendimento das trilhas de pessoal da CGU (aposentadoria e pensão)	(META)	70%)	70%	70%	70%
							Realizado	68%	68%	68%	68%
	Processos	COAP	DICOP	Mensal	%	Percentual de	(META)	82%	82%	82%	82%

Objetivo Unidade	Indicador	Coordenação	Responsável	Frequência	Unid.	Fórmula / Cálculo		2015			
								1° T	2° T	3° T	4° T
	concluídos de concessão de pensão		(Daniel)			processos concluídos	Realizado	96,00%	96,00%	96,00%	96,00%
	Processos concluídos de concessão de Aposentadoria	COAP	DIVAP (José Paulo Cordeiro)	Mensal	%	Percentual de processos concluídos	(META)	84%	84%	84%	84%
							Realizado	100%	100%	100%	100%
Consolidar a Gestão por Resultados Gestão Estratégica Gestão de Iniciativas Gestão de Processos Gestão de Riscos	Quantidade de Processos	COPAP	DICAP (Rômulo)	Trimestral	Nº	A - B <= 0 (A = quantidade de processos que entram no setor; B= quantidade de processos que saem da DICAP)	Meta	<10	<11	<12	<13
							Realizado		13	8	8
	Tempo de permanência dos Processos na Divisão	COPAP	DICAP (Rômulo)	Trimestral	Nº	A - B = X (A = data em que o processo entrou no setor; B= data que o processo foi finalizado)	Meta	<10	<10	<10	<10
							Realizado		8,6	8,2	8,6
Coordenar e orientar a execução das atividades relacionadas à manutenção e controle da folha e prestar informações e orientações em processos,	Análise de documentos e processos aposentados e de pensionistas	COPAP	COPAP (Lúcia)	Mensal	%	Percentual de processos concluídos	Meta	92%	92%	92%	92%
							Realizado		90%	90%	90%
	Análise e revisão das informações a serem prestadas Justiça, TCU e Órgãos afins	COPAP	COPAP (Lúcia)	Mensal	%	Percentual de documentos e processos recebidos e analisados	Meta	92%	92%	92%	92%
							Realizado		100%	100%	100%
Subsídio a Central	COPAP	COPAP	Mensal	%	Subsídio ao	Meta	70%	70%	70%	70%	

Objetivo Unidade	Indicador	Coordenação	Responsável	Frequência	Unid.	Fórmula / Cálculo		2015			
								1° T	2° T	3° T	4° T
referentes a demandas administrativas e judiciais, relativas ao pagamento de aposentados e de pensionistas.	de Relacionamento		(Lúcia)			atendimento da demanda da Central de Relacionamento relativa a pagamento de aposentados e de pensionistas	Realizado		55%	55%	55%
	Acompanhamento das situações de reversão de créditos de aposentados e de pensionistas	COPAP	COPAP (Lucia) DICAP (Rômulo) SECAP (Iva) SEPEN (Lucas)	Mensal	%	Quantitativo de reversões de créditos elaboradas	Meta	84%	84%	84%	84%
							Realizado		80%	85%	82%
	Atendimento de Trilhas de Pessoal da Controladoria Geral da União	COPAP	COPAP (Lucia) DICAP (Rômulo) SECAP (Iva) SEPEN (Lucas)	Mensal	%	Percentual de trilhas atendidas	Meta	84%	84%	84%	84%
							Realizado		100%	100%	100%
	Consolidar a Gestão por Resultados - Gestão Estratégica - Gestão de Iniciativas - Gestão de Processos - Gestão de Riscos	Quantidade Pag. De Exercícios Anteriores - Aposentados.	COPAP	SECAP (Iva)	Mensal	Nº	Quantidade de processos que resultaram em Pag. De Exercícios Anteriores - Aposentados	Meta	15	14	13
Realizado									18	18	19
Manutenção da Folha de Pagamento		COPAP	SECAP (Iva)	Mensal	Nº	Quantidade de Revisão de Proventos	Meta	80	80	80	80
							Realizado		74	74	73
Reversão de		COPAP	SECAP (Iva)	Mensal	Nº	Quantidade de	Meta				

Objetivo Unidade	Indicador	Coordenação	Responsável	Frequência	Unid.	Fórmula / Cálculo		2015			
								1° T	2° T	3° T	4° T
	Créditos - Aposentados					Reversão de Crédito elaborada	Realizado		360	360	360
							Meta	345	348	350	352
	Pagamento de Auxílio Funeral	COPAP	SECAP (Iva)	Mensal	Nº	Quantidade de Pagamento de Auxílio Funeral	Realizado		336	336	337
							Meta	44	44	44	44
	Quantidade de Pag. De Exercícios Anteriores - Pensionistas	COPAP	SEPEN (Lucas)	Mensal	Nº	Quantidade de processos que resultaram em Pag. De Exercícios Anteriores - Pensionistas	Realizado		40	40	40
							Meta	265	270	275	275
	Reversão de Créditos - Pensionistas	COPAP	SEPEN (Lucas)	Mensal	Nº	Quantidade de Reversão de Crédito elaborada	Realizado		249	250	250
							Meta	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Receber, Incluir e acompanhar demandas judiciais	Processos Concluídos	COTEC	(Elaice Vinagre da Silva Guimarães)	Trimestral	%	nº de processos despachados / nº de processos recebidos) * 100	Realizado	95,21%	96,84%	96,01%	102,96%
		DITEC					Meta	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Receber, Instruir	Processos concluídos	DINOR	(Antonio Ximenes)	Trimestral	%	nº de processos despachados / nº	Meta	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Objetivo Unidade	Indicador	Coordenação	Responsável	Frequência	Unid.	Fórmula / Cálculo		2015			
								1° T	2° T	3° T	4° T
processos diversos			Feijão)			de processos recebidos) * 100	Realizado	73,33%	85,12%	90,78%	81,86%
Consolidar a Gestão por Resultados Gestão Estratégica Gestão de Iniciativas Gestão de Processos Gestão de Riscos	Índice de Estoque de Processos	SEAINF	Serviço de Articulação de Informação (Daniel)	Mensal	%	A - B <= 0 (A = quantidade de processos que entram no setor; B= quantidade de processos que saem do SEAINF)	Meta	0	0	0	0
							Realizado	100%	100%	100%	100%
	Tempo de permanência dos Processos no Setor	SEAINF	Serviço de Articulação de Informação (Daniel)	Mensal	Tempo (dias)	A - B = X (A = data em que o processo entrou no setor; B= data que o processo saiu do setor ou foi concluído)	Meta	5,57	5,57	5,57	5,57
							Realizado	4,36	4,6	10,43	8,3

Fonte:COGEP/SAAD –

#### Análise dos indicadores de desempenho da COGEP:

A COGEP tem adotado práticas de gestão subsidiadas na gestão por competências e nos processos de trabalho. No ano de 2015, concluíram-se os estudos oficiais acerca do mapeamento de competências, fundamentado em objetivos estratégicos e, gradativamente, têm sido adotadas novas iniciativas que convergem para sua consecução. Entretanto, os modelos institucionais adotados ao longo da constituição histórica da Administração Pública ainda prevalecem nas práticas de gestão atuais e condicionam as mudanças a um processo de transição e até mesmo de aculturação, susceptíveis a retrocessos, motivados por experiências e adequações, até que as novas ferramentas de gestão se estabeleçam. Mesmo diante de tais dificuldades e a condição defasada de seu corpo profissional, a COGEP de um modo geral, conseguiu atingir grande parte das metas propostas, como pode ser observado no quadro acima.

Indicadores da SEGES:

Tabela 36 - Indicadores de desempenho da SEGES

<b>Indicadores</b>	<b>Frequência de Medição:</b>	<b>Unidade de Medida:</b>	<b>Responsável pela Medição do Indicador:</b>	<b>Meta Prevista 2015 (P)</b>	<b>Meta Realizada 2015 (R)</b>	<b>(R) / (P) * 100%</b>	<b>Meta Prevista 2016 (P)</b>
Número médio de ações monitoradas por balanço do PAC.	Semestral	un.	SEGES	195	195	100%	150
Número médio de obras em execução do PAC acompanhadas.	Semestral	un.	SEGES	75	75	100%	55
Total de relatórios de obras em execução do PAC acompanhadas.	Semestral	un.	SEGES	1	1	100%	1
Total de relatórios de ações monitoradas por balanços do PAC.	Semestral	un.	SEGES	1	1	100%	1

Fonte: SEGES

A SEGES tem promovido sistematicamente o monitoramento e a avaliação dos projetos e empreendimentos do PPA para o setor transportes. Nesse sentido, tem disponibilizado informações à Secretaria Executiva e ao Gabinete do Ministro acerca da avaliação do desempenho dos programas do PPA por parte dos órgãos vinculados, provendo subsídios necessários à tomada de decisões para cumprimento da competência institucional do Ministério como órgão supervisor.

## Indicadores da SPNT:

Tabela 37 – Indicadores de desempenho

Denominação	Índice de Referência	Índice Previsto	Índice Observado	Periodicidade	Fórmula de Cálculo
Índice de Desempenho	100%	95%	84,76%	Anual	$ID_e = \sum_{i=1}^n \left( \frac{PAR_i}{MAP_i} . PP_{e_i} \right) \rightarrow e = a, b \text{ ou } c$

O índice terá 3 medidas, calculados com base nos percentuais de realização de cada um de seus projetos/atividades ponderados pelo seu respectivo percentual de participação no conjunto da Secretaria conforme a seguir:

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

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:

Tabela 38 - Exemplo de caso de contratação de quatro projetos

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

Fonte: SPNT

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:

Tabela 39 - Programação dos recursos para o ano a ser avaliado no caso do exemplo

Projeto	Programação dos Recursos para o Ano a ser avaliado (R\$)
1	15 milhões
2	20 milhões
3	10 milhões
4	5 milhões
<b>TOTAL</b>	<b>50 milhões</b>

Fonte: SPNT

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:

Tabela 40 - Nota de relevância

Projeto	Nota de Relevância
1	100
2	30
3	50
4	20
<b>TOTAL</b>	<b>200</b>

Fonte: SPNT

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

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

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

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

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

Na qual:

$V_{e_i}$  = 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

Para efeito de qualificação, os indicadores serão classificados segundo o quadro abaixo:

Tabela 41 - Classificação dos indicadores

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%

Desta forma, os 84,76% alcançados pela média dos índices de desempenho, segundo os vários critérios, qualifica o desempenho desta Secretaria como **BOM**, próximo do ótimo.

Avaliação de 2015

A tabela, a seguir relaciona os projetos/atividade da SPNT, executados em 2015, e seus respectivos percentuais de participação, segundo os enfoques (a), (b) e (c):

Tabela 42 - Projetos executados em 2015 segundo os enfoques (a), (b) e (c)

Projeto/Atividade	Objetivo Estratégico	Enfoques							
		(a) Total Anualizado de Recursos Necessários para o Cumprimento Pleno do Projeto/Atividade				(b) Recursos Programados no Ano		(c) Relevância Relativa do Projeto para a Política de Transportes [0 - 100]	
		Total (R\$)	Tempo de Execução (ano)	Total/Ano (R\$/Ano)	Valor Relativo (peso <sub>1</sub> )	Valor Absoluto	Valor Relativo (peso <sub>2</sub> )	Valor Absoluto	Valor Relativo (peso <sub>3</sub> )
1) Estudos e Pesquisas para desenvolvimento de Metodologia para Implantação de Centros de integração Logísticas - CIL's	Promoção da Intermodalidade nos transporte de Cargas	4.385.256,95	1,42	3.095.475,49	0,55	786.915,14	0,27	60,0	0,33
2) Elaboração de Estudos das diretrizes socioambientais do Ministério dos Transportes	Fortalecer a capacidade de planejamento integrado buscando o alinhamento das esferas de governo e sociedade, e assegurar a responsabilidade socioambiental.	2.641.675,07	1,50	1.761.116,71	0,32	1.440.913,84	0,49	20,0	0,11
3) Implantação da Infraestrutura de Dados Espaciais de Transportes	Aprimoramento da disponibilidade, qualidade e integração das informações.	724.774,02	1	724.774,02	0,13	724.774,02	0,25	30,0	0,17
4) Implantação do Portal de Estratégia do Sistema Transportes	Aprimoramento da disponibilidade, qualidade e integração das informações.				0,0	0,00	0,00	30,0	0,17
5) Elaboração Plano Estratégico de Geoinformações em Transportes	Aprimoramento da disponibilidade, qualidade e integração das informações.				0,0	0,00		40,0	0,22
<b>TOTAL</b>		<b>7.751.706,04</b>		<b>5.581.366,23</b>	<b>1,00</b>	<b>2.952.603,00</b>	<b>1,00</b>	<b>180</b>	<b>1,00</b>

Fonte: SPNT

A tabela, a seguir, apresenta a evolução dos projetos/atividades da Secretaria ao longo de 2015 e sua avaliação segundo os indicadores de desempenho calculados:

Tabela 43 - Evolução dos projetos ao longo dos quatro trimestres da SPNT

Seq. i	Projeto/Atividade	Percentual de Realização por Trimestre				Acumulado do Período		Quociente de Realização	Participação Percentual Segundo o Enfoque Adotado		
		1º trim.	2º trim.	3º trim.	4º trim.	Programado	Realizado	Realizado/ Programado	(a) Peso <sub>1</sub>	(b) Peso <sub>2</sub>	(c) Peso <sub>3</sub>
1	Estudos e Pesquisas para desenvolvimento de Metodologia para Implantação de Centros de integração Logísticas - CIL's	11,75%	11,75%	0,0%	23,5%	47,0%	47,0%	1,00	0,55	0,27	0,33
2	Elaboração de Estudos das diretrizes socioambientais do Ministério dos Transportes	0,0%	0,0%	10,0%	10,0%	40,0%	20,0%	0,50	0,16	0,24	0,06
3	Implantação da Infraestrutura de Dados Espaciais de Transportes	15,0%	15,0%	30,0%	20,0%	80,0%	80,0%	1,00	0,13	0,25	0,17
4	Implantação do Portal de Estratégia do Sistema Transportes	25,0%	25,0%	25,0%	25,0%	100,0%	100,0%	1,00	0,00	0,00	0,17
5	Elaboração Plano Estratégico de Geoinformações em Transportes	10,0%	0,0	0,0%	0,0	10,0%	10,00%	1,00	0,00	0,00	0,22
$\text{Indicador de Desempenho} = \sum_{i=1}^5 \text{Peso}_{D_i} \times \frac{\text{Realizado}_i}{\text{Programado}_i}$									84,2%	75,6%	94,4%
									Bom	Bom	Ótimo

Fonte: SPNT

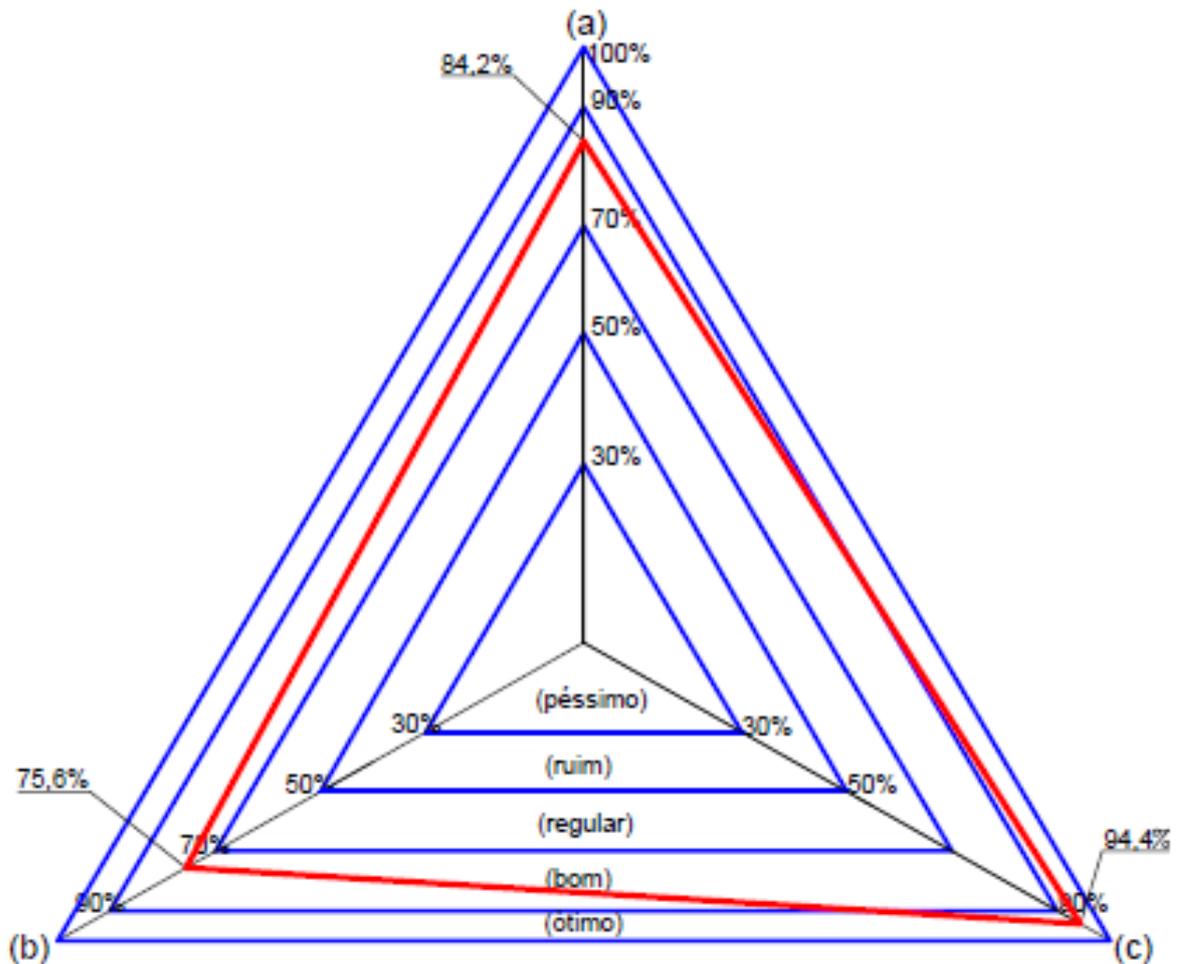


Figura 3 Diagrama de Desempenho

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 (medidos), cujos vértices situam-se nos eixos ortogonais (a), (b) e (c), e a área máxima possível de ser alcançada, ou seja:

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

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

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

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

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

E seus valores poderão ser assim classificados:

Tabela 44 - Classificação de valores do IDG

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%

Fonte: SPNT

Adotando-se este conceito e com base nos valores de desempenho alcançados pela Secretaria em 2015, calcula-se o **IDG** da Secretaria em 77,58%, o que indica que boa parte dos projetos/atividades programados para o ano de 2015 foi executada, classificando, sob todos os enfoques considerados, como **BOM**.

## 4. Governança

### 4.1. Descrição das estruturas de governança

O Ministério dos Transportes por ser um órgão da Administração Pública Federal Direta possui, na forma do Decreto nº 3.591, de 6 de setembro de 2000, um Assessor Especial de Controle Interno (AECI) vinculado diretamente ao Ministro de Estado, conforme disposto no referido Decreto, alterado pelo Decreto nº 4.304/2002, que em seu artigo 13 preceitua:

Art. 13. A Controladoria-Geral da União contará com o apoio dos Assessores Especiais de Controle Interno nos Ministérios, incumbidos de:

I - assessorar o Ministro de Estado nos assuntos de competência do controle interno;

II - orientar os administradores de bens e recursos públicos nos assuntos pertinentes à área de competência do controle interno, inclusive sobre a forma de prestar contas;

III - submeter à apreciação do Ministro de Estado os processos de tomadas e prestação de contas, para o fim previsto no art. 52 da Lei nº 8.443, de 16 de julho de 1992;

IV - auxiliar os trabalhos de elaboração da prestação de contas anual do Presidente da República;

V - acompanhar a implementação, pelos órgãos e pelas unidades, das recomendações do Sistema de Controle Interno e do Tribunal de Contas da União;

VI - coletar informações dos órgãos da jurisdição, para inclusão de ações de controle nos planos e programas do órgão central do Sistema, com vistas a atender às necessidades dos ministérios.

Em que pese essa vinculação diretamente à autoridade máxima da Pasta, o AECI atua na interlocução entre os órgãos de controle interno e externo e os demais agentes de defesa do Estado e as unidades internas do ministério.

No exercício de 2015 foi adotado o procedimento de centralização e gerenciamento das demandas pelos órgãos de controle junto ao AECI. A Secretaria Executiva e demais Secretarias e Subsecretarias, quando demandas, acionam o Assessor Especial, que passa a acompanhar e monitorar as respostas e os atendimentos aos questionamentos, orientações, recomendações e determinações emanadas pelos órgãos de controle.

Ainda no campo da Governança direta, o Ministério dos Transportes possui o procedimento, ainda que não formalmente instituído, de realizar reuniões sistemáticas com os dirigentes da Pasta.

Assim, regularmente, são realizadas as “reuniões de alinhamento” que são lideradas pela Secretaria Executiva, com a participação das Secretarias, das Subsecretarias e demais unidades de instância da pasta.

Nessas reuniões são discutidas a execução dos planos de ação do Ministério e avaliados os seus avanços e entraves na busca conjunta de soluções.

No tocante ao apoio à Governança na gestão de TI, o Ministério criou o Comitê Gestor de Tecnologia da Informação (COGETI).

Este comitê, criado por meio da Portaria nº 303, de 31 de dezembro de 2008, publicada no Boletim de Pessoal nº 24, de 31 de dezembro de 2008, tem como objetivo dar suporte às ações de TI, sobretudo na elaboração e aprovação do Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI) e do Plano de Investimentos em TI. Compete também ao COGETI, definir prioridades de execução de projetos de TI, segundo estratégias previamente formuladas, considerando-se as demandas apresentadas.

A Coordenação-Executiva do COGETI é exercida pela Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação do MT, vinculada a Secretaria Executiva, porém sua composição contempla a representação do Gabinete do Ministro, da Secretaria Executiva, da Subsecretaria de Planejamento e Orçamento, da Subsecretaria de Assuntos Administrativos, da Secretaria de Política Nacional de Transportes, da Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes e da Secretaria de Fomento para Ações de Transportes, planejando e integrando todas as iniciativas correlatas à Tecnologia da Informação e Comunicações no âmbito desta Pasta.

O COGETI se reuniu uma vez no ano de 2015. Nessa oportunidade, ocorreu a aprovação do seu novo Regimento Interno, a apresentação das necessidades de TI do MT, bem como tratativas referentes ao orçamento para execução dessas necessidades.

No campo da Ética Pública, a primeira Comissão de Ética (CE) do Ministério dos Transportes /MT foi constituída ainda em 2001, por meio da Portaria Ministerial nº 336/GM/MT, de 14 de setembro de 2001.

A partir de maio/2015, sob a coordenação da Corregedoria do MT e do AECI, foi realizado processo seletivo para recomposição da Comissão de Ética do MT. O processo foi amplamente divulgado na Intranet e por meio de mensagens eletrônicas, de tal forma que tornou possível a representatividade de todas as áreas que compõem a estrutura do Ministério na nova composição da CE/MT.

A Comissão de Ética do MT passou, então, a ter uma nova composição por meio da Portaria nº 133, de 18 de junho de 2015, publicada no DOU de 19 de junho de 2015. Esta nova Comissão de Ética possui sala própria, com as devidas condições administrativas e operacionais. O Colegiado passou a realizar reuniões ordinárias mensais, atendimento telefônico, presencial ou por mensagem eletrônica em período integral, análise de denúncias e autuação de processos para apuração de desvio de conduta ética.

A atual composição aprovou o Regimento Interno da CE/MT, que foi publicado no Boletim Especial nº 112, de 23 de setembro de 2015, e está disponível na Intranet para consulta de todos os agentes públicos que atuam no Ministério.

Um dos principais objetivos da CE/MT é contribuir para o aperfeiçoamento dos padrões éticos no âmbito do Ministério dos Transportes, por meio do estabelecimento de regras de conduta inerentes ao vínculo funcional do agente público com o Ministério.

Nesse sentido, foi publicado neste mês de março/2016 o Código de Ética do Ministério dos Transportes, que traz, em linhas gerais, o alinhamento da Comissão de Ética do MT com as orientações e padrões difundidos pela Comissão de Ética Pública da Presidência da República.

## **4.2. Atividades de correição e apuração de ilícitos administrativos**

No âmbito do Poder Executivo Federal, as atividades de correição estão organizadas sob a forma de Sistema, conforme disposto no Decreto nº 5.480, de 30/6/2005, que dispõe sobre o Sistema de Correição do Poder Executivo Federal.

O referido Sistema é composto por um Órgão Central, no caso a Controladoria-Geral da União (CGU), por unidades setoriais e seccionais, sendo que estas são as corregedorias que compõem a estrutura de órgãos e entidades da Administração Pública Federal.

A Corregedoria do Ministério dos Transportes, vinculada à Secretaria-Executiva (SE), foi criada a partir da aprovação da nova estrutura regimental do Ministério dos Transportes, nos termos do Decreto nº 7.717, de 4/4/2012, tendo sido estabelecidas suas competências e as atribuições de seus dirigentes por meio da Portaria nº 250, de 31/10/2012, publicada no Diário Oficial da União em 1º/11/2012.

Em 22/6/2015, por meio da Portaria nº 135/2015, foi nomeado o novo Corregedor, o qual deu continuidade aos trabalhos, além de procurar trazer inovações na utilização de instrumentos de governança e análise de riscos, bem como na área de informática, com vistas à celeridade na recuperação de dados sobre os procedimentos da Corregedoria, na busca de maior eficiência e eficácia.

Em consonância com medidas de contenção de despesas do Poder Executivo, e especificamente com as diretrizes da Secretaria Executiva desta Pasta, em 20/10/2015, deu-se início à utilização de videoconferência pela Corregedoria/MT, com o apoio do DNIT na disponibilização de infraestrutura de tecnologia da informação necessária.

Trata-se de uma inovação necessária e pertinente, pois é uma forma de redesenhar o modelo de gestão operacional, bem como contribuir para a adoção de medidas alinhadas aos cortes de despesas definidos pelo Governo Federal, conforme determinação do Ministro dos Transportes.

Ainda como iniciativa da nova gestão da Corregedoria, em parceria com a Consultoria Jurídica (CONJUR), elaborou-se a Portaria nº 309, publicada no DOU de 19.10.2015, na qual possibilita instaurar e julgar o processo em relação à responsabilização de empresas por atos ilícitos praticados contra a Administração Pública Federal no âmbito do Ministério dos Transportes.

Além disso, o referido normativo define os procedimentos para apuração da responsabilidade administrativa e para encaminhar proposta de celebração do acordo de leniência de que trata a Lei no 12.846, de 1º de agosto de 2013.

A responsabilização de empresas é mais uma forma de combate à corrupção, na qual se permite a punição de pessoas jurídicas que venham a corromper agentes públicos, que fraudem licitações e contratos ou que dificultem atividade de investigação ou fiscalização de órgãos públicos, entre outras irregularidades.

A Corregedoria do MT continua a adotar a prática de transparência, precursora do Sistema de Correição do Poder Executivo Federal, que consiste na divulgação na internet, por meio do sítio eletrônico do MT, das informações relativas às atividades correcionais da Pasta, com o objetivo de criar uma ferramenta de transparência ativa para o cidadão e para o fortalecimento da atividade correcional no âmbito da Administração Pública Federal.

Os dados relativos às ações empreendidas pela Corregedoria do MT estão disponibilizados no endereço [www.transportes.gov.br/corregedoria](http://www.transportes.gov.br/corregedoria) e incluem, em síntese, a identificação da equipe, legislação pertinente, dados sobre as atividades correcionais ocorridas desde 2012, acesso rápido sobre o andamento processual, mapa de serviços, informações sobre a temática da responsabilização de entes privados, bem como endereço eletrônico para envio de mensagem à Unidade Seccional de Correição, que asseguram e fortalecem sobremaneira a garantia do direito fundamental previsto na Lei de Acesso à Informação (LAI).

Os dados publicados no sítio eletrônico do MT são atualizados mensalmente, tendo em vista a dinâmica dos procedimentos disciplinares, tais como os prazos das portarias de prorrogação e recondução dos processos, instaurações de novas apurações, conclusão dos trabalhos das comissões, julgamentos e providências decorrentes das determinações exaradas pela autoridade julgadora.

Desde o início dessa prática, a equipe da Corregedoria trabalha no sentido de promover avanços na estrutura e no conteúdo disponibilizado na Internet, com o objetivo de facilitar o acesso da sociedade às informações ali publicadas, o que resulta no cumprimento do disposto no inciso VI, do artigo 4º c/c art. 5º, da Lei 12.527/2011 – LAI.

A Corregedoria iniciou o exercício de 2015 com 43 procedimentos administrativos em curso, os quais, somados aos 27 novos procedimentos, perfizeram um total de 70 processos analisados até 31/12/2015. Destes, 33 ainda terão prosseguimento no exercício de 2016.

No encerramento do exercício, a equipe da Corregedoria contava com 40 servidores distribuídos em 26 comissões disciplinares. Registra-se, ainda, que nessa ocasião existiam 3 processos para elaboração de juízo de admissibilidade, 13 processos a serem instaurados, 9 em análise do Relatório Final pela Consultoria Jurídica. Os julgados de 2015 perfizeram um total de 42 processos.

Os procedimentos disciplinares e as penalidades aplicadas pela Corregedoria do Ministério dos Transportes no exercício de 2015 estão apresentados de forma sistêmica na tabela abaixo.

Tabela 46 - Procedimentos disciplinares em 2015

Procedimentos Disciplinares Instaurados em 2015	Autoridade Instauradora		Total
	Ministro	Corregedor	
Processo Administrativo Disciplinar	7	8	15
Processo Administrativo (PA)	-	5	5
Sindicância	-	7	7
Total Geral de Procedimentos Disciplinares instaurados			27
Procedimentos Disciplinares Julgados em 2015	Autoridade Instauradora		Total
	Ministro	Corregedor	
Processo Administrativo Disciplinar	17	11	28
Processo Administrativo (PA)	-	5	5
Sindicância	-	9	9
Total Geral de Procedimentos Disciplinares julgados			42

Obs.: Compreende também processos instaurados por Portaria Conjunta com o DNIT.

Geral de Penalidades aplicadas em 2015			
Penalidades	Autoridade Instauradora		Total
	Ministro	Corregedor	
Advertência <sup>2</sup>	7	4	11
Suspensão <sup>2</sup>	4	-	4
Demissão	1	-	1
Conversão de exoneração em Destituição de Cargo em Comissão	1	-	1
Destituição de Cargo em Comissão	1	-	1
Rescisão de Contrato de Trabalho - CLT	-	3	3
Total Geral de penalidades aplicadas			21

Obs.: Inclui anotação nos assentamentos individuais em virtude do art.170 da Lei nº 8.112, de 1990.

Fonte: CORREG

A Portaria nº 1.043/2007 estabelece a obrigatoriedade de uso do Sistema de Gestão de Processos Disciplinares (CGU-PAD) para o gerenciamento das informações sobre processos disciplinares atinentes ao Sistema de Correição do Poder Executivo Federal.

Cumpra à Corregedoria, desde 2012, cadastrar no sistema CGU-PAD os processos que dizem respeito à apuração de irregularidades ocorridas no âmbito do extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), Departamento da Marinha Mercante (DMM) e extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA).

Cabe ainda à Corregedoria do MT cadastrar os procedimentos disciplinares instaurados por meio de Portaria Conjunta entre Ministério dos Transportes (MT), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e Procuradoria-Geral Federal (PGF), bem como os procedimentos disciplinares que apuram fatos ocorridos no âmbito do Ministério dos Transportes.

### **4.3. Gestão de riscos e controles internos**

Neste tópico, busca-se apresentar uma breve análise sobre a sistemática da gestão de riscos, incluindo informações sobre controles internos instituídos para mitigar os riscos inerentes à gestão, no âmbito do Ministério dos Transportes.

Para tanto, foi utilizado o quadro “Avaliação do Sistema de Controles Internos”, disponibilizado pelo Tribunal de Contas da União para o Relatório de Gestão do exercício de 2014, encaminhado às unidades internas que compõem este Relatório de Gestão, por meio dos representantes de diversas áreas da estrutura regimental deste Ministério.

As respostas aos itens constantes da avaliação foram de livre escolha das unidades demandadas, isentas da influência da alta administração do Ministério, visando identificar o grau de maturidade das áreas operacionais.

Os questionamentos abordaram 05 grupos de elementos de avaliação, a saber:

- Ambiente de Controle;
- Avaliação de Risco;
- Procedimentos de Controle;
- Informação e Comunicação e
- Monitoramento.

Das 29 questões que compõem a avaliação, foram atribuídas notas de 1 a 5 para cada uma delas, sendo:

- (1) Totalmente inválida: significa que o conteúdo da afirmativa é integralmente não observado;
- (2) Parcialmente inválida: significa que o conteúdo da afirmativa é parcialmente observado, porém, em sua minoria;
- (3) Neutra: significa que não há como avaliar se o conteúdo da afirmativa é ou não observado;
- (4) Parcialmente válida: significa que o conteúdo da afirmativa é parcialmente observado, porém, em sua maioria, e
- (5) Totalmente válido: significa que o conteúdo da afirmativa é integralmente observado.

Assim, para cada item do grupo, foi atribuída nota e, ao final, somado o total de cada escala de valores da avaliação.

A seguir será realizada a análise relativamente a cada grupo de elementos avaliados:

1 - Ambiente de Controle

Neste grupo foram elencados os seguintes quesitos:

01. A alta administração percebe os controles internos como essenciais à consecução dos objetivos da unidade e dão suporte adequado ao seu funcionamento;
02. Os mecanismos gerais de controle instituídos pela UPC são percebidos por todos os servidores e funcionários nos diversos níveis da estrutura da unidade;
03. A comunicação dentro da UPC é adequada e eficiente;
04. Os procedimentos e as instruções operacionais são padronizados e estão postos em documentos formais;
05. Há mecanismos que garantem ou incentivam a participação dos funcionários e servidores dos diversos níveis da estrutura da UPC na elaboração dos procedimentos, das instruções operacionais;
06. As delegações de autoridade e competência são acompanhadas de definições claras das responsabilidades;
07. Existe adequada segregação de funções nos processos e atividades da competência da UPC e
08. Os controles internos adotados contribuem para a consecução dos resultados planejados pela UPC.

O resultado da pesquisa apontou que, para o grupo de elementos “Ambiente de Controle”, a nota obtida foi 4, o que significa que os controles internos são parcialmente observado no contexto da UPC, ocorrendo, na maioria das unidades internas, algum tipo de controle.

Da pontuação obtida, constata-se que o Ministério já está inserido no processo de incentivar, criar e manter mecanismos que permitam a formalização, divulgação e exercício de controles internos nos processos e procedimentos realizados nos diversos níveis de sua estrutura.

Destaca-se a pontuação significativa para o elemento 01. “A alta administração percebe os controles internos como essenciais à consecução dos objetivos da unidade e dão suporte adequado ao seu funcionamento”, o que demonstra a preocupação da alta gestão no sentido de aprimorar os controles internos já existentes e a criação de novos mecanismos.

## 2 - Avaliação de Risco

Os quesitos avaliados foram:

09. Os objetivos e metas da unidade jurisdicionada estão formalizados;
10. Há clara identificação dos processos críticos para a consecução dos objetivos e metas da unidade;
11. 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;
12. 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;
13. A avaliação de riscos é feita de forma contínua, de modo a identificar mudanças no perfil de risco da UPC ocasionadas por transformações nos ambientes interno e externo;
14. 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;
15. Não há ocorrência de fraudes e perdas que sejam decorrentes de fragilidades nos processos internos da unidade;
16. Na ocorrência de fraudes e desvios, é prática da unidade instaurar sindicância para apurar responsabilidades e exigir eventuais ressarcimentos e

17. Há norma ou regulamento para as atividades de guarda, estoque e inventário de bens e valores de responsabilidade da unidade.

Para o grupo de elementos “Avaliação de Risco”, o resultado da pesquisa apontou a nota 5, o que significa uma clara preocupação, não só com o alcance dos objetivos e metas definidos para a UPC, como também com a gestão dos riscos inerentes ao cumprimento de sua missão.

Ainda dentro deste grupo, três itens merecem destaque:

- 09. Os objetivos e metas da unidade jurisdicionada estão formalizados.
- 16. Na ocorrência de fraudes e desvios, é prática da unidade instaurar sindicância para apurar responsabilidades e exigir eventuais ressarcimentos.
- 17. Há norma ou regulamento para as atividades de guarda, estoque e inventário de bens e valores de responsabilidade da unidade.

A avaliação positiva do item 09 reflete o processo de desenvolvimento do Planejamento Estratégico no âmbito do Ministério iniciado no exercício de 2014. Também foram destaques os itens 16 e 17, que apontam para a consolidação das atividades correcionais adotadas pela Corregedoria do MT, culminando com o recebimento de prêmio, no ano de 2014, da Controladoria Geral da União por boas práticas na categoria “Diminuição no tempo de apuração disciplinar” e reconhecimento na categoria “Transparência Ativa”, motivado pela publicação de informações e orientações no sítio eletrônico do MT, [www.transportes.gov.br/corregedoria](http://www.transportes.gov.br/corregedoria).

Ainda neste critério de avaliação, foram incluídas as ações internas que a Comissão de Ética vem desenvolvendo, a exemplo da publicação do Código de Ética, que visa disciplinar a conduta ética dos agentes públicos no âmbito do Ministério dos Transportes. Quanto às atividades de guarda, estoque e inventário de bens e valores de responsabilidade da unidade, o MT vem adotando sistemática de controle por meio de sistemas eletrônicos, administrado por Unidade interna específica, por entender ser este um mecanismo seguro de controle.

Os itens abaixo se destacam como pontos que necessitam melhorias, cuja nota de avaliação foi 3, denotando que não há como avaliar se o conteúdo da afirmativa é ou não observado no contexto da UPC.

- 10. Há clara identificação dos processos críticos para a consecução dos objetivos e metas da unidade;
- 13. A avaliação de riscos é feita de forma contínua, de modo a identificar mudanças no perfil de risco da UPC ocasionadas por transformações nos ambientes interno e externo e
- 15. Não há ocorrência de fraudes e perdas que sejam decorrentes de fragilidades nos processos internos da unidade.

No que tange aos itens supramencionados, denota-se a necessidade de melhoria na condução dos processos internos, com vistas ao aprimoramento das práticas de gestão de riscos associadas às diversas atividades desenvolvidas no âmbito do MT. Os modelos institucionais adotados ao longo da constituição histórica da Administração Pública ainda prevalecem nas práticas de gestão atuais e condicionam as mudanças a um processo de transição, motivados por experiências e adequações, até que as novas ferramentas de gestão se estabeleçam.

### 3 - Procedimentos de Controle

18. Existem políticas e ações, de natureza preventiva ou de detecção, para diminuir os riscos e alcançar os objetivos da UPC, claramente estabelecidas;

19. As atividades de controle adotadas pela UPC são apropriadas e funcionam consistentemente de acordo com um plano de longo prazo;

20. As atividades de controle adotadas pela UPC possuem custo apropriado ao nível de benefícios que possam derivar de sua aplicação e

21. As atividades de controle adotadas pela UPC são abrangentes e razoáveis e estão diretamente relacionadas com os objetivos de controle.

O resultado da avaliação apontou que, para o grupo de elementos “Procedimentos de Controle”, a nota média obtida foi 2, indicando a necessidade de maior aprofundamento e disseminação de conhecimento de um modo geral, acerca das atividades de controle desenvolvidas no âmbito interno e desta UPC e, dessa forma, estabelecer uma relação entre este elemento e alguns dos itens relacionados ao elemento anterior, que tratam da identificação de riscos, pois o MT passa por um processo de construção de novas práticas de gestão, subsidiadas na gestão por competências e em novos modelos de trabalho.

Nesse sentido, em 2015, foram concluídos os estudos acerca do mapeamento de competências, fundamentado em objetivos estratégicos e, gradativamente, tem-se adotado novas iniciativas que convergem para a consecução de modelos que visam à adoção de ações de controle de riscos de natureza preventiva e saneadora.

#### 4 - Informação e Comunicação

22. A informação relevante para UPC é devidamente identificada, documentada, armazenada e comunicada tempestivamente às pessoas adequadas;

23. As informações consideradas relevantes pela UPC são dotadas de qualidade suficiente para permitir ao gestor tomar as decisões apropriadas;

24. A informação disponível para as unidades internas e pessoas da UPC é apropriada, tempestiva, atual, precisa e acessível;

25. A Informação divulgada internamente atende às expectativas dos diversos grupos e indivíduos da UPC, contribuindo para a execução das responsabilidades de forma eficaz e

26. A comunicação das informações perpassa todos os níveis hierárquicos da UPC, em todas as direções, por todos os seus componentes e por toda a sua estrutura.

O resultado da pesquisa apontou que para o grupo de elementos de avaliação, “Informação e Comunicação”, a nota obtida foi 4, o que indica a necessidade de se avançar nas ações voltadas à disseminação de informações relevantes para a consecução dos objetivos propostos para esta UPC. Nesse sentido, em 2015, o MT aderiu ao Sistema Eletrônico de Informações (SEI), em parceria com o Tribunal Regional Federal da 4ª Região, idealizador da ferramenta eletrônica de gestão da informação.

Em fase de implantação, esta iniciativa vai conferir às atividades administrativas, à tramitação de documentos e à disseminação de informações relevantes mais agilidade, economicidade, transparência e sustentabilidade.

Com a implantação do SEI, a tramitação de processos e expedientes será exclusivamente por via digital, conferindo ao MT um avanço significativo na qualidade da gestão da informação e comunicação e na tomada de decisões, contribuindo, assim, para a execução de responsabilidades de forma eficaz em todos os níveis hierárquicos desta UPC.

Da avaliação, destacam-se os itens:

- 23. As informações consideradas relevantes pela UPC são dotadas de qualidade suficiente para permitir ao gestor tomar as decisões apropriadas e

•25. A Informação divulgada internamente atende às expectativas dos diversos grupos e indivíduos da UPC, contribuindo para a execução das responsabilidades de forma eficaz.

Sendo que, recebeu a nota 5 o item abaixo:

•22. A informação relevante para UPC é devidamente identificada, documentada, armazenada e comunicada tempestivamente às pessoas adequadas.

Evidencia-se neste item que a Pasta consegue produzir informações relevantes e que estas contêm a qualidade suficiente para se tomar decisões apropriadas, porém, há a percepção, pela avaliação realizada, que essas informações carecem de atingir um maior número de técnicos dentro da Pasta. Firma-se, então, a percepção acertada da alta gestão desta UPC ao aderir à implementação do SEI, que viabilizará o acesso à informação às pessoas que dela necessitam para a realização de suas competências com segurança e tempestividade.

#### Monitoramento

27. O sistema de controle interno da UPC é constantemente monitorado para avaliar sua validade e qualidade ao longo do tempo.

28. O sistema de controle interno da UPC tem sido considerado adequado e efetivo pelas avaliações sofridas.

29. O sistema de controle interno da UPC tem contribuído para a melhoria de seu desempenho.

A pesquisa apontou como resultado para o grupo de elementos “Monitoramento”, a nota 3, o que significa que não há uma percepção clara das diversas unidades que compõem a estrutura regimental do MT acerca do sistema de controle interno dentro da unidade e seus controles de qualidade, validade e desempenho.

O importante a destacar é que, a despeito da pontuação 3, as unidades internas estão receptivas e desejosas de aprimorarem os seus sistemas de controle interno. Os desafios são enormes, em face das crescentes restrições orçamentárias, o que impõe à Administração Pública Federal e, por inclusão, ao Ministério dos Transportes, soluções criativas compatíveis com as diversas necessidades que se apresentam a todo instante, em um processo contínuo de aprimoramento da gestão, assegurando a suficiência dos controles internos para mitigar os riscos e garantir, com segurança razoável, a confiabilidade das informações produzidas e a qualidade na realização de seus objetivos institucionais.

## **5. Relacionamento com a sociedade**

### **5.1. Canais de acesso do cidadão**

Neste subitem serão abordados os canais de acesso da sociedade com o Ministério dos Transportes, tais como:

Central de Relacionamento do Ministério dos Transportes

A Central de Relacionamento do Ministério é um serviço prestado por meio do Contrato nº 35/2014/MT, firmado com a empresa CTIS Ltda., com vistas ao atendimento telefônico por meio do número (61) 3329-9068, onde aposentados e pensionistas, procuradores, curadores e representantes legais de beneficiários de aposentadoria ou pensão, podem solicitar informações quanto:

- 1) ao recadastramento;
- 2) à tramitação de processos e documentos;
- 3) a denúncias ou reclamações feitas junto à mesma central ou junto à alguma unidade da COGEP/MT;
- 4) Plano de Saúde;
- 5) à inclusão ou exclusão de beneficiário de aposentadoria/pensão;
- 6) à isenção de Imposto de Renda;
- 7) ao montante de rendimentos para Declaração de Imposto de Renda;
- 8) ao cadastramento de senha de acesso para o SIAPENET;
- 7) ao pagamento de exercícios anteriores; e
- 8) a qualquer outra demanda inerente à gestão de pessoas.

Cabe registrar que, além das chamadas telefônicas feitas por servidores aposentados e pensionistas, a Central de Relacionamento do Ministério atende também solicitações relacionadas ao Programa Passe Livre (informações sobre: habilitação ao passe livre, tramitação de documentos/processos, emissão e validade das carteiras).

Houve um aumento no volume de ligações telefônicas feitas para a Central de Relacionamento, comparado com o exercício de 2014, devido à absorção de grande parte dos atendimentos telefônicos que eram feitos anteriormente pela equipe responsável pelo Programa Passe Livre e com a busca crescente do público por informações relativas ao recadastramento de aposentados, pensionistas e reintegrados de órgãos extintos vinculados ao Ministério dos Transportes.

A tabela 47 a seguir relaciona os indicadores de desempenho realizado na central de relacionamento do Ministério e o detalhamento estatístico mensal.

Tabela 47 - Indicadores de desempenho da central de relacionamento do Ministério dos Transportes

<b>Indicador de desempenho da central de relacionamento</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
(A) Atendimentos telefônicos	32.532	36.210	33.104	44.609
(B) Assuntos solucionados pela central telefônica	26.579	29.659	26.894	41.267
(C) Assuntos direcionados aos técnicos de área (níveis 2, 3 e 4)	6.275	6551	5.190	3.342
(D) Pendências que ficaram em aberto (o total mensal informa as pendências do mês somadas às que foram acumuladas ao longo do período e o total anual demonstra o somatório de todas as pendências, inclusive as já resolvidas).	1.736	1.689	1.157	296

**Estatística mensal (detalhamento mensal do ano de 2015)**

ICD	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
<b>A</b>	2.848	2.725	3.758	3.462	3.283	3.350	3.852	3.970	4.350	4.311	4.692	4.008	44.609
<b>B</b>	2.509	2.461	3.407	3.209	3.029	3.122	3.579	3.712	4.110	4.062	4.289	3.778	41.267
<b>C</b>	339	264	351	253	254	228	273	258	240	249	403	230	3.342
<b>D</b>	58	89	46	53	47	1	2	0	0	0	0	0	296

Fonte: Coordenação de Administração de aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas (COAP)

Alternativamente ao atendimento telefônico, existe o atendimento presencial aos aposentados e pensionistas localizado na Esplanada dos Ministérios, Bloco “R”, Ed. Anexo, Térreo Ala Leste, sala 02 em Brasília/DF.

Existem também os Núcleos de Recursos Humanos localizados nas principais capitais do País para atendimento presencial aos aposentados e pensionistas conforme demonstrado na tabela abaixo.

Comparando o exercício de 2015 com o de 2014 fica demonstrado que houve uma diminuição no número de atendimentos feitos pelo núcleo de recursos humanos do Ministério, baseado no fato de que:

a) os usuários se adaptaram à nova rotina de recadastramento, que passou a ser feito presencialmente nos bancos, sem necessidade da entrega de documentação nos núcleos de recursos humanos (com exceção do público que teve o pagamento suspenso por falta de recadastramento, que equivale mensalmente a menos de 10% do público recadastrado);

b) os núcleos de recursos humanos mantiveram os atendimentos relativos à instrução de processos/documentos, inclusão/exclusão de cadastro no plano de saúde, fornecimento de fichas financeiras (e montantes de rendimento para imposto de renda), exclusão de beneficiários falecidos, fornecimento de informações funcionais e cadastrais de ex-servidores do extinto DNER.

Entretanto, várias demandas afetas ao recadastramento de aposentados, pensionistas e reintegrados (quanto à data de realização do recadastramento, local de realização, documentos necessários e outras dúvidas) passaram a ser esclarecidas pela Central de Relacionamento do Ministério dos Transportes.

A tabela 48 a seguir relaciona os atendimentos efetuados nos núcleos nos exercícios de 2012, 2013, 2014 e 2015.

Tabela 48 - Atendimentos efetuados nos núcleos dos exercícios de 2012, 2013, 2014 e 2015.

<b>Atendimentos efetuados nos núcleos nos exercícios de 2012, 2013 e 2014.</b>				
<b>Núcleo (cidade onde se localiza)</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
NRH – 01 (Manaus – AM)	823	915	808	601
NRH – 02 (Belém – PA)	1.159	1.253	1.092	2.778
NRH – 03 (Fortaleza – CE)	23.400	25.623	23.530	10.563
NRH - 04 (Recife – PE)	8.523	10.251	11.706	18.699
NRH – 05 (Salvador - BA)	6.893	7.255	8.331	3.809
NRH – 06 (Belo Horizonte – MG)	23.566	21.600	19.430	29.547
NRH – 07 (Rio de Janeiro – RJ)	11.202	15.998	18.893	8.647
NRH – 08 (São Paulo – SP)	4.624	6.254	7.593	2.461
NRH – 09 (Curitiba – PR)	1.476	5.238	4.936	6.120
NRH – 10 (Porto Alegre – RS)	2.991	2.841	2.537	4.341
NRH – 11 (Cuiabá – MT)	1.368	2.211	2.123	2.544
NRH – 12 (Goiânia – GO)	1.859	1.997	1.751	1.782
NRH – 13 (Florianópolis – SC)	5.337	5.600	4.593	3.311
NRH – 14 (Natal – RN)	2.128	4.081	5.327	3.398
<b>TOTAL</b>	<b>86.826</b>	<b>116.409</b>	<b>112.650</b>	<b>98.601</b>

#### Serviço de Informação ao Cidadão – SIC

O Serviço de Informações ao Cidadão do Ministério dos Transportes (SIC/MT) é a unidade responsável por atender aos pedidos de acesso à informação feitos ao órgão com base na Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 (Lei de Acesso à Informação).

O Gráfico 2 a seguir registra a quantidade de pedidos realizados ao acesso à informação (sistema e-sic)

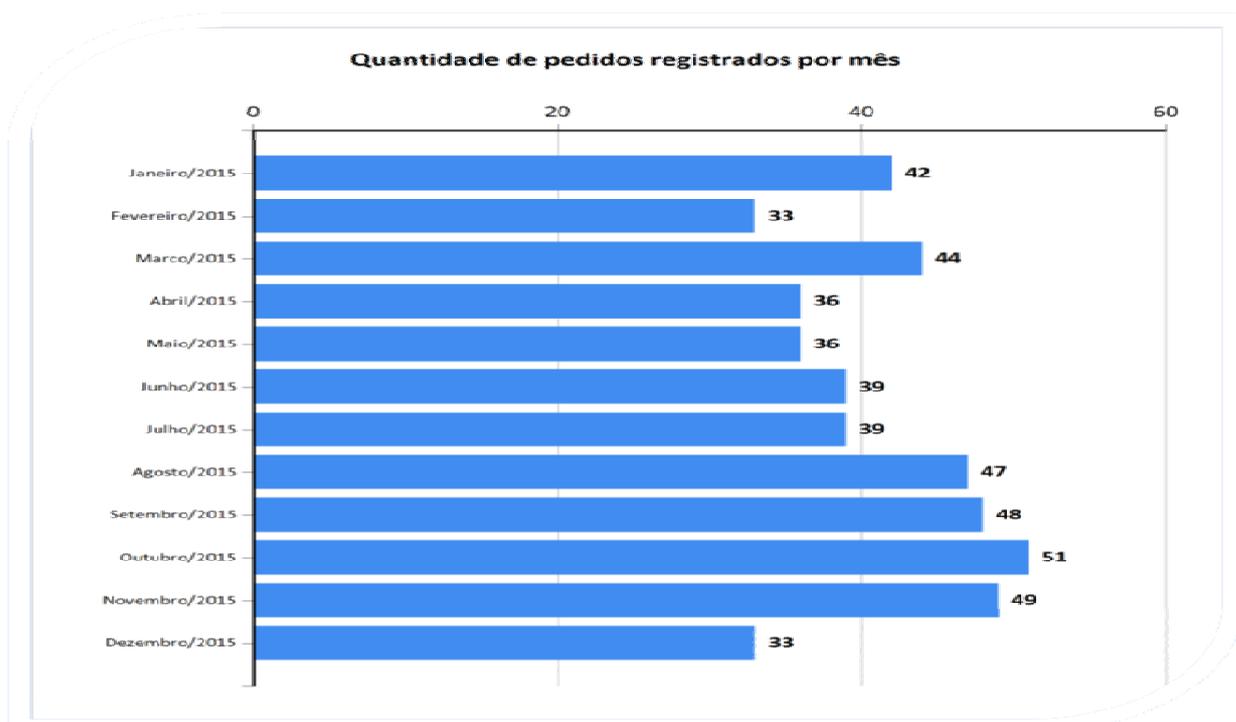


Gráfico 2 - Quantidade de pedidos de acesso à informação (sistema e-sic)  
Fonte: COGEP

O SIC totalizou 497 pedidos de acesso à informação através do Sistema e-sic, com uma média mensal de 41,42 pedidos.

Tendo como base principal os 20 dias para resposta proposto na LAI, o SIC/MT fechou o ano de 2015 com o tempo médio de resposta de 6,86 dias.

Nas Figuras 6 abaixo, relacionam os tipos de respostas aos pedidos feitos ao SIC, com as razões da negativa de acesso e os meios de envio de resposta.



Figura 6: Resposta aos pedidos de acesso à informação  
Fonte: COGEP

Descrição	Quantidade	%	% de pedidos
Dados pessoais	6	37,500%	1,21%
Informação sigilosa classificada conforme a Lei 12.527/2011	4	25,000%	0,80%
Pedido incompreensível	2	12,500%	0,40%
Pedido exige tratamento adicional de dados	2	12,500%	0,40%
Pedido desproporcional ou desarrazoado	1	6,250%	0,20%
Pedido genérico	1	6,250%	0,20%
<b>TOTAL:</b>	<b>16</b>	<b>100,000%</b>	<b>3,22%</b>

Figura 7: Razões da negativa de acesso à informação  
Fonte: COGEP

Meios de envio de resposta		
Meio	Quantidade	% de pedidos
Pelo sistema (com avisos por email)	486	97,79%
Correspondência física (com custo)	9	1,81%
Buscar/Consultar pessoalmente	2	0,40%

Figura 8: Meios de envio de resposta à solicitação de informação  
 Fonte: COGEP

### Programa Passe Livre

O Passe Livre é um programa do Governo Federal que proporciona a pessoas com deficiência e carentes, gratuidade nas passagens para viajar entre os estados brasileiros. O Passe Livre é um compromisso assumido pelo Governo Federal e pelas empresas de transportes coletivos interestadual de passageiros para assegurar o respeito e a dignidade das pessoas com deficiência.

A partir de 2015 o Programa Passe Livre do Governo Federal teve parte do seu fluxo telefônico redirecionada para a Central de Relacionamento do Ministério dos Transportes que conta com estrutura de 15 (quinze) funcionários, de 8 às 20 horas, aptos a prestar informações sobre os procedimentos e processos em análise.

No total de chamadas recebidas, foram registradas 28.976 (vinte e oito mil, novecentas e setenta e seis) ligações no ano, sendo 11.476 (onze mil, quatrocentos e setenta e seis) ligações recepcionadas junto à Central de Relacionamento.

Com o redirecionamento das ligações, constatamos a evolução desse procedimento conforme Tabela 49 a seguir com a relação das chamadas.

Tabela 49 - Quantitativo de ligações realizadas ao longo do ano de 2015

Mês	Quantidade
Janeiro	465
Fevereiro	464
Março	691
Abril	726
Maio	729
Junho	888
Julho	1.062
Agosto	1.255

Setembro	1.339
Outubro	1.290
Novembro	1.423
Dezembro	1.144
<b>Total de ligações</b>	<b>11.476</b>

Dentre as ligações acima relacionadas das quais tiveram solicitações de alteração de endereço, de reenvio de credencial, reenvio de exigência, pedidos de kit para beneficiário e acompanhante, solicitação de 2ª via de credencial, resposta de protocolo e as demais informações foram sobre andamento, aquisição e procedimentos de preenchimento dos formulários já enviados ou a serem enviados.

Já nas instalações do Programa Passe Livre localizado no Térreo do Edifício Núcleo dos Transportes, Setor de Autarquias Norte, Quadra 3, teve em torno de 17.500 (dezessete mil e quinhentas) ligações recebidas e respondidas de atendimento telefônico, que atualmente conta com 6 (seis) profissionais.

Quanto ao atendimento feito por email, foi registrado um quantitativo de 13.271 (treze mil duzentos e setenta e um) mensagens respondidas, dentre as quais se destacam as informações sobre a concessão do benefício, envio de cópia de documentos e de exames para atendimento de exigências, pedidos de segunda via, reenvio de credenciais e de exigências, dentre outros.

## **5.2. Carta de serviços ao cidadão**

A Carta de Serviços ao Cidadão, prevista no §4º do art. 11 do Decreto nº 6932, de 2009, foi elaborada no intuito de dar maior transparência às atividades do Ministério e facilitar a interação com os usuários dos dois serviços prestados por esta Pasta, que são o Programa Passe Livre do Governo Federal e o Serviço de Atendimento ao Cidadão (SIC).

O acesso à Carta de Serviços ao Cidadão pode ser realizado diretamente no link eletrônico:

[http://www.transportes.gov.br/images/manuais/SERVICOS\\_CARTAAOCIDADA0.pdf](http://www.transportes.gov.br/images/manuais/SERVICOS_CARTAAOCIDADA0.pdf)

## **5.3. Aferição do grau de satisfação dos cidadãos-usuários**

Neste subitem será abordado o grau de satisfação dos cidadãos-usuários aos canais de acesso do Ministério dos Transportes com a sociedade, tais como:

### **Central de Relacionamento**

A Central de Relacionamento do Ministério dos Transportes, faz, ao final de cada chamada telefônica, 2 (duas) perguntas à clientela de servidores ativos, aposentados, pensionistas e seus representantes, que são:

a) Pergunta 01- Como classifica a satisfação de forma geral na execução dos serviços prestados pelo Ministério dos Transportes?

**1 - Como o(a) Sr.(a) Classifica a satisfação de forma geral na execução dos serviços prestados pelo Ministério dos Transportes?**

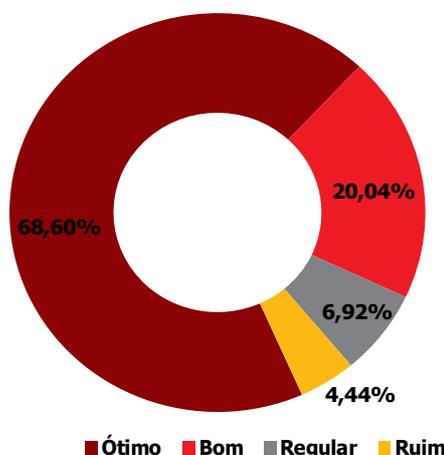


Gráfico 3 - Percentual de satisfação de serviços prestados

b) Pergunta 02 - Como você classifica a qualidade do atendimento prestado pelo Teleoperador/Atendente do Ministério dos Transportes?

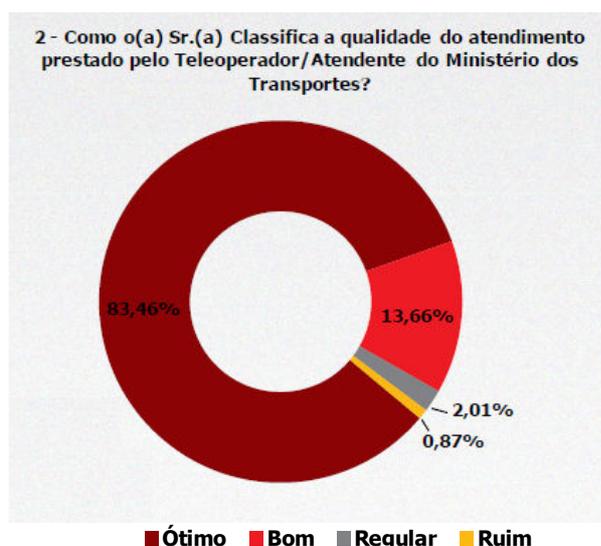


Gráfico 4 - Percentual de qualificação no atendimento prestado pelo teleoperador

Como resultado, fica evidenciado que os serviços prestados pela Central de Relacionamento do Ministério dos Transportes atendem de forma satisfatória a maior parte dos usuários, conforme tabela 50 que faz comparativo com anos anteriores, demonstrado abaixo:

Tabela 50 - Comparativo percentual de satisfação de serviços prestados por ano

Ano	Satisfação Global*
2013	94,78%
2014	92,96%
2015	94,09%

\* Satisfação Global calculada a partir da soma do volume de respostas nas duas perguntas aplicadas na pesquisa.

## Serviço de Informação ao Cidadão (SIC)

No SIC, o grau de satisfação é medido de acordo com as demandas do Sistema e-sic, na qual o grau de medição adotado varia entre ótimo, bom, médio, ruim e péssimo. Demandas com acesso negado por alguma razão legal atribui volume ao campo médio e ruim.

O Gráfico 5 a seguir relaciona o grau de satisfação do cidadão com relação ao sistema e-sic.



Gráfico 5 - Grau de satisfação do cidadão - SIC/MT 2015

O Serviço de Informação ao Cidadão – SIC/MT, vem obtendo bom relacionamento com o cidadão, demonstrando maior satisfação na maioria dos usuários do serviço.

### Programa Passe Livre

Com referência a aferição do grau de satisfação de atendimento do Programa Passe Livre, presencial e telefônico, observou-se um número baixo e pontual de queixas referentes aos serviços, pois o Programa passou a analisar e dar resposta imediata aos requerentes, seja presencial ou por contato telefônico e ainda por mensagens de e-mail.

## 5.4. Mecanismos de transparência das informações relevantes sobre a atuação da unidade

O acesso às informações alusivas a atuação do Ministério de interesse da sociedade, com vistas a contribuir com a transparência da gestão, estão disponibilizadas no portal desta Pasta [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br), mais especificamente na janela “Serviços do MT” no link [www.transportes.gov.br/serviços-da-denominação.html](http://www.transportes.gov.br/serviços-da-denominação.html).

Segue os principais links de interesse da sociedade:

- Passe Livre: <http://www.transportes.gov.br/direto-ao-cidadao/passe-livre.html>
- Direito ao Cidadão: <http://www.transportes.gov.br/direto-ao-cidadao.html>
- Corregedoria: <http://www.transportes.gov.br/corregedoria.html>
- Condições das vias: <http://www.transportes.gov.br/condicoes-das-vias.html>
- Relatórios de Gestão: <http://www.transportes.gov.br/relatorio-de-gestao.html>
- Informações Gerais para Servidores Aposentados:  
<http://www.transportes.gov.br/conteudo/2784-gestao-de-pessoas-aposentados.html>
- Informações Gerais para Pensionistas:  
<http://www.transportes.gov.br/conteudo/2783-gestao-de-pessoas-pensionistas.html>

## **5.5. Medidas para garantir a acessibilidade aos produtos, serviços e instalações**

No exercício de 2015, não foram realizadas obras nas edificações sob a gestão do Ministério dos Transportes, mas apenas serviços de manutenção predial, mantendo-se os já existentes acessos aos portadores de necessidades especiais, a saber: rampa de acesso e corrimãos na entrada do Edifício Anexo, banheiros masculinos e femininos adaptados, rampa na sala de multimídia do Edifício Sede.

No entanto, foram executadas melhorias nas instalações do Programa Passe Livre, localizado no térreo do Edifício Núcleo dos Transportes, no Setor de Autarquias Norte, Quadra 3, Brasília/DF, contemplando troca de divisórias com implantação de novo layout, instalação elétrica e iluminação, substituição de mobiliários com novo balcão de atendimento devidamente adaptado, bem como a retirada de piso elevado, mantendo o nivelamento do piso interno com o externo existente no térreo do Edifício, facilitando, assim, o acesso aos usuários.

## **6. Desempenho financeiro e informações contábeis**

### **6.1. Tratamento contábil da depreciação, da amortização e da exaustão de itens do patrimônio e avaliação e mensuração de ativos e passivos**

Esta UPC adota, para o cálculo da depreciação, amortização ou exaustão dos bens do patrimônio e avaliação e mensuração dos seus ativos e passivos, os dispositivos contidos nas NBC T 16.9 e NBC T 16.10 e demais normas brasileiras aplicadas ao setor público.

Foram seguidas as orientações da macrofunção Siafi nº 02.03.30 para estimar a vida útil econômica do ativo imobilizado. Os cálculos da depreciação, amortização e exaustão, as taxas de depreciação utilizadas e os percentuais residuais por conta contábil também seguiram as orientações constantes na NBC T 16.9 e na macrofunção Siafi nº 02.03.30.

O disponível, os créditos e as dívidas são avaliados e mensurados de acordo com a NBC T 16.10. As contas são analisadas para identificar a necessidade de ajustes nos saldos. Na disponibilidade é verificada a existência de depósitos em moeda estrangeira ou aplicação financeira para que seus valores sejam atualizados. As contas que representam os créditos e dívidas tem seus saldos analisados para identificar riscos de recebimentos de dívidas ou existência de obrigações pós-fixadas.

Da mesma forma, a mensuração e avaliação das saídas dos estoques são apuradas pelo custo médio ponderado, conforme orientação da NBC T 16.10.

O resultado apurado foi impactado em R\$ 3.263.079,18 (três milhões, duzentos e sessenta e três mil, setenta e nove reais e dezoito centavos) com a utilização dos critérios das NBC T 16.9 e NBC T 16.10 conforme segue: baixa de estoque – R\$ 867.700,01 (oitocentos e sessenta e sete mil, setecentos reais e um centavo), depreciação, amortização e exaustão – R\$ 2.488.266,54 (dois milhões, quatrocentos e oitenta e oito mil, duzentos e sessenta e seis reais e cinquenta e quatro centavos) e reavaliação de bens – R\$ 92.887,37 (noventa e dois mil, oitocentos e oitenta e sete reais e trinta e sete centavos).

### **6.2. Sistemática de apuração de custos no âmbito da unidade**

No exercício de 2015, o Ministério dos Transportes priorizou atividades e adotou diretrizes no intuito de contribuir para a retomada do crescimento em função de desafios econômicos e fiscais observados ao longo do ano.

As ações para o fomento de parcerias entre o Governo e a iniciativa privada foram aperfeiçoadas, resultando no lançamento da Segunda Etapa do Programa de Investimentos em Logística (PIL). Alinhado aos aperfeiçoamentos propostos, destaca-se, em 2015, o Leilão da Ponte Rio-Niterói, primeira renovação de concessão rodoviária federal, que resultou em significativa redução da tarifa, associada a novos investimentos.

Vale ressaltar que foram investidos, pela iniciativa privada, R\$ 4.787,2 milhões nos contratos de concessão rodoviária, até outubro de 2015.

A médio e longo prazo, a Política de Transportes, por meio dos seus programas, está voltada para aumentar a eficiência produtiva de áreas consolidadas, induzir o desenvolvimento sustentável, reduzir desigualdades regionais e incentivar a integração nacional e sul-americana.

## Programa 2075 – Transporte Rodoviário

O Programa Transporte Rodoviário é composto por Indicadores, Objetivos, Metas e Iniciativas monitorados por meio do Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento (SIOP), cujo objetivo é refletir a evolução das políticas públicas. Como parte da estratégia da Pasta de Transportes, o programa contempla ações que visam à manutenção, adequação, construção, operação (sinalização, pesagem, controle de velocidade), fiscalização e concessão da infraestrutura rodoviária, para a ampliação da disponibilidade do Transporte Rodoviário nacional, com segurança e conforto para seus usuários.

Objetivo 0130 – Ampliar a oferta da prestação de serviços aos usuários das rodovias federais, propiciando mais segurança e qualidade no deslocamento, por meio de contratos de concessão, desconcentrando a gestão da malha.

Em meados dos anos 90, o Brasil iniciou o programa de concessões de rodovias federais com o objetivo de oferecer vias de transporte capazes de prestar serviço de melhor qualidade aos usuários. Desse modo, houve a transferência da gestão de parte da malha rodoviária à iniciativa privada como forma alternativa de investimentos.

O programa de concessão rodoviária está estruturado em três etapas. Atualmente, o Governo Federal administra 21 concessões rodoviárias, totalizando 9.969,6 km.

As empresas concessionárias de rodovias federais devem cumprir uma gama de obrigações previstas nos contratos de concessão e nos PER, bem como orientar esforços para atingir parâmetros pré-estabelecidos de desempenho para os elementos físicos e operacionais. Com base nesses parâmetros são obrigatórias intervenções ao longo de todo o período de concessão, tais como: recuperação, operação, manutenção, conservação, monitoramento e melhoramentos.

Em 2015, o Governo Federal lançou a Segunda Etapa do Programa de Investimentos em Logística (PIL) contemplando 11 lotes rodoviários distribuídos por 11 estados brasileiros. Na sequência, o Ministério dos Transportes publicou os respectivos editais de chamamento público, autorizando que empresas privadas promovessem novos estudos técnicos e de viabilidade. Tais estudos, que serão apresentados em 2016, serão utilizados nas modelagens de potenciais concessões nos trechos a seguir discriminados, que totalizam 4.552,1 km:

- BR-101/BA, Gandú/BA – Entroncamento BR-324 (próximo à Feira de Santana) (199,4 km);
- BR-262/381/MG/ES, Entroncamento BR-101/ES – João Monlevade/MG – Belo Horizonte/MG (485,9 km);
- BR-267/MS, Entroncamento BR-163 (Nova Alvorada do Sul/MS) – Divisa MS/SP (Presidente Epitácio/SP) (249,3 km);
- BR-262/MS, Entroncamento BR-163 (Campo Grande/MS) – Divisa MS/SP (Três Lagoas/MS) (326,8 km);
- BR-101/232/PE, novo arco metropolitano de Recife, BR-101: Divisa PB/PE – Divisa PE/AL e BR-232: Entroncamento BR-101 (Recife/PE) – Cruzeiro do Nordeste/PE (564,5 km);
- BR-101/493/465/RJ/SP, BR-101: Entroncamento BR-465 (B)/RJ-071/097 (Santa Cruz) – Praia Grande, no município de Ubatuba/SP; BR-465, Entroncamento BR-101 – Entroncamento BR-116; e BR-493: Entroncamento BR-101 – Entroncamento BR-040/116 (B) (356,9 km);

- BR-101/116/290/386/RS; BR-101: Divisa RS/SC – Osório/RS; BR-116: Entroncamento BR-290 (B) (para Arroio dos Ratos) – Entroncamento BR-470/RS-350 (para Camaquã); BR-290: Osório/RS – Entroncamento BR-116 (para Guaíba) e BR-386: Entroncamento BR-116 (B)/290 (Porto Alegre) – Entroncamento BR-377 (A) (para Carazinho) (581,3 km);

- BR-101/SC, Ponte sobre o Rio da Madre – Divisa SC/RS (220,0 km);

- BR-280/SC, Porto de São Francisco do Sul – Divisa SC/PR (306,6 km);

- BR-470/282/SC, BR-470: Navegantes/SC – Divisa SC/RS e BR-282: Entroncamento BR-470 (Campos Novos) – Entroncamento BR-153 (Irani) (455,1 km);

- BR-364/RO/MT, Entroncamento BR-174 (A) (Comodoro/MS) – Porto Velho (acesso Ulisses Guimarães) (806,3 km);

Vale destacar mais uma vez que, em 2015, a concessão da BR-101/RJ, Ponte Rio-Niterói foi renovada no âmbito do PIL pelo leilão realizado em março e teve o contrato assinado em maio. O novo contrato permitiu a redução da tarifa, com deságio de 36,67% e a inclusão de novas obras nos sistemas viários adjacentes, como a alça de ligação da Ponte com a Linha Vermelha, a Avenida Portuária que propiciará a ligação com a Avenida Brasil e o mergulhão na Avenida Feliciano Sodré, em Niterói, no estado do Rio de Janeiro.

O incremento da prestação de serviços operacionais aos usuários (serviços de socorro médico e mecânico) e a execução de mais 259,8 km de obras de duplicação em 2015, nas rodovias federais concedidas, são importantes avanços percebidos pelo cidadão.

Tabela 51 - Demonstrativo de custo por programa e objetivo. (Anexo I)

R\$ Mil			
Programa Pt	Ano	2014	2015
	Objetivo Pt	Custo (LOA+RAP)	Custo (LOA+RAP)
2075	0130	21.073	40.108

O objetivo 0130 contempla uma única ação (2907) relativa à fiscalização da exploração da infraestrutura rodoviária. Essa ação está voltada atualmente para os trechos já concedidos e futuramente contemplará os trechos que estão em processo de concessão. Os R\$ 21.073 milhões de custo (LOA+RAP) correspondem a 73,3% dos recursos disponíveis no exercício de 2014. Já em 2015, o custo de R\$ 40,1 milhões, corresponde a 70,4% dos recursos disponíveis em 2015.

Tabela 52 - Demonstrativo de custo por programa, objetivo e grupo de natureza de despesa. (Anexo II)

R\$ Mil						
Programa Pt	Objetivo Pt	Grupo Despesa / Cat. Gasto	Grupo Despesa - Descrição	Ano	2014	2015
				A.H	Custo (LOA+RAP)	Custo (LOA+RAP)
2075	0130	3	OUTRAS DESPESAS CORRENTES	90%	21.073	40.109

Tabela 53 - Anexo II – Complementar

R\$ Mil

Programa Governo	Objetivo Programa	Grupo Despesa	Grupo Despesa - Descrição	Natureza Despesa	Ano Lançamento	2014		2015	
					Natureza Despesa - Descrição	Custo (LOA + RAP)	Análise Vertical	Custo (LOA + RAP)	Análise Vertical
2075	130	3	OUTRAS DESPESAS CORRENTES	333041	CONTRIBUICOES	353	1,67%		
				335041	CONTRIBUICOES			8	0,02%
				338039	OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS PJ - OP.INT.ORB.			1.772	4,42%
					OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS-PESSOA JURIDICA	939	4,46%		
				338041	CONTRIBUICOES	0	0,00%		
				339014	DIARIAS - PESSOAL CIVIL	384	1,82%	157	0,39%
				339030	MATERIAL DE CONSUMO	1.369	6,49%	78	0,20%
				339033	PASSAGENS E DESPESAS COM LOCOMOCAO	627	2,97%	138	0,34%
				339037	LOCACAO DE MAO-DE- OBRA	6.502	30,85%	11.026	27,49%
				339039	OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS PJ - OP.INT.ORB.	0		24.994	62,32%
					OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS-PESSOA JURIDICA	7.848	37,24%		
				339047	OBRIGACOES TRIBUTARIAS E CONTRIBUTIVAS	595	2,82%	225	0,56%
				339092	DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES	286	1,36%	87	0,22%
				339093	INDENIZACOES E RESTITUICOES	277	1,31%	307	0,77%
				339139	OUTROS SERV.TERCEIROS- PES.JURID-OP.INTRA-ORB.	1.611	7,64%		
					OUTROS SERVICOS DE TERCEIROS PJ - OP.INT.ORB.			1.315	3,28%
				339192	DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES	284	1,35%		

Com relação às naturezas de despesa “Locação de Mão-de-obra” e “Outros Serviços de Terceiros Pessoa Jurídica” informamos que em função do aumento da demanda de trechos concedidos no qual o Governo Federal lançou, em 2015, a Segunda Etapa do Programa de Investimentos em Logística (PIL) contemplando 11 lotes rodoviários distribuídos por 11 estados brasileiros, a ANTT contratou empresa para o apoio à fiscalização da exploração da infraestrutura rodoviária, o que justifica o custo aplicado de R\$ 11.026 milhões e R\$ 24.994,00 milhões, respectivamente.

Tabela 54- Demonstrativo de custo por programa, objetivo e ação com execução física. (Anexo III)

Programa Pt	Objetivo Pt	Ação Pt	Ação - Descrição	Produto	R\$ mil						
					Ano	2014					
					Unid. Medida	Qtde Meta Atual	Qtde Realizada (LOA)	Qtde Realizada (loa+rap)	Valor Dotação Atual (jan-dez)	Custo - Loa	Custo (LOA+RAP)
2075	0130	2907	FISCALIZACAO DA EXPLORACAO DA INFRAESTRUTURA RODOVIARIA	VISTORIA REALIZADA	UNIDADE	2.162	2.041	2.041	23.718	17.415	21.073

Programa Pt	Objetivo Pt	Ação Pt	Ação - Descrição	Produto	R\$ mil						
					Ano	2015					
					Unid. Medida	Qtde Meta Atual	Qtde Realizada (LOA)	Qtde Realizada (loa+rap)	Valor Dotação Atual (jan-dez)	Custo - Loa	Custo (LOA+RAP)
2075	0130	2907	FISCALIZACAO DA EXPLORACAO DA INFRAESTRUTURA RODOVIARIA	VISTORIA REALIZADA	UNIDADE	2.017	658	658	63.714	37.011	40.109

Tabela 55 - Demonstrativo de custo unitário realizado por programa, objetivo e ação. (Anexo III)

R\$ mil

Programa Pt	Objetivo Pt	Ação Pt	Ação - Descrição	Produto	Ano	2014			2015		
					Unid. Medida	Custo Unit Loa	Custo Unit Rap	Custo Unit (LOA+RAP)	Custo Unit Loa	Custo Unit Rap	Custo Unit (LOA+RAP)
2075	0130	2907	FISCALIZACAO DA EXPLORACAO DA INFRAESTRUTURA RODOVIARIA	VISTORIA REALIZADA	UNIDADE	8.533	0	10.325	56.248	0	60.956

Tabela 56 - Demonstrativo de eficácia. (Anexo III)

R\$ mil

Programa Pt	Objetivo Pt	Ação Pt	Ação - Descrição	Eficácia	Ano	2015	
					Faixa De Atingimento - Eficácia	Qtde Meta Atual	Qtde Realizada (LOA)
2075	0130	2907	FISCALIZACAO DA EXPLORACAO DA INFRAESTRUTURA RODOVIARIA	0,33	INEFICAZ	2.017	658

Desde o ano de 2013, com a alteração da metodologia de fiscalização, o Plano Anual de Fiscalização estabeleceu que o trecho rodoviário deveria ser percorrido integralmente em sua extensão, para garantir a efetividade da vistoria. Na sequência, o número inicial de concessões foi ampliado de 15 para 21 trechos, com acréscimo de 40,0% no número de concessões e de 96,0% na extensão a ser fiscalizada. Nesse cenário, uma nova programação operacional de fiscalização foi implementada, com redistribuição das equipes e adequação na frequência de vistorias. Assim, a meta prevista para 2015 passou a ser de 672 vistorias. Dessas, foram realizadas 658 inspeções in loco, resultando em 98% da meta.

Tabela 57 - Demonstrativo de eficiência. (Anexo III)

R\$ mil

Programa Pt	Objetivo Pt	Ação Pt	Ação - Descrição	Eficiência	Ano	2015	
					Faixa De Atingimento - Eficiência	Gasto Unit Prev	Custo Unit (LOA+RAP)
2075	0130	2907	FISCALIZACAO DA EXPLORACAO DA INFRAESTRUTURA RODOVIARIA	0,52	EFICIÊNCIA CONTIDA	31.589	60.956

Tabela 58 - Demonstrativo de economicidade. (Anexo III)

R\$ mil

Programa Pt	Objetivo Pt	Ação Pt	Ação - Descrição	Economicidade	Ano	2014	2015
					Faixa De Atingimento - Economicidade	Custo Unit (LOA+RAP)	Custo Unit (LOA+RAP)
2075	0130	2907	FISCALIZACAO DA EXPLORACAO DA INFRAESTRUTURA RODOVIARIA	0,17	SEM ECONOMICIDADE	10.325	60.956

Desde o ano de 2013, com a alteração da metodologia de fiscalização, o Plano Anual de Fiscalização estabeleceu que o trecho rodoviário deveria ser percorrido integralmente em sua extensão, para garantir a efetividade da vistoria. Na sequência, o número inicial de concessões foi ampliado de 15 para 21 trechos, com acréscimo de 40,0% no número de concessões e de 96,0% na extensão a ser fiscalizada. Nesse cenário, uma nova programação operacional de fiscalização foi implementada, com redistribuição das equipes e adequação na frequência de vistorias. Esclarecemos que a LOA de 2014 passou de R\$ 22.778 milhões para R\$ 60.648 milhões em 2015 e que foi empenhado o valor de R\$ 47.790 milhões e destes efetivamente liquidado R\$ 35.238 milhões.

Concluimos, diante do exposto, que na meta referente ao Objetivo 0130 do Programa de Transportes Rodoviários estão incluídos todos os trechos pertencentes às três fases da Terceira Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias. Após a conclusão dos estudos de viabilidade, as extensões preliminares referentes aos trechos relativos à Terceira Etapa foram redefinidas, passando de 8.044 km para 7.313,3 km.

Desse total, 5.348,7 km tiveram o processo licitatório consolidado, resultando em expressivos deságios sobre a tarifa máxima estipulada.

Em relação ao desempenho físico da ação 2907, ressalta-se que a meta prevista na LOA 2015 de 2.016 vistorias foi reprogramada, devido a alterações promovidas no Plano Anual de Fiscalização 2015, aprovado pela Portaria SUINF nº 265, de 26/12/2014, tendo em vista que a previsão inicial ocorreu com base no Plano Anual de Fiscalização 2014, em meados de maio do mesmo ano. Assim sendo, considerando a previsão reprogramada de 672 vistorias de fiscalização no ano de 2015, foram realizadas 658 inspeções in loco, resultando em 98% da meta programada, o que pode ser considerado bastante satisfatório.

É importante apontar que, a partir do ano de 2013, houve alteração da metodologia de fiscalização, com conseqüente mudança no respectivo escopo. O Plano Anual de Fiscalização passou a considerar como completa a vistoria quando o trecho rodoviário for percorrido e verificado integralmente, com a finalidade de garantir a efetividade da fiscalização do cumprimento das obrigações contratuais das concessões.

Deve-se esclarecer que a previsão de um número menor de inspeções no ano de 2015 em comparação com o ano de 2014 ocorreu em virtude de adequação das equipes de fiscalização ao aumento de 40% do número de concessões a serem vistoriadas, ampliando de 15 para 21 trechos rodoviários concedidos, sendo que estas acarretaram em um aumento de 96% na extensão a ser fiscalizada, sem que houvesse incremento proporcional no número de agentes de fiscalização.

Ademais, há atividades específicas nas fases iniciais da concessão que não são consideradas inspeções rotineiras, sendo que apenas estas fazem parte do escopo do Plano Anual de Fiscalização. No entanto, esta redução do número de vistorias não prejudicou o acompanhamento das concessões, pois além do auxílio prestado às equipes de fiscalização pelas empresas supervisoras contratadas pela ANTT, houve a realização de ajustes nos procedimentos das atividades da fiscalização com a finalidade de adequá-los à nova realidade da Agência.

Os resultados obtidos pela ANTT, tanto no ambiente interno quanto externo, demonstram os avanços no propósito de melhorar o sistema de transporte terrestre, de maneira a se permitir a fluidez do tráfego, a segurança e o conforto dos usuários nas rodovias concedidas, que amplie a capacidade de transporte, além do atendimento das necessidades dos usuários que utilizam os serviços sob sua regulação.

### **6.3. Demonstrações contábeis exigidas pela Lei 4.320/64 e notas explicativas**

As demonstrações contábeis do Ministério dos Transportes que se inserem no campo de aplicação da Contabilidade do Setor Público, disciplinada pelas demonstrações enumeradas na Lei nº 4.320/64, pelas demonstrações contábeis exigidas pela NBC T 16.6 e pelas demonstrações exigidas na Lei Complementar nº 101/2000, foram extraídas do Sistema Integrado da Administração Financeira do Governo Federal (SIAFI), do Órgão 39000 – Ministério dos Transportes – MT com suas unidades vinculadas (390002 – SPO, 390004 – CGRL, 390007 – COGEP, 390015 – RFFSA e 390056 – SAAD) e estão apresentadas no Item 9 – Anexos e Apêndices deste Relatório, na seguinte sequência:

a) Balanço Orçamentário (BO) demonstra as receitas e despesas previstas em confronto com as realizadas;

b) Balanço Financeiro (BF) evidencia as receitas e as despesas orçamentárias, bem como os ingressos e dispêndios extraorçamentários, conjugados com os saldos de caixa provenientes do exercício anterior, e os que se transferem para o início do exercício seguinte;

c) Balanço Patrimonial (BP) demonstra a evidência qualitativa e quantitativa da situação patrimonial da entidade pública por meio de contas representativas do patrimônio líquido, bem como os atos potenciais, que são registrados em contas de compensação;

d) Demonstração das Variações Patrimoniais (DVP) evidencia as alterações verificadas no patrimônio, resultantes ou independentes da execução orçamentária, e indicará o resultado patrimonial do exercício;

e) Demonstração dos Fluxos de Caixa (DFC); demonstra a transparência da gestão pública, permitindo um melhor gerenciamento e controle financeiro da entidade e proporciona aos usuários informações úteis para avaliar a capacidade da entidade em gerar caixa e equivalentes de caixa e da utilização de recursos próprios e de terceiros em suas atividades; e

f) Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido (DMPL) demonstra a evolução do patrimônio líquido da entidade tais como: os ajustes de exercícios anteriores, o superávit ou déficit patrimonial, as transações de capital com os sócios, a destinação dos resultados e outras mutações do patrimônio líquido.

Ressalta-se que nas demonstrações contábeis aludidas acima constam os valores da inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), UG 390015, a qual apresenta Relatório de Gestão individualizado.

## 7. Áreas especiais da gestão

### 7.1. Gestão de pessoas

O Ministério dos Transportes tem adotado práticas de gestão subsidiadas na gestão por competências e nos processos de trabalho. No ano de 2015, este órgão concluiu seus estudos oficiais acerca do mapeamento de competências, fundamentado em objetivos estratégicos e, gradativamente, tem adotado novas iniciativas que convergem para a sua consecução. Entretanto, os modelos institucionais adotados ao longo da constituição histórica da Administração Pública ainda prevalecem nas práticas de gestão atuais e condicionam as mudanças a um processo de transição e, até mesmo de aculturação, susceptíveis a retrocessos, motivados por experiências e adequações até que as novas ferramentas de gestão se estabeleçam.

No atual cenário de quadro de pessoal extremamente precário para fazer frente as suas competências institucionais, a já considerada proposta de se realocar servidores mostrou-se ineficaz, haja vista que, a carência de pessoas faz-se sentir em todas as áreas do Ministério, dificultando o remanejamento de servidores sem a contrapartida da troca. Ademais, o minguado número de profissionais especializados de nível superior e técnicos de nível médio qualificados cerceia qualquer gestão razoável no sentido de minimizar os efeitos deficitários.

O Ministério dos Transportes não dispõe de servidores temporários. A necessidade atual deste órgão na recomposição de sua força de trabalho não se enquadra nas tipicidades prescritas na Lei nº. 8.743, de 1993, que dispõe sobre as contratações por tempo indeterminado no âmbito do serviço público, destinadas a situações ditas excepcionais e temporárias.

Conforme se depreende dos dados apresentados nos quadros a seguir, a lotação ideal deste Ministério está desprovida de ocupação, viabilizando vagas para pessoal permanente. Ademais, tanto às contingências das atividades fim quanto às atividades meio, vinculam ações regulares e contínuas, posto que o atingimento das metas constitutivas do órgão estão imbuídas de uma complexidade técnica e uma segurança na qual não cabe o risco da interrupção ou da rotatividade do agente executor.

Quanto aos valores referentes a despesa com pessoal, estes estão constituídos de acordo com a atualização prevista na Lei nº. 12.778/2012, que fixou a remuneração e o reajuste de carreiras específicas para os exercícios 2012 a 2015, contemplando os cargos integrantes do Plano Geral de Cargos do Poder Executivo (PGPE), os cargos comissionados/funções de confiança, funções gratificadas, bem como o valor do ponto da Gratificação de Desempenho do Plano Geral de Cargos do Poder Executivo. A realidade, hoje, pede um cenário coletivo, integrado e vinculado, o que suscita um conjunto razoável de pessoas a exercer suas atribuições por um objetivo comum, a fim de que a finalidade última da prestação do serviço público seja efetivamente cumprida.

A proposta de realização de concurso público apresentada ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG) em 2014 não foi acolhida por aquele órgão, o qual, restituindo toda a documentação enviada, recomendou medidas internas saneadoras e, caso houvesse ainda interesse, o envio de nova proposta até 31 de maio de 2016 para aplicação em 2017. Adotadas todas as medidas possíveis, conforme descrito, sem, contudo, se obter um resultado razoável, um novo projeto de concurso público segue em elaboração, em caráter de urgência, a fim de que seja autorizado o certame, com vistas à adequação da força de trabalho deste Ministério às suas necessidades, de forma que esta Pasta possa desempenhar a contento sua missão.

### 7.1.1. Estrutura de pessoal da unidade

O quadro a seguir demonstra a força de trabalho da Unidade, quanto a tipologias dos cargos, sua lotação, os ingressos (entraram no órgão) no exercício e os egressos (saíram do órgão) no exercício.

Quadro 7.1.1.1 - Força de trabalho da UPC

Tipologias dos Cargos	Lotação		Ingressos no Exercício	Egressos no Exercício
	Autorizada	Efetiva		
<b>1. Servidores em Cargos Efetivos (1.1 + 1.2)</b>	-	1229	40	90
1.1. Membros de poder e agentes políticos	-	01	01	0
1.2. Servidores de Carreira (1.2.1+1.2.2+1.2.3+1.2.4)	-	1228	39	90
1.2.1. Servidores de carreira vinculada ao órgão	-	758	00	66
1.2.2. Servidores de carreira em exercício descentralizado	-	108	08	08
1.2.3. Servidores de carreira em exercício provisório	-	0	0	0
1.2.4. Servidores requisitados de outros órgãos e esferas	-	362	31	16
<b>2. Servidores com Contratos Temporários</b>	-	0	0	0
<b>3. Servidores sem Vínculo com a Administração Pública</b>	-	127	43	30
<b>4. Total de Servidores (1+2+3)</b>	-	1356	83	120

Fonte: Serviço de Movimentação e Lotação (SEMOL)

O quadro acima apresenta apenas os servidores de carreira e não foram contabilizados os empregados públicos.

O quadro a seguir demonstra a distribuição da lotação efetiva dos servidores nas áreas meio e fim da unidade.

Quadro 7.1.1.2 - Distribuição da lotação efetiva

Tipologias dos Cargos	Lotação Efetiva	
	Área Meio	Área Fim
<b>1. Servidores de Carreira (1.1)</b>	857	261
1.1. Servidores de Carreira (1.2.1+1.2.2+1.2.3+1.2.4)	857	261
1.1.2. Servidores de carreira vinculada ao órgão	493	155
1.1.3. Servidores de carreira em exercício descentralizado	23	85
1.1.4. Servidores de carreira em exercício provisório	0	0
1.1.5. Servidores requisitados de outros órgãos e esferas	341	21
<b>2. Servidores com Contratos Temporários</b>	0	0
<b>3. Servidores sem Vínculo com a Administração Pública</b>	101	27
<b>4. Total de Servidores (1+2+3)</b>	958	288

Fonte: Serviço de Movimentação e Lotação (SEMOL)

No quadro acima, a área fim abrange as atividades desta UPC correspondente às suas finalidades e objetivos precípuos, quais sejam, prover o apoio necessário à Secretaria Executiva no acompanhamento e na supervisão das atividades desenvolvidas pelas entidades vinculadas ao Ministério. Dessa forma, o quantitativo apresentado compreende os servidores da SEGES, da SFAT e da SPNT, para atendimento à demanda de trabalho na realização de suas competências regimentais.

A área meio abrange todas as demais áreas da estrutura regimental deste Ministério, inclusive o Gabinete do Ministro e a Secretaria Executiva, e corresponde às demais atividades que dão suporte técnico-administrativo à realização de suas atividades finalísticas.

Os demais servidores e empregados públicos não enumerados no quadro acima, são 122 cedidos (110RJU + 12CLT) e 775 celetistas com exercício em outros Órgãos.

Quadro 7.1.1.3 - Detalhamento da estrutura de cargos em comissão e funções gratificadas da UPC

Tipologias dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas	Lotação		Ingressos no Exercício	Egressos no Exercício
	Autorizada	Efetiva		
<b>1. Cargos em Comissão</b>	<b>376</b>	<b>336</b>	<b>130</b>	<b>158</b>
1.1. Cargos Natureza Especial	-	02	02	02
1.2. Grupo Direção e Assessoramento Superior	-	334	128	156
1.2.1. Servidores de Carreira Vinculada ao Órgão	-	106	18	10
1.2.2. Servidores de Carreira em Exercício Descentralizado	-	47	29	34
1.2.3. Servidores de Outros Órgãos e Esferas	-	63	26	50
1.2.4. Sem Vínculo	-	110	53	61
1.2.5. Aposentados	-	08	02	01
<b>2. Funções Gratificadas</b>	<b>334</b>	<b>185</b>	<b>47</b>	<b>112</b>
2.1. Servidores de Carreira Vinculada ao Órgão	-	183	47	112
2.2. Servidores de Carreira em Exercício Descentralizado	-	01	0	0
2.3. Servidores de Outros órgãos e Esferas	-	01	0	0
<b>3. Total de Servidores em Cargo e em Função (1+2)</b>	<b>710</b>	<b>521</b>	<b>177</b>	<b>270</b>

Fonte: Serviço de Movimentação e Lotação (SEMOL)

O quadro anterior apresenta dados dos 334 cargos comissionados do Ministério autorizados pelo Regimento Interno, somado aos 42 cargos do grupo de Direção e Assessoramento Superior (DAS) da Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), sendo 01 ocupado por servidor do quadro permanente do MT, 18 requisitados de outros órgãos e 17 sem vínculos.

Do total de 334 funções gratificadas, temos 214 Funções Gratificadas (FG), sendo que 185 estão ocupadas: FG01, com 57; FG02, com 57 e FG03, com 71. E, ainda, 120 Funções Comissionada Técnica – FCT, sendo que 78 estão ocupadas, conforme tabela abaixo.

Tabela 59 - Resumo do quantitativo de FCT

Resumo do Quantitativo de FCT - Ocupadas e Vagas			
FCT			
FCT Autorizadas	Ocupadas	Vagas	
FCT 01	2	2	0
FCT 07	16	14	2
FCT 09	67	46	21
FCT 10	5	4	1
FCT 11	30	12	18
Total de FCT's	120	78	42

Fonte: Serviço de Movimentação e Lotação (SEMOL)

### Análise Crítica

O Ministério, órgão centenário e de projeção nacional, cuja missão, competências básicas e macroprocessos por si só denotam sua vital importância no cenário das políticas públicas governamentais da área de infraestrutura viária e no desenvolvimento socioeconômico do país, encontra-se com o quadro de pessoal extremamente precário para fazer frente as suas competências institucionais, tanto por carência de renovação do perfil profissional, quanto por falta de recomposição tempestiva da força de trabalho evadida ao longo dos últimos 25 anos. Desde 1987, ocorreram somente duas oportunidades de ingressos de servidores mediante concurso público, em 1994 e 2010. Do último concurso realizado, além de ter sido autorizado quantitativo muito aquém da necessidade do órgão, apenas 170 (cento e setenta) vagas, 85 (oitenta e cinco) já se encontram desprovidas em função da evasão de pessoal.

Este grande lapso de tempo, decorrido desde 1987 até os dias atuais, sem o ingresso suficiente de novos servidores para suprir as vacâncias e assumir trabalhos fruto da expansão das atividades desta Pasta, ensejou várias providências emergenciais, porém paliativas. Dentre essas, podemos mencionar a utilização dos cargos comissionados para atrair pessoal externo especializado para as áreas de atividades finalísticas, gerando, naturalmente, dificuldades gerenciais; a contratação de mão de obra semiespecializada e especializada, através de empresas de prestação de serviços terceirizados e, eventualmente, a inadequada utilização do programa de estágio supervisionado para o suprimento de mão de obra. Estas providências, no entanto, além de criarem algumas distorções administrativas indesejáveis, não resolvem o gritante problema da falta de pessoal efetivo.

Além das providências mencionadas, esforços gerenciais também têm sido feitos no sentido da otimização do trabalho, com vistas a garantir o melhor desempenho possível em meio a essas condições. Porém, a situação se apresenta cada vez mais difícil, na medida em que a cada ano que passa mais se fragiliza o quadro de pessoal efetivo desta Pasta, conforme poderá ser constatado no quadro de evolução funcional dos últimos cinco anos.

Como exemplo notório do estrangulamento das atividades na área administrativa, podemos citar a da própria unidade de pessoal. A Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas, que ao longo dos anos assimilou o passivo de pessoal de 55 (cinquenta e cinco) órgãos e entidades vinculadas extintas, administra hoje cerca de 118.000 cadastros funcionais, dos quais aproximadamente 74.000 geram processamentos mensais e se referem, essencialmente, a aposentados e pensionistas.

Cabe o registro de que não houve proporcional acréscimo da força de trabalho para atender essa nova demanda. Além desse volume de trabalho, a COGEP ocupa-se da instrução de uma média mensal de 300 processos oriundos do Poder Judiciário, da Procuradoria Geral da República, da Polícia Federal, dos Órgãos de controle e da Advocacia-Geral da União relativos à concessão e revisão de vencimentos, vantagens, aposentadorias e pensões.

O efeito dessa carência de pessoal levou, inclusive, a Controladoria-Geral da União a aprovar a Prestação de Contas, alusiva do exercício de 2012, com ressalva da gestão do Subsecretário de Assuntos Administrativos, por não dotar a unidade de recursos humanos de pessoal efetivo suficiente para cumprimento de suas atribuições. Tal ressalva foi posteriormente reformulada, em face de a aludida autoridade ter demonstrado suas iniciativas e ações junto ao Ministério do Planejamento, com vistas ao provimento de cargos efetivos por meio da realização de concurso público, sem, contudo, lograr êxito.

A menção da COGEP constitui apenas um exemplo das dificuldades operacionais decorrentes da falta de pessoal desta Pasta, no entanto, tem sido verificada tal dificuldade em todas as demais unidades internas, pois situações não menos dramáticas ocorrem nas secretarias finalísticas que, com equipe técnica reduzida, precisam acompanhar e supervisionar o grande vulto de obras e ações do PAC executadas pelas entidades vinculadas ao Ministério dos Transportes.

Outra grande preocupação identificada é a previsão de aposentadorias, conforme demonstrado mais adiante, especialmente para 2016, tendo em vista os 326 (trezentos e vinte e seis) servidores que percebem abono de permanência, ou seja, o órgão poderá, ainda, perder 38,5% de seus servidores efetivos em curtíssimo prazo. Destaca-se também que, 606 dos 841 servidores que compreende o quadro de pessoal efetivo deste órgão estão concentrados na faixa etária acima de 50 anos, tendo como média geral a idade de 54 anos, o que denota um envelhecimento rápido da força de trabalho e a possível redução em futuro próximo de servidores ativos.

Assim, não resta dúvida de que a solução para esse quadro não é outra senão a realização de concurso público, mediante o qual serão captados novos profissionais, substituindo com grande vantagem a força de trabalho terceirizada e considerável parte dos estagiários.

## 7.1.2. Demonstrativo das despesas com pessoal

Quadro 7.1.2.1 - Despesa do pessoal

Tipologias/ Exercícios		Vencimentos e Vantagens Fixas	Despesas Variáveis					Despesas de Exercícios Anteriores	Decisões Judiciais	Total	
			Retribuições	Gratificações	Adicionais	Indenizações	Benefícios Assistenciais e Previdenciários				Demais Despesas Variáveis
<b>Membros de poder e agentes políticos</b>											
Exercícios	2015	0	371.216,40	30.934,70	0	92.804,10	0	0	0	0	493.955,20
	2014	0	320.677,56	26.723,13	0	59.352,39	0	0	0	0	406.753,08
<b>Servidores de carreira vinculados ao órgão da unidade</b>											
Exercícios	2015	55.065.222,83	4.176.977,01	28.707.487,72	2.856.184,30	3.498.091,85	36.709.703,41	436.221,36	339.106,38	47.504,17	131.836.499,03
	2014	51.768.395,94	63.787,68	29.504.693,81	3.710.570,94	10.350.930,62	38.950.775,31	412.252,36	16.936,44	60.390,26	99.349.064,91
<b>Servidores de carreira SEM VÍNCULO com o órgão da unidade</b>											
Exercícios	2015	2.856.611,65	0	19.106,88	0	147.967,35	0	0	0	0	3.023.685,88

	2014	4.699.583,40	0	391.631,95	0	0	0	0	0	0	5.091.215,35
<b>Servidores SEM VÍNCULO com a administração pública (exceto temporários)</b>											
Exercícios	2015	6.418.239,04	0	546.662,89	3.416,27	590.049,70	0	0	0	0	7.558.367,90
	2014	6.066.631,16	0	549.592,54	0	0	0	0	0	0	6.616.223,70
<b>Servidores cedidos com ônus</b>											
Exercícios	2015	129.203,20	0	0	0	0	0	0	0	0	129.203,20
	2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Servidores com contrato temporário</b>											
Exercícios	2015	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fonte: COAP/COGEP. Registros colhidos do SIAPE, SIAFI e sistemas internos. Não há servidores com contrato temporário nesta Unidade.

### 7.1.3. Gestão de riscos relacionados ao pessoal

A dificuldade de acesso ao cadastro de servidores/empregados da extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA) e do extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) vem dificultando a conclusão de pedidos de concessão/revisão de benefícios e a prestação de informações, em tempo hábil, ao Tribunal de Contas da União (TCU), Controladoria-Geral da União (CGU), Advocacia-Geral da União (AGU) e órgãos de Justiça em geral.

A baixa remuneração das carreiras de base do Poder Executivo faz com que os servidores admitidos por meio de concurso público permaneçam por pouco tempo no órgão, uma vez que se submetem a novos concursos por salários maiores.

Dessa forma, o conhecimento não é transferido, ou seja, os servidores mais antigos se aposentam e a bagagem de conhecimento é repassada para mão de obra composta por estagiários e terceirizados, cuja presença no serviço público é temporária, agravando mais ainda os problemas relacionados à gestão de pessoal, podendo comprometer de forma grave o cumprimento da missão institucional ao longo do tempo e os objetivos estratégicos em médio e longo prazo.

### 7.1.4. Contratação de pessoal de apoio e de estagiários

Quadro 7.1.4.1 - Contratos de prestação de serviços não abrangidos pelo plano de cargos da unidade

Unidade Contratante						
Nome: Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas – COGEP						
UG/Gestão: 390007						
Informações sobre os Contratos						
Ano do Contrato	Objeto	Empresa Contratada (CNPJ)	Período Contratual de Execução das Atividades Contratadas		Nível de escolaridade mínimo exigido dos trabalhadores contratados	Situação
			Início	Fim		
2011	Contratação de empresa para execução indireta de Serviços de Saúde, em caráter subsidiário, por diversas categorias laborais, em atividades meio, no âmbito do Ministério dos Transportes. Contrato 02/2011/MT	Confere Comércio e Serviços de Alimentação e Produtos de Segurança Eletrônica-Ltda CNPJ:26.413.146/0001-52	2011	2016	Médio	Encerrado
2013	Prestação dos serviços de lavanderia, incluindo recolhimentos e entrega de roupas ao SAMS. Contrato 24-2013/MT – Serviço de Lavanderia Hospitalar.	M & W Comércio e Serviços Ltda – ME CNPJ:14.788.120/0001-00	2013	2015		Encerrado

Fonte: COGEP.

## **7.2. Gestão do patrimônio e infraestrutura**

Este item ilustra a forma que o Ministério dos Transportes gere os bens imóveis sob sua guarda, evidenciando os controles internos relacionados à gestão do patrimônio imobiliário.

Nesse sentido, vale destacar que o normativo interno básico que institui a responsabilidade pela administração patrimonial dos bens imóveis é o Regimento Interno do MT, o qual estabelece que a Coordenação-Geral de Recursos Logísticos (CGRL), por meio da Divisão de Patrimônio (DIPAT), que é vinculada à Coordenação de Material e Patrimônio (COMAP), possui a incumbência de gerenciar, dentre outros, todos os imóveis vinculados diretamente ao Órgão. Atualmente, o Ministério possui um total de 10 (dez) imóveis para seu uso, sendo 05 (cinco) no Distrito Federal e 05(cinco) no Estado do Pará.

Com o escopo de facilitar e tornar mais ágil o controle desses bens, o Ministério dos Transportes aderiu ao Sistema de Gerenciamento do Patrimônio Imobiliário de Uso Especial da União (SPIUnet), o qual foi desenvolvido pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (SERPRO). O referido sistema faz a gerência da utilização dos imóveis da União, com objetivos específicos de manter o cadastro de imóveis e usuários, emitir relatórios gerenciais, permitir utilização de elementos gráficos (mapas, fotos dos imóveis) e disponibilizar informação em interface simplificada e moderna.

Adicionalmente, é realizada a conservação e manutenção predial por meio da empresa Rocha Bressan Engenharia Indústria e Comércio Ltda., a qual avalia e mantém a estrutura dos imóveis situados em Brasília-DF. Vale destacar que, com a contratação de empresa especializada, visando à prestação de serviços de manutenção de forma ininterrupta e continuada, o Ministério preserva a integridade do seu patrimônio, zelando pelo conforto e segurança dos usuários, economicidade dos investimentos, instalações, sistemas e equipamentos sob sua responsabilidade.

Outrossim, devido à necessidade de alocar um espaço físico em um imóvel de responsabilidade do MT para o Programa Passe Livre, bem como a adaptar a guarda de documentos sob custódia do Arquivo Central, o órgão possui a intenção de reformar e ampliar duas edificações localizadas nas Quadras 1 e 2 do SGON, em Brasília-DF.

Ademais, com o intuito de apropriar a distribuição de diferentes serviços, há a intenção de construir uma edificação no terreno vazio situado também no SGON. Contudo, as restrições relacionadas à disponibilidade orçamentária e de pessoal dificultam a execução do planejamento.

Torna relevante ressaltar que a escassez de orçamento tem sido um fator impactante para a contratação de novas obras. No outro extremo, o processo de melhorias da gestão, com vistas a alcançar a excelência na administração, manutenção e controle patrimonial, encontra-se também impactado devido à carência de servidores para o funcionamento das Unidades relacionadas ao uso dos bens imóveis.

Em que pese tais dificuldades, no intento de aprimorar os procedimentos adotados para a gestão dos imóveis, o órgão vem estudando soluções que implicam na otimização de espaços, além disso, constantemente, os imóveis têm sido monitorados para atualização dos dados e realização de pequenos reparos. Nesse aspecto, a agilidade dessas ações está condicionada aos recursos disponíveis, sejam eles humanos, financeiros ou tecnológicos.

## 7.2.1. Gestão do patrimônio imobiliário da união

O controle e a gestão dos imóveis da União sob a responsabilidade desta UPC se fazem por meio do Sistema de Registro dos Imóveis de uso Especial da União (SPIUnet). As atualizações das informações dos imóveis são inseridas no SPIUnet, com reflexos nos registros contábeis.

No exercício de 2015 foram gastos R\$ 1.476.016,60 (um milhão, quatrocentos e setenta e seis mil, dezesseis reais e sessenta centavos) com despesas de manutenção dos imóveis da União, por meio do Contrato nº 23/2014, firmado com a empresa Rocha Bressan Engenharia Indústria e Comércio Ltda., com o seguinte objeto: manutenção predial preventiva e corretiva, assistência técnica e operação das instalações eletro hidrossanitárias e águas pluviais das dependências do Ministério dos Transportes.

Tabela 60 - Distribuição geográfica dos imóveis da União

Localização Geográfica		Quantidade de imóveis de propriedade da União sob a responsabilidade da UPC	
		2015	2014
Brasil	UF-1 Distrito Federal	5	5
	Brasília	5	5
	UF-2 Pará	5	5
	Belém	5	5
<b>Sub Total Brasil</b>		<b>10</b>	<b>10</b>
Exterior	País – não tem	0	0
<b>Sub Total Exterior</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total (Brasil + Exterior)</b>		<b>10</b>	<b>10</b>

Tabela 61- Discriminação dos imóveis da União

					Valor em R\$ 1,00
UG	RIP	Regime	Estado de conservação	Data da Avaliação	Valor Reavaliado
Ministério dos Transportes	9701 214485.500-7	11	Bom	19/08/2014	48.689.561,12
Ministério dos Transportes	9701 21382.500-9	10	Bom	30/01/2015	19.693.394,40
Ministério dos Transportes	9701 21377.500-1	10	Bom	18/12/2014	1.809.350,28
Ministério dos Transportes	9701 21381.500-3	4	Bom	18/12/2014	1.738.004,34
Ministério dos Transportes	9701 21374.500-5	13	Bom	18/12/2014	182.952,69
Ministério dos Transportes	0427 00536.500-4	13	Regular	18/12/2015	102.255,44
Ministério dos Transportes	0427 00537.500-0	13	Regular	18/12/2015	117.116,54
Ministério dos Transportes	0427 00538.500-5	13	Regular	18/12/2015	125.729,44
Ministério dos Transportes	0427 00539.500-0	13	Regular	18/12/2015	108.896,80
Ministério dos Transportes	0427 00732.500-0	13	Regular	18/12/2015	116.143,71

Observação: A área utilizada pelo Ministério dos Transportes, referente ao RIP 9701 214485.500-7 (Ed. Sede) é de 11.037,36 m<sup>2</sup>, valor da utilização – R\$ 21.717.496,14.

Fonte: Sistema de Gerenciamento dos Imóveis de Uso Especial da União – SPIUnet.

### 7.3. Gestão da tecnologia da informação

A Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação (CGTI), na estrutura do Ministério dos Transportes, é uma unidade integrante da Subsecretaria de Assuntos Administrativos (SAAD). Sua missão é planejar, coordenar, controlar e supervisionar os planos, programas e projetos relativos aos recursos de informação e informática no âmbito do Ministério, consoante às diretrizes do órgão central do sistema.

O presente Relatório de Gestão contempla os atos de gestão cujo detalhamento das estratégias de atuação adotadas para o desempenho das atividades desenvolvidas relativas ao exercício de 2015 e dos resultados atingidos pela CGTI, consubstanciados em tópicos no decorrer deste documento. Também constitui peça do processo de prestação de contas anual da SAAD, o qual satisfaz as determinações contidas na Instrução Normativa TCU nº. 47/2004, suas alterações e da Decisão Normativa nº. 81/2006 do Tribunal de Contas da União (TCU).

Em 2015, as ações de tecnologia da informação de acordo com as diretrizes constantes do seu planejamento interno, além de manterem a orientação estabelecida no exercício anterior, especificamente quanto à disponibilidade dos serviços afetos a essa área, ampliaram a satisfação dos usuários da TI.

Com o alinhamento do PDTI 2015/2017 ao Planejamento Estratégico Institucional (PEI/MT) foi possível obter maior efetividade no desenvolvimento das ações na área de tecnologia da informação, de forma que a área de TI reveja e replaneje as ações de TI do Ministério a curto, médio e longo prazo, com uma visão alinhada à estratégia da Instituição.

Sendo assim, além de se ter instrumentos que balizam as ações da área de TI, é necessário frisar, mais uma vez, as principais dificuldades encontradas para a realização dos objetivos traçados pela área de tecnologia da informação para o exercício de 2015, que decorrem da escassez crônica de recursos humanos em face da perda de servidores e da não reposição do quadro.

Desse modo, a CGTI expõe, neste relatório, as ações desenvolvidas no exercício findo e considera ter dado conta dos desafios impostos.

Finalmente, acreditamos ser o presente relatório, mais uma forma de demonstrar e reafirmar nossa intenção em continuar, de maneira transparente, proporcionando ao órgão, soluções de tecnologia da informação que subsidiem à tomada de decisão dos vários níveis da Instituição.

Descrição sucinta do Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI), apontando o alinhamento deste plano com o PEI.

Todas as necessidades de TI estão contempladas no inventário de necessidades de TI do Plano Diretor de Tecnologia e Comunicação (PDTIC) 2015/2017 vigente. (publicado em [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br), p.56 à 65).

Cada uma dessas necessidades satisfaz ao indicador, à ação, à meta e ao objetivo de TI (Pensamento Estratégico da TI do MT – PDTIC 2015/2017, publicado em [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br), p.66 à 83).

Essa cadeia está alinhada a um dos objetivos estratégicos do Ministério. Esses estão contemplados no mapa estratégico do MT (PEI/MT).

Descrição das atividades do Comitê Gestor de TI, especificando sua composição, quantas reuniões ocorreram no ano de 2015 e quais as principais decisões tomadas.

Compete ao Comitê Gestor de Tecnologia da Informação – COGETI do MT:

I - deliberar sobre a elaboração e revisões do Plano Diretor de Tecnologia da Informação - PDTI;

II - apreciar e aprovar o Plano de Investimentos em TI para o Ministério e acompanhar os valores definidos no orçamento, segundo as orientações do PDTI e do Planejamento Estratégico de Tecnologia da Informação - PETI;

III - apreciar e aprovar o plano de trabalho anual para ações relativas à Tecnologia da Informação;

IV - apreciar e aprovar o relatório de gestão das ações contempladas no plano de trabalho anual;

V - definir prioridades de execução de projetos de TI, segundo estratégias previamente formuladas, considerando-se as demandas apresentadas pelos órgãos que compõem a estrutura do Ministério;

VI - monitorar a situação dos projetos relativos a TI e resolver conflitos de recursos e prioridades;

VII - apreciar e aprovar o Modelo de Gestão, que defina os procedimentos técnicos operacionais utilizados para o acompanhamento e execução dos contratos para a área de TI;

VIII - acompanhar a execução do PDTI;

IX - apreciar o relatório do grau de satisfação dos usuários e propor ações corretivas e de melhoria;

X - apreciar e deliberar sobre estudos e pareceres técnicos, submetidos pela área de TI, quanto à adoção de tecnologias, ferramentas e metodologias de trabalho para temas especializados de TI do Ministério;

XI - apreciar, aprovar e adotar as ações necessárias para o alinhamento do quadro funcional da área de TI do Ministério quanto à quantidade e competências técnicas com vistas a assegurar a qualidade, eficiência e eficácia das atividades e ações de TI no âmbito da Pasta;

XII - criar grupos de trabalho ou subgrupos para assessorar o Comitê;

XIII - convocar servidor do MT para tomar parte em reuniões ou compor grupos ou subgrupos de trabalho e convidar colaboradores eventuais.

(Art. 2º da Resolução Nº 20, de 27/01/2015 – Regimento Interno do COGETI).

Compõem o Comitê os seguintes integrantes:

I - o Secretário-Executivo;

II - o Chefe de Gabinete do Ministro;

III - o Secretário de Política Nacional de Transportes;

IV - o Secretário de Gestão dos Programas de Transportes;

V - o Secretário de Fomento para Ações de Transportes;

VI - o Subsecretário de Assuntos Administrativos;

VII - o Subsecretário de Planejamento e Orçamento.

A Coordenação-Executiva do COGETI será exercida pela Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação do MT. (Art. 3º e 6º da Resolução Nº 20, de 27/01/2015 – Regimento Interno do COGETI).

O referido Comitê se reuniu uma única vez no ano de 2015. Nessa oportunidade, ocorreu a aprovação do novo Regimento Interno do COGETI, a apresentação das necessidades de TI do MT, bem como tratativas referentes ao orçamento para sua execução.

Na tabela a seguir contém a descrição dos principais sistemas de informação do MT, especificando pelo menos seus objetivos, essenciais funcionalidades, responsável técnico, responsável da área de negócio e criticidade para a unidade.

Tabela 62 - Portfólio dos principais sistemas do Ministério

<b>Sigla</b>	<b>Descrição</b>	<b>Escopo resumido</b>	<b>Responsável Técnico</b>	<b>Gestor da Área de Negócio</b>	<b>Retenção de BACKUPS</b>	<b>RPO (Recovery Point Objective): Tempo máximo aceitável de perda de dados devido a um desastre.</b>	<b>RTO (Recovery Time Objective): Tempo máximo aceitável para recuperação de um processo de negócio após um desastre.</b>
ADM CIDE	Administrador Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico	Gestor do sistema CIDE - WEB	Felipe Torres	Marcos Vinicus /Seges	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
AECI - ASSAD	Assessoria de Controle Interno	Controla as tarefas e seus encaminhamentos futuros, o registro da documentação recebida, o registro dos trabalhos/projetos e encaminhamentos de expediente, controlando os prazos de vencimento das tarefas, permitindo ainda a geração de informações para apoiar análise gerencial.	Maria de Fátima	Wyslanc/ASSA D/GM	6 meses	De Seg à Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	6h
AECI - ASSAM	Assessoria de Controle Interno	Controla as tarefas e seus encaminhamentos futuros, o registro da documentação recebida, o registro dos trabalhos/projetos e encaminhamentos de expediente, controlando os prazos de vencimento das tarefas, permitindo ainda a geração de informações para apoiar análise gerencial.	Maria de Fátima	Matheus/ASSA M/GM	6 meses	De Seg à Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	6h
AECI - SEGES	Assessoria de Controle Interno	Controla as tarefas e seus encaminhamentos futuros, o registro da documentação recebida, o registro dos trabalhos/projetos e	Maria de Fátima	Manuel/Seges	6 meses	De Seg à Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	6h

Sigla	Descrição	Escopo resumido	Responsável Técnico	Gestor da Área de Negócio	Retenção de BACKUPS	RPO (Recovery Point Objective): Tempo máximo aceitável de perda de dados devido a um desastre.	RTO (Recovery Time Objective): Tempo máximo aceitável para recuperação de um processo de negócio após um desastre.
		encaminhamentos de expediente, controlando os prazos de vencimento das tarefas, permitindo ainda a geração de informações para apoiar análise gerencial.					
AECI - SPNT	Assessoria de Controle Interno	Controla as tarefas e seus encaminhamentos futuros, o registro da documentação recebida, o registro dos trabalhos/projetos e encaminhamentos de expediente, controlando os prazos de vencimento das tarefas, permitindo ainda a geração de informações para apoiar análise gerencial.	Maria de Fátima	SPNT	6 meses	De Seg à Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	6h
ASI - Patrimônio		ASI - Patrimônio	Ciro Salomão	Gilvan Meneses/CGR L	6 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
AUXFUN	Auxílio Funeral	Analisar e instruir processos de auxílio funeral para os Servidores Ativos e Aposentados.	João Pedro	Carlos Rafael/CGRH	12 meses	De Seg à Sex: 8h; Sáb e Dom: 24h.	3 h
CADIPP	Cadastro de Interessados Ponto de Parada	Responsável por cadastrar todos os pontos de paradas dos motoristas em cada posto a nível nacional	Felipe Torres	Wagner Oliveira/SPNT	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
CAPPL	Consultar Andamento de Processos Livre	Responsável por disponibilizar os processos em andamento do Passe Livre	Ayrton Silva	Roberto Marciano/SAA D	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
CARGA FITA ESPELHO FASE1	CARGA FITA ESPELHO FASE1	Atualiza a base BD_RH através de importação de arquivo mensal do SIAPE para servidores ativos, pensionistas e aposentados.	Felipe Torres	Carlos Rafael/CGRH	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h

<b>Sigla</b>	<b>Descrição</b>	<b>Escopo resumido</b>	<b>Responsável Técnico</b>	<b>Gestor da Área de Negócio</b>	<b>Retenção de BACKUPS</b>	<b>RPO (Recovery Point Objective): Tempo máximo aceitável de perda de dados devido a um desastre.</b>	<b>RTO (Recovery Time Objective): Tempo máximo aceitável para recuperação de um processo de negócio após um desastre.</b>
Carga Fita Espelho Fase 2	Carga Fita Espelho Fase 2	Atualiza a base BD_RH através de importação de arquivo mensal do SIAPE para servidores ativos, pensionistas e aposentados.	Felipe Torres	Carlos Rafael/CGRH	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
Carga Marinha Mercante	Carga Marinha Mercante	Carga de importação dos arquivos de Consignatários, Empresas e Agências da Marinha Mercante.	Felipe Torres	Carlos Rafael/CGRH	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
CIDE	Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico	Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - CIDE	Felipe Torres	Marcos Vinicius /Seges	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12 h
E-GAB	Sistema Eletrônico de Gabinete	Responsável pelos cadastros de agenda, contato, pleito, requerimento, parlamentares, convite e demais funcionalidades que permitem poder de decisão política ao Ministro	Liliane santos	Luis Rodrigues/ASS AD/GM	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
FORMAR	Acompanhamento de Formação de servidores	Acompanhamento de Formação de servidores	Felipe Torres	Carlos Rafael/CGRH	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
GPWEB	Gestão de Projetos WEB	Responsável por monitorar todos os contratos ativos e inativos do MT	Lorena Lima	Samantha Almeida/CGTI/COPSI	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
HELP ONLINE	Guia prático de ajuda	Sistema responsável por centralizar o help das aplicações do Ministério dos Transportes, facilitando a manutenção e criação do conteúdo do help das funcionalidades das aplicações. Os helps de funcionalidades devem ser criados com o objetivo de auxiliar o usuário, de forma clara e objetiva, na melhor utilização da funcionalidade.	Valdinere Carneiro	Felipe Torres/CGTI/COPSI	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h

<b>Sigla</b>	<b>Descrição</b>	<b>Escopo resumido</b>	<b>Responsável Técnico</b>	<b>Gestor da Área de Negócio</b>	<b>Retenção de BACKUPS</b>	<b>RPO (Recovery Point Objective): Tempo máximo aceitável de perda de dados devido a um desastre.</b>	<b>RTO (Recovery Time Objective): Tempo máximo aceitável para recuperação de um processo de negócio após um desastre.</b>
INTERNET	Portal do MT	Disponibiliza na web informações referente ao MT permitindo maior interação com o público interessado. O sistema mantém a atualização e inclusão de conteúdo no Portal do Ministério dos Transportes de forma dinâmica.	João Pedro	Laura Almeida/ASCO M/GM	6 meses	De Seg à Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	6h
Internet Administrador	Administrador de conteúdo	Publicador na web informações referente ao MT permitindo maior interação com o público interessado. O sistema mantém a atualização e inclusão de conteúdo no Portal do Ministério dos Transportes de forma dinâmica.	João Pedro	Laura Almeida/ASCO M/GM	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
Intranet	Portal do MT interno	É um instrumento de gerir a informação permitindo o adequado processo da comunicação organizacional interna.	João Pedro	Laura Almeida/ASCO M/GM	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
Intranet	Administrador de conteúdo	É um instrumento de gerir a informação permitindo o adequado processo da comunicação organizacional interna.	João Pedro	Laura Almeida/ASCO M/GM	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
PEI	Portal do Planejamento Estratégico Institucional	Disponibiliza na web informações referente ao planejamento estratégico do MT, permitindo maior interação com o público interessado.	João Pedro	Orlando Filho/SPNT	3 meses	De Seg à Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	6h
PEI – Administrador	Administrador de conteúdo do PEI	Publicador de informações da Subsecretaria SPNT	João Pedro	Orlando Filho/SPNT	3 meses	De Seg à Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	6h
Plano de	Plano de Saúde	Receber mensalmente a	Maria de	Robson	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h

Sigla	Descrição	Escopo resumido	Responsável Técnico	Gestor da Área de Negócio	Retenção de BACKUPS	RPO (Recovery Point Objective): Tempo máximo aceitável de perda de dados devido a um desastre.	RTO (Recovery Time Objective): Tempo máximo aceitável para recuperação de um processo de negócio após um desastre.
Saúde		movimentação dos atendimentos realizados pela conveniada, realizar batimento com as informações dos servidores na base de dados do sistema de recursos humanos, controlar descontos na folha de pagamento do benefício de plano de saúde, o batimento de servidores que estejam fora da folha ou com nome diferente, e realizar o controle dos estornos. (Extração de Arquivos)	Fátima	Andrade/CGRH			
RECAD - WEB	RECAD - WEB	Consulta externa para os processos referentes ao recadastramento anual dos aposentados e pensionistas do Ministério dos Transportes	João Pedro	Robson Andrade/CGRH	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
REIDI	Regime Especial para o desenvolvimento de da Infraestrutura	Preenchimento automático de informações de projetos aprovados pelo ministério dos transportes no REIDI - Regime Especial para o Desenvolvimento da Infraestrutura neste MT, para encaminhamento à Secretaria da Receita Federal através de Declaração de Benefícios Fiscais – DBF	Felipe Torres	Adolfo Almeida/SFAT	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
Reversão	Reversão	Analisar e instruir processos de reversão de crédito de Servidores Ativos, Aposentados e Pensionistas.	João Pedro	Carlos Rafael/CGRH	6 meses	De Seg à Sex: 8h; Sáb e Dom: 24h.	6h
SAECI/AECI	Sistema da Assessoria de Controle Interno	Controla as tarefas e seus encaminhamentos futuros, o registro da documentação	Maria de Fátima	Augusto.C.Souza/AECI/GM	12 meses	De Seg à Sex: 8h; Sáb e Dom: 24h.	3h

<b>Sigla</b>	<b>Descrição</b>	<b>Escopo resumido</b>	<b>Responsável Técnico</b>	<b>Gestor da Área de Negócio</b>	<b>Retenção de BACKUPS</b>	<b>RPO (Recovery Point Objective): Tempo máximo aceitável de perda de dados devido a um desastre.</b>	<b>RTO (Recovery Time Objective): Tempo máximo aceitável para recuperação de um processo de negócio após um desastre.</b>
		recebida, o registro dos trabalhos/projetos e encaminhamentos de expediente, controlando os prazos de vencimento das tarefas, permitindo ainda a geração de informações para apoiar análise gerencial.					
SAPPI	Sistema de Alimentação Ações de Estados	Sistema para a alimentação dos dados referente às Ações nos Estados, podendo assim ser realizadas rotinas administrativas internas e consultas gerenciais para a análise e acompanhamento das mesmas.	Felipe Torres	Seges	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
SCA	Sistema de Controle de acesso	Possibilitar a definição de perfis de usuário, garantindo a segurança no acesso aos sistemas do Ministério dos Transportes no ambiente de produção.	Valdirene Carneiro	Valdirene Carneiro/CGTI/COPSI	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
SCA componentes WEB	Sistema de Controle de acesso	SCA - Componente Validação AD (porta 22000)	Valdirene Carneiro	Valdirene Carneiro/CGTI/COPSI	6 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
SCA I	Sistema de Controle de acesso	Possibilitar a definição de perfis de usuário, garantindo a segurança no acesso aos sistemas do Ministério dos Transportes no ambiente de produção.	Valdirene Carneiro	Valdirene Carneiro/CGTI/COPSI	6 meses	De Seg à Sex: 8h; Sáb e Dom: 24h.	6h
SCEPL	Sistema de Consulta externa Controle processo do Passe Livre	Consulta Externa Passe Livre	Valdirene Carneiro	Roberto Marciano/SAA D	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
SCIMO	Sistema de controle de instrumentos	Controlar o estoque de instrumentos Médicos e Odontológicos do Ministério dos	João Pedro	Carina Moreira/SAAD	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h

<b>Sigla</b>	<b>Descrição</b>	<b>Escopo resumido</b>	<b>Responsável Técnico</b>	<b>Gestor da Área de Negócio</b>	<b>Retenção de BACKUPS</b>	<b>RPO (Recovery Point Objective): Tempo máximo aceitável de perda de dados devido a um desastre.</b>	<b>RTO (Recovery Time Objective): Tempo máximo aceitável para recuperação de um processo de negócio após um desastre.</b>
	médico e odontológico	Transportes.					
SEI	Sistema Eletrônico de Informações	Responsável por manter os processos de forma eletrônica, controla todos os trâmites processuais, permite as assinaturas eletrônicas e digitais, possui compartilhamento de processos para várias pessoas, áreas ao mesmo tempo.	Maria de Fátima/Lilian e	Andreza Borges/SAAD	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
SGD	Sistema de Gestão de Documentos	Responsável por tramitar processos físicos.	Lorena Lima	Dilma Mendes/SPO	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
SGF	Sistema de gestão de frotas	Responsável por controlar todos os veículos, Km, motorista, passageiros, inclusive a manutenção da frota do MT	Lorena Lima	Marco Aurélio/SAAD	6 meses	De Seg à Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	3 h
SIGI	Sistema de Gestão Internet	Gerenciar os questionamentos, dúvidas e sugestões do cidadão comum, e publicar informações sobre licitações em andamento no MT.	Lorena Lima	Mara Lopes/SAAD	6 meses	De Seg à Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	3 h
SGINP	Sistema de gestão de impressão de processos	Gerar número de processos e produzir etiquetas.	Felipe Torres	Marilene Thimotheo/SAAD	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
SGP	Sistema de Gestão de Processos	Acompanhar os Processos Administrativos Disciplinares e de Sindicância do Ex-Departamento Nacional de Estradas e Rodagem-DNER, manutenção dos membros da comissão de sindicância e as ocorrências de prorrogação de prazo.	Felipe Torres	/SE	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
SIADRI	Sistema de Avaliação de	Responsável por gerir a avaliação 360 dos servidores	Maria de Fátima	Dilma Mendes/SPO	12 meses	De Seg à Dom: 1min.	6h

<b>Sigla</b>	<b>Descrição</b>	<b>Escopo resumido</b>	<b>Responsável Técnico</b>	<b>Gestor da Área de Negócio</b>	<b>Retenção de BACKUPS</b>	<b>RPO (Recovery Point Objective): Tempo máximo aceitável de perda de dados devido a um desastre.</b>	<b>RTO (Recovery Time Objective): Tempo máximo aceitável para recuperação de um processo de negócio após um desastre.</b>
	Desempenho e Regimento Interno						
SIAEP	Sistema de Acompanhamento de Estudos e Pesquisas -	Sistema responsável por cadastrar, visualizar, editar, excluir e aprovar pesquisas. Podendo também gerar relatórios dos registros realizados em cada funcionalidade. Facilitando de forma objetiva, o controle das informações no sistema.	Matheus Silva	Wilma Tomé/SPNT	6 meses	De Seg à Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	6h
SIAEX	Sistema de extração	Mini-extrator dinâmico de dados que permite ao usuário, escolher as informações que serão analisadas de forma dinâmica. Este sistema está vinculado às entidades de dados do SIORC.	Felipe Torres	/SPO	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
SICAP	Sistema de Controle e acompanhamento de processos de	Mantém o controle da movimentação de processos e documentos, acompanha o seu movimento e distribuição, desde a formação até o arquivamento, mantendo registro de localização e responsável pelo recebimento do mesmo nos setores por onde tramitou.	João Pedro	Marilene Thimotheo/SA AD	12 meses	De Seg à Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	3 h
SICAP - Consulta	Sistema de Controle e acompanhamento de processos de	SICAP Consulta - CTIS	Maria de Fátima	Marilene Thimotheo/SA AD	12 meses	De Seg à Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	3 h
SICAP - Mala Direta	Sistema de Controle e acompanhamento de processos de	Mala Direta SICAP	Maria de Fátima	Marilene Thimotheo/SA AD	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
SICAP - WEB	Sistema de Controle e	Possibilitar a consulta externa a processos registrados no sistema	Maria de Fátima	Marilene Thimotheo/SA	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h

<b>Sigla</b>	<b>Descrição</b>	<b>Escopo resumido</b>	<b>Responsável Técnico</b>	<b>Gestor da Área de Negócio</b>	<b>Retenção de BACKUPS</b>	<b>RPO (Recovery Point Objective): Tempo máximo aceitável de perda de dados devido a um desastre.</b>	<b>RTO (Recovery Time Objective): Tempo máximo aceitável para recuperação de um processo de negócio após um desastre.</b>
	acompanhamento de processos de	SICAP, por parte de empresas consignatárias e de navegação registradas no sistema Mercante.		AD			
SICAR	Sistema de controle de arquivo	Mantém informações sobre os documentos e processos arquivados no Arquivo Geral do MT.	Maria de Fátima	Wesley Nascimento /SAAD	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
SICON/ SISCON	Sistema de contratos	Realizar o controle e acompanhamento de contratos do Ministério dos Transportes.	Felipe Torres	/SAAD	6 meses	De Seg à Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	6h
SICPAG	Sistema de controle de pagamento	Gerar o PCC (Plano de Classificação de Cargos) com todos os direitos e vantagens trabalhistas de um determinado aposentado ou pensionista em conformidade com as leis vigentes em cada período de tempo, desde 1960.	Felipe Torres	Carlos Rafael/CGRH	3 meses	De Seg à Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	6h
SICPAT/ SICAT	Sistema de controle de pagamentos atrasados	Calcular e gerar valores para pagamentos de atrasados de direitos e vantagens trabalhistas de aposentados e pensionistas do Ministério dos Transportes.	Felipe Torres	Robson Andrade/CGRH	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
SIGAT	Sistema de Gestão das Ações de Transporte	Sistema de Gestão das Ações de Transporte	Felipe Torres		3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
SIGEF	Sistema de gestão funcional	Responsável por controlar os dados funcionais dos servidores, terceirizados, dados financeiros, reversão, auxílio funeral	João Pedro	Carlos Rafael/CGRH	6 meses	De Seg à Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	3 h
SIGESA	Sistema de Gestão de Licenciamento Ambiental	Responsável cadastrar e monitorar as licenças ambientais	João Pedro	Mateus Amaral/ASSA M/GM	6 meses	De Seg à Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	3 h
SIGPAC/ SIMER	Sistema de gestão de programa de	Apoiar o Controle e monitoramento da execução dos	Felipe Torres	Emanuel Fonteles/SEGE	6 meses	De Seg à Sex: 8h; Sáb e Dom: 24h.	6h

<b>Sigla</b>	<b>Descrição</b>	<b>Escopo resumido</b>	<b>Responsável Técnico</b>	<b>Gestor da Área de Negócio</b>	<b>Retenção de BACKUPS</b>	<b>RPO (Recovery Point Objective): Tempo máximo aceitável de perda de dados devido a um desastre.</b>	<b>RTO (Recovery Time Objective): Tempo máximo aceitável para recuperação de um processo de negócio após um desastre.</b>
	aceleração do crescimento	empreendimentos sob-responsabilidade do Ministério dos Transportes permitindo controlar as fases preparatórias e fases de execução das obras do PAC.		S			
SIGT	Sistema de informações de Planejamento Regional de Transportes	Sistema de informações de Planejamento Regional de Transportes	Felipe Torres	/SPNT	6 meses	De Seg à Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	3 h
SIMEC					3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
SIMIC V2	Sistema de microfilmagem	Sistema de Microfilmagem - Sistema responsável por cadastrar Setores, Rolos, Microfilmes e Etiquetas. Podendo também, gerar relatórios dos registros realizados em cada funcionalidade. Facilitando de forma objetiva, o controle das informações no sistema.	Maria de Fátima	Ailton Silva/SAAD	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
SIORC	Sistema de orçamento	Apoiar as atividades executadas pela Secretaria de Planejamento e Orçamento do Ministério dos Transportes (áreas: Orçamento e Financeiro), subsidiando com funcionalidades de cadastros, importação de informações e consultas.	Valdirene	Ana Josina/SPO	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
SISPF	Sistema de programação financeira	Manter o cadastro dos ofícios de programação financeira do Ministério dos Transportes, apoiando a Secretaria de Planejamento e Orçamento	Valdirene	Ana Josina/SPO	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h

<b>Sigla</b>	<b>Descrição</b>	<b>Escopo resumido</b>	<b>Responsável Técnico</b>	<b>Gestor da Área de Negócio</b>	<b>Retenção de BACKUPS</b>	<b>RPO (Recovery Point Objective): Tempo máximo aceitável de perda de dados devido a um desastre.</b>	<b>RTO (Recovery Time Objective): Tempo máximo aceitável para recuperação de um processo de negócio após um desastre.</b>
		(Financeiro).					
SPNLT	Sistema Nacional de Pesquisa de Tráfego	Sistema Nacional de Pesquisa de Tráfego	Valdirene	Mário Filho/SPNT	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
SITRA	Sistema de tramitação	Realiza um planejamento antecipado das movimentações de um processo específico, sendo que tais movimentações deverão ocorrer após a entrada deste processo na CONJUR-MT.	Liliane Santos	Sergio Santos/CONJUR	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
SOPHIA	Sistema de gerenciamento de Bibliotecas	Responsável por controlar todo o acervo do MT	Liliane Santos	Sheila Portal/SAAD	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
SPATIC	Sistema de acompanhamento de tecnologia da informação e comunicação	Sistema de acompanhamento do fluxo de demandas de serviços/pleitos para solicitantes e gestores, verificando o seu andamento. Verifica também a viabilidade/inviabilidade, planejamento, execução e homologação da solicitação (pleito). Serão disponibilizados ainda relatórios gerenciais para prover informações quantitativas e de custos das demandas.	João Pedro	Maria de Fátima/CGTI/COPSI	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
SPL	Sistema de Passe Livre	Gerenciar a concessão de Passe Livre às Pessoas Portadoras de Deficiência e Carentes, conforme determina a Lei 3.298 de 20/12/2003.	Ayrton Silva	Roberto Marciano/SAAD	3 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h
SPL - KITS	Sistema de Passe Livre	KITS - Módulo Passe Livre	Ayrton Silva	Roberto Marciano/SAAD	6 meses	De Seg à Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	6h
SREAP	Sistema de cadastramento de	Mantém, acompanha e controla os processos referentes ao	João Pedro	Carlos Rafael/CGRH	12 meses	De Seg à Sex: 12h; Sáb e Dom: 24h.	6h

<b>Sigla</b>	<b>Descrição</b>	<b>Escopo resumido</b>	<b>Responsável Técnico</b>	<b>Gestor da Área de Negócio</b>	<b>Retenção de BACKUPS</b>	<b>RPO (Recovery Point Objective): Tempo máximo aceitável de perda de dados devido a um desastre.</b>	<b>RTO (Recovery Time Objective): Tempo máximo aceitável para recuperação de um processo de negócio após um desastre.</b>
	aposentado e pensionista	recadastramento anual dos aposentados e pensionistas do Ministério dos Transportes e atende o disposto no decreto nº 7.141 de 29 de março de 2010 que regulamenta a atualização de dados cadastrais dos aposentados e pensionistas pagos pela União.					
Suíte Corporativa	Suíte Corporativa	Responsável por centralizar os serviços de base corporativa, mensageira e servidor de arquivo	Liliane Santos	Robson Andrade/CGR H	12 meses	De Seg à Dom: 1 min.	6h
Wi-fi	Rede sem fio	Responsável por cadastrar todos os usuários que terão acesso a rede sem fio do MT	Matheus	Liliane Santos/CGTI/C OPSI	6 meses	De Seg à Dom: 24h.	12h

Na tabela a seguir esta descrita o plano de capacitação do pessoal de TI, especificando os treinamentos efetivamente realizados no período.

Tabela 63 - Descrição do plano de capacitação do pessoal de TI

Capacitação	OE	Aplicabilidade	Status
Gerenciamento de Projetos – Preparatório para Certificação PMP	OE25	Aplicar os conceitos de gerenciamento de projetos de forma ampla, contemplando as áreas de conhecimento e grupos de processos, principais técnicas e ferramentas, tendo por referência o GUIA PMBOK.	Não Realizado
ITIL V3 Foundations	OE25	Aplicar as boas práticas no gerenciamento de serviços de TI conforme a abordagem da ITIL Edição 2011.	Não Realizado
COBIT 5	OE25	Capacitar profissionais na governança de TI, usando o modelo do COBIT como base para realizar diagnósticos, estabelecer controles, gerenciar e melhorar os processos de TI.	Não Realizado
Formação em Security Officer	OE25	Capacitar profissionais os aspectos de gestão e organização da segurança da informação.	Não Realizado
Elaboração de Termos de Referência e Projetos Básicos para Contratação de Bens e Serviços no Setor Público	OE25	Ao final do curso, o participante deverá ser capaz de: Elaborar termos de referência e projetos básicos para aquisições de bens e serviços comuns e complexos, continuados ou não, por preço, por técnica e preço, e por técnica.	Realizado
Banco de Dados	OE25	Capacitar o Servidor a entender o contexto onde é utilizada a Modelagem Multidimensional de Dados; Desenvolver Modelos Multidimensionais de dados aplicando técnicas básicas e avançadas, seguindo as melhores práticas de mercado.	Não Realizado
Análise de Ponto de Função	OE25	Capacitar o servidor a medir e estimar o tamanho funcional de um software, abordando todo o processo de contagem de pontos de função definido pelo Grupo Internacional de Usuários de Pontos de Função - IFPUG e capacitar os métodos relativos à estimativa de tamanho a partir de requisitos ainda incompletos.	Não Realizado
Análise de Requisitos	OE25	Capacitar o servidor a utilizar abordagens sistemáticas para definir, analisar, especificar e verificar os requisitos de um sistema.	Não Realizado
Teste de Software	OE25	Capacitar o servidor a conhecer as habilidades necessárias para execução das atividades de teste de software, gerenciar e conhecer as principais ferramentas, técnicas estáticas e dinâmicas do teste.	Não Realizado
Analista de Negócio de TI	OE25	Capacitar o Analista de Negócios a compreender as reais necessidades do usuário de tecnologia e garantir eficiência das soluções.	Não Realizado
Governança de TI na Administração Pública	OE25	Apresentar os motivos pelos quais a Governança de TI é relevante e necessária.	Não Realizado
Encontro PMI-DF	OE25	Servir aos interesses profissionais de seus filiados e contribuir para o desenvolvimento da comunidade de gerenciamento de projetos no Distrito Federal.	Não Realizado
Analista de Negócios de TI com Base no Babok 2.0	OE25	Capacitação dos servidores para aplicação das regras de negócio, modelagem de negócios e processos BPM e as técnicas do Babok 2.0.	Não Realizado
Desenvolvimento de Gestores de Tecnologia da Informação - DGTI	OE25	Desenvolver a capacidade para o planejamento integrado nos processos de aquisição e contratação de suprimentos, serviços, produtos e outros elementos relacionados à tecnologia da informação no contexto do SISP, além de aprimorar a capacidade técnica para avaliação de propostas dessa temática e de gerenciamento de contratos de tecnologia de informação.	Não Realizado
Licitação e Contrato Administrativo	OE25	Aplicação dos conhecimentos adquiridos no Serviço de Gestão de Contratos de Tecnologia da Informação da CGTI.	Não Realizado
Arquitetura Corporativa	OE25	Capacitar os servidores para desenvolver processo iterativo, reutilizável, cíclico e suportado pelas melhores práticas de modelagem envolvidas nas atividades fim ou meio de uma organização, compreendendo quatro tipos de arquitetura que são comumente aceitas como subconjuntos de uma arquitetura	Não Realizado

Capacitação	OE	Aplicabilidade	Status
		corporativa, a saber: negócios, dados, aplicações e tecnologia.	
ISO 27002	OE25	Preparatório para: Exame ISO 27002 Fundamentos.	Não Realizado
ISO 27001	OE25	Preparatório para: Exame ISO 27001 Fundamentos.	Não Realizado
ISO 15999	OE25	Preparatório para: Exame ISO 15999 Fundamentos Boas Práticas na Segurança da Informação.	Não Realizado

Na tabela a seguir encontra-se a descrição do quantitativo de pessoas que compõe a força de trabalho de TI, especificando servidores/empregados efetivos da carreira de TI da unidade, servidores/empregados efetivos de outras carreiras da unidade, servidores/empregados efetivos da carreira de TI de outros órgãos/entidades, servidores/empregados efetivos de outras carreiras de outros órgãos/entidades, terceirizados e estagiários.

Tabela 64 - Mapa de distribuição dos servidores da CGTI/MT

Com Gratificação GSISP - Nível Superior			
Qtd.	Nome	Formação	Cargo
01	Marcus Thadeu de Oliveira Silva	Administração	Administrador
02	EM ABERTO		
03	EM ABERTO		
04	EM ABERTO		
Com Gratificação GSISP – Nível Intermediário			
Qtd.	Nome	Formação	Cargo
01	Adriana Rocha Carneiro	Direito	Agente de Portaria
02	Marcelo Henrique Rios dos Reis	Ciências Econômicas	Agente Administrativo
03	Márcia Lopes Vicente	Letras	Agente Administrativo
04	Maria de Fátima Almeida Silva	Ciências Econômicas	Agente Administrativo
05	Marta Malaquias Nunes	Tecnologia em Gestão Pública	Agente Administrativo
06	EM ABERTO		
07	EM ABERTO		
08	EM ABERTO		

**Analistas em Tecnologia da Informação (ATI)**

<b>Qtd.</b>	<b>Nome</b>	<b>Formação</b>	<b>Cargo</b>
01	Bruno Martins Marques Migowski Carvalho	Ciências da Computação	Analista em TI
02	Edison Moreira de Carvalho Júnior	Computação	Analista em TI
03	Felipe Torres da Silva e Souza	Administração	Chefe de Divisão
04	Igor Inaian Matos Silva	Ciência da Computação	Chefe de Divisão
05	Liliane Pereira dos Santos	Sistemas de Informação	Coordenadora
06	Paulo Marcio Barbosa do Nascimento	Tecnólogo em Desenvolvimento de Software	Analista em TI
07	Samantha de Almeida Gomes	Engenharia de Computação	Coordenadora
08	Valdirene Carneiro de Souza	Ciência da Computação	Chefe de Serviço
09	Viviane Fleury Veiga	Sistema de Informação	Analista em TI

**Sem Gratificação**

<b>Qtd.</b>	<b>Nome</b>	<b>Formação</b>	<b>Cargo</b>
01	Ciro Tadeu Costa Salomão	Análise de Sistemas	Analista de Sistemas
02	João Batista Ferreira de Castro	Processamento de Dados	Analista de Sistemas
03	Virgilio de Oliveira Barreto Neto	Administração	Agente Administrativo

**Cargos em Comissão**

<b>Qtd.</b>	<b>Nome</b>	<b>Formação</b>	<b>Cargo</b>
01	Luana Conceição de Lima	Sistemas de Informação	Chefe de Divisão
02	Rafael Ferreira Bittencourt	Sistemas de Informação	Chefe de Serviço

**Estagiários**

01	Ayrton Jose dos Reis Moura de Souza	Sistemas de Informação	Estagiário
02	João Pedro Cardoso Silva	Sistemas de Informação	Estagiário
03	Lorena de Oliveira Lima	Sistemas de Informação	Estagiária
04	Matheus da Silva Reis	Sistemas de Informação	Estagiário
05	Maria Lucinete Souza	Análise e Desenvolvimento de Sistemas	Estagiária

**Coordenação-Geral de TI**

<b>Qtd.</b>	<b>Nome</b>	<b>Formação</b>	<b>Cargo</b>
01	Luiz Carlos da Silva Ramos	Física	Coordenador-Geral de Tecnologia da Informação
<b>Qtd</b>	<b>Nome</b>	<b>Empresa</b>	<b>Cargo</b>
01	Paulo Eduardo de Souza Matos	Hepta	Analista de Dados/Storage Sênior

02	Leonardo Lobato Araújo Ramalho	Hepta	Analista de Segurança Sênior
03	Daniel Dias Neiva	Hepta	Analista de Infraestrutura Sênior
04	Lizandro Rodrigues Oliveira	Hepta	Analista de Banco de Dados Pleno
05	Thiago Henrique Bezerra Souto	Hepta	Analista de Suporte Pleno
06	Gilson Maia da Silva Junior	Hepta	Analista de Suporte Pleno
07	Henrique dos Santos Matte	Hepta	Analista de Suporte Júnior
08	Luciano Carlos Santana	Hepta	Analista de Suporte Júnior
09	Ângelo Azevedo dos Santos	Hepta	Analista de Segurança Júnior
10	Renan da Silva Xavier	Hepta	Analista de Operação de Rede Júnior
11	Antônio Flávio Dantas Pinto	Intelit	Supervisor - Perfil A
12	Adelson Nascimento Dourado	Intelit	Analista Sênior - Perfil B
13	Eduardo Pinho de Andrade	Intelit	Analista Sênior - Perfil B
14	Rafael Leandro Almeida	Intelit	Analista Sênior - Perfil B
15	Alisson Eduardo do Vale Vasconcelos	Intelit	Técnico de Suporte Sênior - Perfil C
16	Alysson Cotrim Rodrigues	Intelit	Técnico de Suporte Sênior - Perfil C
17	Ana Paula Rabelo Cavalcante	Intelit	Técnico de Suporte Sênior - Perfil C
18	Jonatan Dias Carmo	Intelit	Técnico de Suporte Sênior - Perfil C
19	Kelly Oliveira da Silva	Intelit	Técnico de Suporte Sênior - Perfil C
20	Marcelo Ferreira dos Reis Ribeiro	Intelit	Técnico de Suporte Sênior - Perfil C
21	Nilton Rodrigues do Nascimento	Intelit	Técnico de Suporte Sênior - Perfil C
22	Wallacy Bom fim de Oliveira	Intelit	Técnico de Suporte Sênior - Perfil C
23	Alexandre Rezende da Silveira	Interação	Analista de Requisito Pleno
24	Ana Veronica Rabelo	Interação	Gerente de Projetos Sênior I
25	Assis Dos Reis Marques	Interação	Representante Legal
26	Davy Alvarenga Machado	Interação	Administrador de Banco de Dados
27	Elmiro Leandro Rodrigues Lima	Interação	Analista de Sistema
28	Elton Jorge Campos	Interação	Analista de Sistema
29	Flaviano Oliveira Silva	Interação	Arquiteto de Software
30	Francis Reiner Maia Martins	Interação	Analista de Negócios
31	Igor Augusto Dornelles Wawruk	Interação	Analista de Requisito Sênior I
32	Jimmy Vieira Sant Ana	Interação	Analista de Sistema
33	Laisse Laila Silva	Interação	Analista Requisito Sênior III
34	Leandro Schmitt	Interação	Analista de Sistema Pleno V
35	Leilane Almeida	Interação	Analista de Requisito
36	Pedro Ernesto Uliana	Interação	Desenvolvedor Sênior III
37	Rafael Martins Silva Oliveira	Interação	Analista de Sistema
38	Ranier Borges da Costa	Interação	Gerente de Projetos Pleno II
39	Renata Marino Carvalho	Interação	Gerente de Negócios Pleno
40	Rodrigo Ferreira de Almeida	Interação	Gerente de Portfólio
41	Rodrigo Lobo Leite Bruno	Interação	Gerente de Projetos
42	Roger Camara Gomes	Interação	Analista de Sistema Peno III
43	Ronivaldo Amaro Ferreira	Interação	Analista de Sistema
44	Sarah Samaya Batista Rodrigues	Interação	Analista de Requisito Sênior II
45	Tania Maria dos Reis Marques Lima	Interação	Analista de Requisito
46	Thiago Paiva da Silva	Interação	Desenvolvedor Pleno III

47	Thiago Santiago de Souza	Interação	Analista de Requisito Júnior III
48	Tiago Galvao Mascarenhas Freire	Interação	Desenvolvedor Sênior I
49	Wilgner Rafael Garcia	Interação	Analista de Ambiente

Descrição dos processos de gerenciamento de serviços TI implementados na unidade, com descrição da infraestrutura ou método utilizado.

Atualmente na Coordenação de Infraestrutura de Informática (COINF) estão implementados os processos *service desk*, gestão de incidentes, gestão de catálogo de serviços, gestão de nível de serviço e de gestão de problemas. Além desses, os processos de gerenciamento da continuidade de serviços de TI, gerenciamento de conhecimento, gerenciamento de configuração, gerenciamento de mudanças e gerenciamento de liberação estão sendo definidos e testados, visando posterior implantação.

Relacionado a estes processos, existe a ferramenta de apoio SYSAID, a qual desempenha função principal na execução e no monitoramento dos processos. É através dela que as demandas das áreas do MT à Coordenação de Infraestrutura são formalizadas.

Rodando em um servidor virtualizado, os gestores da rede e as empresas de suporte técnico realizam o controle do SLA de até sessenta minutos para atendimento às demandas, assim como a interação entre solicitante e as subáreas responsáveis pelo atendimento da requisição, cumprindo um ciclo de vida pré-definido.

É nela, ainda, que é feito a gestão do catálogo de serviços prestados pela COINF. Todos os serviços disponíveis estão catalogados em até três níveis de especialização, devendo o requisitante escolhê-los, conforme a necessidade dele. Essa necessidade pode ser categorizada em incidente ou requisição. Caso seja a primeira, dispara-se processo para restabelecimento o mais breve possível do serviço afetado, como a interrupção do serviço, minimizando os impactos negativos advindos.

Como medida proativa, a COINF realiza o monitoramento dos serviços disponibilizados, assim como dos ativos de rede através de ferramentas específicas, como o Zabbix, o Nagios, o BNA entre outras.

Em processo de implantação na ferramenta, o gerenciamento de mudanças está em processo de homologação pelas áreas envolvidas, quais sejam a Divisão de Rede e Banco de Dados e a Divisão de Atendimento ao Usuário. Foi especificado todo o fluxo necessário para a criação, o desenvolvimento, a aprovação entre outros, visando à efetiva gestão da mudança e de seu impacto ao ambiente.

Isso ocorre também com o gerenciamento de configuração e de ativos. O módulo necessário na ferramenta está em fase de habilitação junto à empresa de suporte. Com isso feito, espera-se o aumento do controle pelos gestores de todas as configurações aplicadas aos ativos de rede, como desktops, notebooks; switches, servidores de rede entre outros.

Por fim, o gerenciamento do conhecimento é realizado atualmente através de documentação dos serviços, dos ativos e dos procedimentos em arquivos de texto. Com a implantação do módulo de gerenciamento de conhecimento espera-se a mudança para a base de conhecimento implantada na ferramenta.

Na tabela a seguir estão descritos os projetos de TI desenvolvidos no ano de 2015, destacando os resultados esperados, o alinhamento com o Planejamento Estratégico e Planejamento de TI, os valores orçados e despendidos e os prazos de conclusão.

Tabela 65- Descrição dos projetos de TI

Valores em R\$ 1,00

OE de TI	ME de TI	OE do MT	AC de TI	Projeto	Contrato	Resultado esperado	Valor orçado	Valor despendido	Prazo para Conclusão
OTI2	ME4	OE25	AC7	Serviço de Manutenção da Solução de Gestão de Biblioteca - Sophia	PRIMASOFT - 02/2015	Software de gerenciamento de biblioteca atualizado. Suporte técnico e manutenção. Treinamento.	47.182,00	33.322,00	14/01/2017
OTI2	ME4	OE25	AC7	Serviço de Acesso à Internet	SERPRO - 13/2014	Interconexão com outros órgãos e disponibilização de acesso à internet	189.745,92	189.745,92	08/03/2016
OTI2	ME4	OE25	AC7	Serviço de Manutenção e Suporte ao VMWARE	BRISA - 08/2013	Atualização e Suporte técnico às licenças de uso do produto de virtualização de servidores VMWare.	194.376,00	80.990,00	12/05/2016
OTI2	ME4	OE3	AC6	Serviço de Manutenção e Desenvolvimento de Sistemas	EVOLUÇÃO - 03/2013	Prestação de serviços especializados de atualização, suporte, atendimento e manutenção no sistema integrado de gabinete.	321.600,00	321.600,00	14/03/2016
OTI2	ME4	OE3	AC6	Serviço de Manutenção e Desenvolvimento de Sistemas	LINK DATA -11/2013	Prestação de serviços de suporte técnico e manutenção continuada do software de Gestão ASI Módulos	318.381,07	318.381,07	21/06/2016
					INTERAÇÃO -18/2014	Prover o ministério dos transportes de um modelo eficiente e eficaz, capaz de atender as demandas de sistema de suas unidades e órgãos integrantes.			10/04/2016
OTI2	ME4	OE25	AC7	Adesão ao Processo Eletrônico Nacional do Ministério do Planejamento, SEI – Sistema Eletrônico de Informações	INTERAÇÃO -18/2014	Minimizar o uso de papel, além de melhorar controle processual, melhorar a informatização de processos, celeridade processual, a sustentabilidade.	4.893.000,48	3.595.562,89	Concluído
OTI3	ME5	OE3	AC12	Serviço de Manutenção e Suporte à Sala Cofre	ACECO - 09/2013	Manutenção preventiva, corretiva e readequação de sua sala-cofre no ambiente de TI, garantindo continuidade de funcionamento da mesma.	292.675,80	303.282,20	09/06/2016
OTI3	ME6	OE3	AC12	Serviço de Manutenção e Suporte de Armazenamento de Dados	LANLINK - 42/2014	Suportar o aumento significativo da demanda por armazenamento.	1.150.846,40	1.150.846,40	Concluído

OE de TI	ME de TI	OE do MT	AC de TI	Projeto	Contrato	Resultado esperado	Valor orçado	Valor despendido	Prazo para Conclusão
OTI2	ME4	OE25	AC7	Serviços de Impressão Corporativa	VICMA - 20/2013	Agilidade e controle em impressões de serviços e documentos	547.980,00	451.367,73	14/08/201
OTI3	ME6	OE3	AC12	Manutenção, Atualização e Suporte Técnico (NETAPP)	Columbia	Serviço especializado em suporte, manutenção e atualização, on site, do equipamento storage NetApp.	124.949,03	114.536,51	04/07/2016
OTI3	ME6	OE3	AC12	Serviço de Manutenção e Suporte de Biblioteca de Fita de Armazenamento de Dados - QUANTUM	UNITECH	Manter os equipamentos de armazenagem de dados e a unidade robotizada de backup em perfeito funcionamento	50.196,00	50.196,00	04/07/2016
OTI2	ME4	OE25	AC7	Manutenção do Contrato de Atendimento e Suporte ao Usuário	Intelit-28/2014	Suporte técnico de informática em atendimento presencial e remoto, ambos nas dependências física do Ministério dos Transportes	1.152.733,40	1.114.340,19	30/04/2016
OTI2	ME4	OE25	AC7	Serviço de Suporte à Infraestrutura da TI	Data Info – 27/2014	Suporte e a sustentação da infraestrutura de TI do Ministério dos Transportes	3.840.753,00	2.887.166,02	Concluído
					HEPTA - 30/2015		851.449,28	102.648,04	31/05/2016
OTI2	ME4	OE25	AC7	Serviço de Disponibilização de Base de Dados de Georeferenciamento	Imagem – 21/2014	Fornecer um melhor suporte à equipe de monitoração do PAC, bem como aos engenheiros, desenhistas, geógrafos, designers gráficos e web designers que acompanham as demais obras relacionadas ao ministério dos transportes.	501.032,12	501.032,12	Concluído
					Imagem – 25/2014		793.179,46	656.285,03	Concluído
OTI3	ME5	OE3	AC9	Microcomputador	Torino-43/2014	Parque tecnológico atualizado, com equipamentos capazes de suportar novas tecnologias como georreferenciamento, relatórios gerenciais, BI, dentre outras necessidades.	963.000,00	963.000,00	Concluído
OTI3	ME5	OE3	AC9	Notebook	Torino - 41/2014	Parque tecnológico atualizado. Substituição de equipamentos obsoletos. Disponibilizar equipamentos que permitam mobilidade e conectividade à internet e com essa modernização possibilitar maior produtividade e eficiência.	526.020,00	526.020,00	Concluído

OE de TI	ME de TI	OE do MT	AC de TI	Projeto	Contrato	Resultado esperado	Valor orçado	Valor despendido	Prazo para Conclusão
OTI3	ME5	OE3	AC9	Servidor de Rede	SYSTECH - 45/2014	Atualização do parque tecnológico de servidores de rede visando dar maior confiabilidade, continuidade dos serviços e atender a demanda por novos serviços.	334.144,00	334.144,00	Concluído
OTI3	ME5	OE3	AC9	Tablets	Ata de Registro de Preço do MEC - UNIFAP nº 49/2013 - Pregão Eletrônico 26/2013  Microtécnica Informática LTDA	Disponibilizar equipamentos modernos, que possam oferecer maior produtividade e eficiência às necessidades de trabalho. Dispensar a necessidade de levar cópias impressas de informação impressas.	207.900,00	207.900,00	Concluído
OTI2	ME4	OE25	AC7	Aquisição de Linha Digital "VOIP" com o respectivo aparelho	Redisul Informática LTDA	Substituir, complementar e estender o uso da tecnologia VOIP no âmbito do ministério dos transportes.	999.020,00	00,00	22/12/2016
OTI3	ME5	OE3	AC9	Scanner Multitarefa / Scanner de mesa	Adesão a ata UFRGS Nº 019-2015 Geraldo Streck Gerenciamento de Imagem e Informação LTDA	Digitalizar documentos com tecnologia OCR para inserção no Sistema eletrônico de informação (SEI).	137.000,00	137.000,00	Concluído

Medidas tomadas para mitigar eventual dependência tecnológica de empresas terceirizadas que prestam serviços de TI para a unidade.

A dependência tecnológica de terceiros, na área governamental, se deve principalmente à falta de maturidade dos processos de TI. O Ministério dos Transportes, assim como uma grande parte da Administração Pública Federal, carece de maturidade na sua área de TI, e os trabalhos vêm sendo executados no sentido do aumento dessa característica.

A dependência tecnológica principal encontra-se em duas atividades, a saber: suporte a infraestrutura e aos usuários da rede de dados e desenvolvimento de sistemas. Assim, a CGTI vem atuando para cada área:

a) Suporte a infraestrutura e aos usuários da rede de dados

Os contratos em vigor têm, como objeto, postos de trabalho, ou seja, não são medidas e remuneradas as ações que as empresas efetivamente realizam, mas sim a disponibilidade de equipe técnica cuja produtividade só é medida através de critérios subjetivos. Para essa atuação, não se exige um planejamento e um nível de conhecimento do ambiente alto, mas somente uma análise curricular do profissional, o que não é garantia de produtividade. Em virtude da falta do planejamento e do conhecimento do ambiente tecnológico permitida por essa contratação, a dependência tecnológica do fornecedor dos serviços (mão de obra) é total.

Encontra-se em andamento processo de contratação para substituir esses contratos cujo objeto é a manutenção do ambiente, conforme ele existe (são descritas detalhadamente todas as características do ambiente de TI) e, adicionalmente, é definido um catálogo de serviços para a execução da empresa, sendo paga por unidades de serviço técnico, e não mais pela disponibilização da mão de obra. Esse modelo exige um nível de maturidade maior, permanente e reduz significativamente a dependência do fornecedor, já que o Ministério tem que definir, antecipadamente, o ambiente e as ações que este venha a sofrer durante a execução contratual.

b) Desenvolvimento de sistemas

O contrato atual de desenvolvimento de sistemas (que inclui a manutenção dos sistemas legados) prevê o pagamento por pontos de função, medida adequada às ações de desenvolvimento e manutenção de software, inclusive para intervenções que não sejam específicas às atividades. No Edital, que previu essa possibilidade, essas ações são chamadas de “serviços não mensuráveis por ponto de função”. Além de não ser dividida por desenvolvimento e manutenção, determinação legal para a Contabilidade Pública, a contratação incluiu serviços diferentes sob o mesmo pagamento e não previu medições por terceiros e nem testes de qualidade.

Dessa forma, os serviços atuais se confundem, no seu pagamento, entre o que é um desenvolvimento / manutenção de sistemas de forma “integral” com outras ações relacionadas a projetos de informação em geral, tais como Administração de Dados, Arquitetura de Sistemas, etc. Assim, evitando a separação explícita de funções, mantemos uma dependência quase que total da empresa fornecedora dos serviços, já que esta específica, acompanha os projetos, projeta as soluções e testa a qualidade dos serviços, restando ao corpo técnico somente medir o esforço para pagamento e acompanhar a satisfação dos usuários.

Encontra-se em andamento processo licitatório, em execução conjunta com o DNIT, para a contratação de serviços de desenvolvimento de sistemas, divididos em medições, testes de qualidade, desenvolvimento / manutenção (em itens separados, atendendo ao disposto no Manual de Contabilidade do SIAFI) e serviços de suporte ao desenvolvimento. Os itens serão licitados a fornecedores diferentes, garantindo que o trabalho de um ajude a fiscalizar o trabalho do outro.

Dessa forma, pretende-se reduzir significativamente a dependência tecnológica dos fornecedores, fazendo com que cada etapa do processo seja plenamente documentada e que a substituição de contratos possa ser feita sem impactos relevantes.

### 7.3.1. Principais sistemas de informação

Na tabela a seguir está descrito sucintamente os principais sistemas de informação em uso no MT.

Tabela 66 - Principais sistemas de informação

<b>Sigla</b>	<b>Descrição</b>
ADM CIDE	Administrador Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico
AECI - ASSAD	Assessoria de Controle Interno
AECI - ASSAM	Assessoria de Controle Interno
AECI - SEGES	Assessoria de Controle Interno
AECI - SPNT	Assessoria de Controle Interno
ASI - PATRIMÔNIO	
AUXFUN	Auxílio Funeral
CADIPP	Cadastro de Interessados Ponto de Parada
CAPPL	Consultar Andamento de Processos Livre
CARGA FITA ESPELHO FASE1	CARGA FITA ESPELHO FASE1
CARGA FITA ESPELHO FASE2	CARGA FITA ESPELHO FASE2
CARGA MARINHA MERCANTE	CARGA MARINHA MERCANTE
CIDE	Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico
EGAB	Sistema eletrônico de Gabinete
FORMAR	Acompanhamento de Formação de servidores
GPWEB	Gestão de Projetos WEB
HELP ONLINE	Guia prático de ajuda
INTERNET	Portal do MT
INTERNET - ADMINISTRADOR	Administrador de conteúdo
INTRANET	Portal do MT interno
INTRANET	Administrador de conteúdo
PEI	Portal do Planejamento Estratégico Institucional
PEI - ADMINISTRADOR	Administrador de conteúdo do PEI
PLANO DE SAÚDE	PLANO DE SAÚDE
RECAD - WEB	RECAD - WEB
REIDI	Regime Especial para o desenvolvimento de da Infraestrutura
REVERSÃO	REVERSÃO

<b>Sigla</b>	<b>Descrição</b>
SAECI/AECI	Sistema da Assessoria de controle interno
SAPPI	Sistema de Alimentação Ações de Estados
SCA	Sistema de Controle de acesso
SCA COMPONENTES WEB	Sistema de Controle de acesso
SCA I	Sistema de Controle de acesso
SCEPL	Sistema de Consulta externa Controle processo do Passe Livre
SCIMO	Sistema de controle de instrumentos médico e odontológico
SEI	Sistema Eletrônico de Informações
SGD	Sistema de Gestão de Documentos
SGF	Sistema de gestão de frotas
SGI	Sistema de Gestão Internet
SGINP	Sistema de gestão de impressão de processos
SGP	Sistema de Gestão de Processos
SIADRI	Sistema de Avaliação de Desempenho e Regimento Interno
SIAEP	Sistema de Acompanhamento de Estudos e Pesquisas -
SIAEX	Sistema de extração
SICAP	Sistema de Controle e acompanhamento de processos de
SICAP - CONSULTA	Sistema de Controle e acompanhamento de processos de
SICAP - MALA DIRETA	Sistema de Controle e acompanhamento de processos de
SICAP - WEB	Sistema de Controle e acompanhamento de processos de
SICAR	Sistema de controle de arquivo
SICON/SISCON	Sistema de contratos
SICPAG	Sistema de controle de pagamento
SICPAT/SICAT	Sistema de controle de pagamentos atrasados
SIGAT	Sistema de Gestão das Ações de Transporte
SIGEF	Sistema de gestão funcional
SIGESA	Sistema de Gestão de Licenciamento Ambiental
SIGPAC/SIMER	Sistema de gestão de programa de aceleração do crescimento
SIGT	Sistema de informações de Planejamento Regional de Transportes
SIMEC	
SIMIC V2	Sistema de microfilmagem
SIORC	Sistema de orçamento
SISPF	Sistema de programação financeira
SPNLT	Sistema Nacional de Pesquisa de Tráfego
SITRA	Sistema de tramitação

<b>Sigla</b>	<b>Descrição</b>
SOPHIA	Sistema de gerenciamento de Bibliotecas
SPATIC	Sistema de acompanhamento de tecnologia da informação e comunicação
SPL	Sistema de Passe Livre
SPL - KITS	Sistema de Passe Livre
SREAP	Sistema de recadastramento de aposentado e pensionista
Suíte Corporativa	Suíte Corporativa
Wi-fi	Rede sem fio

### **7.3.2. Informações sobre o Planejamento Estratégico de Tecnologia da Informação (PETI) e sobre o Plano Diretor de Tecnologia da Informação (PDTI)**

Informações sobre como a unidade planeja suas áreas de TI e os principais resultados desse planejamento.

O planejamento principal da área de Tecnologia da Informação no Ministério dos Transportes chama-se PDTI, que deve se basear, principalmente, no Planejamento Estratégico do órgão. O Planejamento Estratégico de TI foi desenvolvido pela primeira vez no âmbito do CETIT, mas, até o momento, não foi tornado oficial e necessita de revisão.

O Plano Diretor é revisado anualmente e vimos tentando mantê-lo atualizado, mesmo com toda a defasagem orçamentária que a área vem encontrando ao longo dos anos, o que tem impedido sua atuação para suportar as necessidades crescentes das áreas de informação do Ministério.

Esse Plano é trienal e sua revisão ocorre no mês de dezembro. É solicitado a cada Secretaria que identifique seus projetos e necessidades. A CGTI ajuda nessa identificação e posteriormente tabula e consolida no Plano que é aprovado pelo Comitê Gestor de Tecnologia da Informação.

## **7.4. Gestão ambiental e sustentabilidade**

No âmbito da Coordenação-Geral de Recursos Logísticos, são adotados critérios de sustentabilidade ambiental na aquisição de bens e contratação de obras e serviços, em acordo com o previsto na IN SLTI/MPOG n.º 01/2010 de 19/01/2010. Realiza também a separação dos resíduos recicláveis descartáveis, conforme determinado no Decreto n.º 5.940/2006 de 25/10/2006, de proceder a uma destinação adequada aos mesmos.

Todos os editais para aquisições de bens e contratação de obras e serviços preveem como item os “CRITÉRIOS DE SUSTENTABILIDADE” conforme modelos disponibilizados pela AGU, em conformidade com o Decreto n.º 7.746/2012.

O Ministério dos Transportes está inserido como unidade participante da Agenda Ambiental da Administração Pública (A3P) e suas atividades tem se pautado na implementação de ações que visam à utilização racional dos recursos disponíveis, pautando-se nos seguintes temas:

Material de consumo:

Papel, copos descartáveis e cartuchos de impressão: o uso do papel reciclado foi amplamente difundido no âmbito desta Unidade, em substituição ao papel clorado, tendo sido

utilizado no exercício de 2015 o quantitativo de 9.500 resmas. Paralelamente, a introdução da impressão em frente e verso, a revisão dos documentos antes da impressão tem sido usual, bem como a implementação do uso de impressoras corporativas, minimizando o uso de cartuchos. Também foi realizada a redução do consumo de copos plásticos descartáveis com a substituição gradual por copos de vidro e de bagaço de cana, sempre que possível.

#### Energia elétrica:

Ao longo dos últimos anos foi realizada modificações da instalação elétrica do edifício anexo, com a substituição das lâmpadas incandescentes por lâmpadas fluorescentes compactas, bem como lâmpadas fluorescentes de 32W, com luminárias reflexivas para otimizar os ganhos em iluminação. Têm sido introduzidas à iluminação do Edifício Anexo lâmpadas de “led” para corredores, banheiros, bem como a instalação de interruptores.

#### Água e esgoto:

No curso do exercício 2015, foram efetuadas diversas ações de troca de reparos em torneiras, descargas e de busca de vazamentos. Reutiliza-se a água do sistema de ar condicionado para a rega de jardins, o que, apesar do aumento da ocupação da edificação, pode-se verificar uma economia de água em torno de aproximadamente 4,5% em relação ao exercício anterior.

#### Coleta seletiva de recicláveis:

Nesta Unidade ocorre a separação dos resíduos recicláveis descartados, bem como sua destinação a cooperativas de catadores, conforme Decreto n.º 5.940/2006. Tais ações representaram no exercício 2015 a destinação de aproximadamente 300 quilos mensais de papel à cooperativa (CORTRAP), por exemplo.

#### Qualidade de vida no ambiente de trabalho:

No aspecto “qualidade de vida no ambiente de trabalho” podem ser citadas as ações de limpeza dos dutos de ar condicionado central do Edifício Anexo, com o monitoramento do ar dos diversos ambientes do edifício, gerando melhoria das condições de trabalho dos servidores, empregados terceirizados e demais usuários dos serviços públicos postos à disposição nos diversos ambientes da edificação sob a gestão deste Ministério.

O deslocamento de pessoal por meio dos veículos da frota própria também vem sendo acompanhado visando à redução dos gastos. Ações como concentração de tarefas, como a entrega de documentos, por exemplo, para a redução do número de saída de veículos, objetivando a redução do consumo de combustíveis e emissões de substâncias poluentes.

Abaixo estão apresentados alguns dos critérios de sustentabilidade ambiental utilizados pela Administração no âmbito deste Ministério, na contratação de bens, serviços e obras:

#### Análise crítica

O objetivo desta UPC quanto ao tema sustentabilidade ambiental está voltado para a intensificação das práticas de racionalização no uso dos recursos disponíveis, envolvendo todas as unidades operacionais e administrativas para planejamento, contratação e execução de ações colaborativas, utilizando-se da mão de obra do seu quadro de pessoal, público alvo das ações, no sentido de disseminar a importância do uso consciente dos recursos ambientais.

A unidade tem priorizado a implementação de ações de consumo consciente a cada exercício, observando-se que há plena condição para desenvolver ainda mais o tema, na adoção de

práticas com foco na redução de custos e definição de ações exequíveis, com a máxima otimização de recursos agregada à responsabilidade ambiental.

#### 7.4.1. Adoção de critérios de sustentabilidade ambiental na aquisição de bens e na contratação de serviços ou obras

Tabela 67 - Uso racional dos recursos naturais e bens públicos

Uso Racional dos Recursos Naturais e Bens Públicos		
Indicadores para uso de energia	Descrição	Resultado 2015
Consumo de energia elétrica	Quantidade de kwh consumidos (deverá ser incluído o somatório dos valores mensais das faturas pagas no período considerado para a elaboração do relatório)	2.673.982 kwh
Gasto com energia	Valor total da fatura em reais (deverá ser incluído o somatório dos valores mensais pagos no período considerado para elaboração do relatório)	R\$ 1.646.209,01
Uso de energia renovável - percentual	(Total de Kwh de energia elétrica a partir de fontes renováveis /total de kwh de energia elétrica) x 100	0%
Energia elétrica economizada - percentual	(Total de Kwh de energia elétrica no ano 2 – total de kwh de energia no ano 1 / total de energia elétrica) x 100	0%
Uso de lâmpadas fluorescentes eficientes	Quantidade (unidades) de lâmpadas incandescentes substituídas por lâmpadas fluorescentes com selo Procel-Inmetro de desempenho na área de iluminação	Iluminação 100% fluorescente e Led
Uso de sistema de controle de iluminação por timer ou foto célula	Informar se utiliza ou não sistema de controle de iluminação	Não

Indicadores para uso da água	Descrição	Resultado 2015
Consumo de água	Quantidade de m3 consumidos = (deverá ser incluído o somatório dos valores mensais das faturas pagas)	17.547 m <sup>3</sup>
Volume de água per capita	Quantidade de m3 de água consumidos/total de servidores	5,49 m <sup>3</sup>
Gasto com água	Valor da fatura em reais (deverá ser incluído o somatório dos valores mensais das faturas pagas no período considerado para elaboração do relatório)	R\$ 364.859,62
Consumo de água mineral	Total de galões de água mineral (20 litros) adquiridos	13.664
Gasto com aquisição de água mineral	Valor total gasto com compra de galões de água mineral em reais	R\$ 54.438,72
Reutilização de água	Total de m3 de água cinza (servida) + Total de m3 de água captada da chuva	Não
Uso de hidrômetros individualizados para controle do consumo de água	Informar se possui ou não hidrômetros individualizados	Sim

Fonte: CGRL/SAAD

Tabela 68 - Indicadores para transporte terrestre

<b>Indicadores para Transporte Terrestre</b>	<b>Descrição</b>	
Frota total	Quantidade de veículos utilizados no transporte de funcionários	28
Quilometragem percorrida	Quantidade de quilômetros percorridos	327.056
Consumo de Gasolina	Quantidade de litros de gasolina consumida	9.169,91
Consumo de Álcool	Quantidade de litros de álcool consumido	39.107,82
Emissão de CO2	Quantidade de litros de gasolina consumida x 2,63 KgCO2/l	24.116,76
<b>Indicadores para Gestão de Resíduos Perigosos</b>	<b>Descrição</b>	
Descarte de lâmpadas fluorescentes	Quantidade de lâmpadas trocadas	435 x 32w
Descarte de pilhas e baterias	Quantidade de pilhas e baterias descartadas	844 Um
Logística reversa de lâmpadas fluorescentes	Quantidade de lâmpadas recicladas pela empresa prestadora do serviço	435x 32w
<b>Indicadores para Iluminação</b>	<b>Descrição</b>	
Aquisição de lâmpadas fluorescentes eficientes	Quantidade de lâmpadas fluorescentes com selo Procel-Inmetro de desempenho adquiridas	435 x 32w
Uso de reatores eletrônicos com alto fator de potência	Quantidade de reatores adquiridos	44 ( 2x32w)
Uso de luminárias reflexivas de alta eficiência	Quantidade de luminárias adquiridas	0
<b>Indicadores para Veículos</b>	<b>Descrição</b>	
Aquisição de veículos flex	Quantidade de veículos flex adquiridos	0
Aquisição de veículos movidos a biocombustíveis	Quantidade de veículos movidos a biocombustíveis adquiridos	0
<b>Indicadores para Serviços de Limpeza</b>	<b>Descrição</b>	
Utilização de Materiais biodegradáveis	Informar sobre a inclusão, no contrato, de material de limpeza biodegradável	SIM

Fonte: CGRL/SAAD

## 8. Conformidade da gestão e demandas dos órgãos de controle

### 8.1. Tratamento de determinações e recomendações do TCU

No ano de 2015, houve o mapeamento dos processos de trabalho no âmbito da Assessoria de Especial de Controle Interno, tornando possível visualizar a estrutura mínima necessária para a execução das atividades e, resultante disto, sistematizar as informações requeridas pelos órgãos de controle.

No tocante a este ponto, o AECI adotou, no exercício em comento, o procedimento de estabelecer contato direto com as áreas do MT, no sentido de aprimorar o processo relativo ao recebimento, análise e manifestação às demandas encaminhadas pelos órgãos de controle. Neste sentido, foi centralizado o recebimento e distribuição dessa demanda e o monitoramento de seu atendimento pelo Controle Interno.

Nesse trilhar, o AECI encaminhou o Memorando-Circular nº 002/2016/AECI-MT, onde requereu às unidades internas deste Ministério, a indicação de servidores visando o "Aprimoramento do Fluxo de Informações das atividades de Controle Interno". Conforme consta do referido documento, "ao longo do exercício de 2016 serão realizadas reuniões sistemáticas entre os representantes e esta Assessoria Especial de Controle Interno, bem como serão buscados junto ao TCU e à CGU, treinamentos e apresentações específicas inerentes à atividade."

Portanto, estão sendo adotados os procedimentos internos acerca do aprimoramento do fluxo de informação aos órgãos de controle, que culminará na edição de norma, via Portaria Ministerial, ainda no exercício de 2016.

Faz parte desse novo processo o acompanhamento sistemático de informações relevantes avaliados como de risco, tanto pelos órgãos de controle como por outros canais de comunicação (mídia, ouvidoria, corregedoria, etc.), em que resulta o envio de notas técnicas às áreas específicas propondo medidas preventivas e corretivas dos achados nessas ações.

Neste Ministério, no exercício, tramitaram 16 processos (TC) relativos a ações de controle do Tribunal de Contas da União, referentes a 13 acórdãos. Deste total de acórdãos, 07 foram expedidos em 2015 tendo como responsável o Ministério dos Transportes. A Assessoria Especial de Controle Interno encaminhou as demandas para as áreas técnicas responsáveis e monitorou o atendimento às requisições, determinações e recomendações proferidas.

Quadro 8.1.1 - Deliberações do TCU que permanecem pendentes de cumprimento

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
004.875/2014-1	3290/2014 Plenário	9.1	Aviso nº 1231 – Seses-TCU- Plenário, de 26/11/2014	03/12/2014
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Ministério dos Transportes – MT				
Descrição da determinação/recomendação				

**9.1. determinar ao Ministério dos Transportes**, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/92 c/c o art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da ciência, adote as seguintes medidas:

9.1.1. em relação às obras de construção da BR-163/MT/PA, entre Guarantã do Norte/MT e Santarém/PA, objetos dos Contratos 00329/2009, 00037/2009, 00038/2009, 00040/2009, 00039/2009, 00542/2010, 00543/2010, e dos Termos de Cooperação TCO-179/2010 e TCO-981/2010:

9.1.1.2. apure as causas da degradação precoce do pavimento, acione os meios contratuais e legais que garantam a correção dos problemas pelas empresas contratadas, caso sejam responsáveis pela execução deficiente desse pavimento, em conformidade com o art. 69 da Lei 8.666/93; e

9.1.1.3. apure as responsabilidades pela causa dos problemas, inclusive quanto ao indício de deficiência na fiscalização da execução desses contratos e termos de cooperação, em conformidade com o art. 66 da Lei 8.666/93;

9.1.2. em conformidade com os art. 6º, inc. IX e 8º da Lei 8.666/93; art. 2º, inciso II, alínea “c” da Lei 12.462/11 e art. 8º, inc. XI e art. 74, inc. II do Decreto 7.581/11:

9.1.2.1. somente publique licitações de obras e serviços de engenharia após a realização do planejamento de execução das obras, que deve refletir a real condição de execução, apontando, inclusive, nos casos de certames lastreados na Lei 8.666/93, pontos de controle e caminhos críticos;

9.1.2.2. preveja no edital, tanto nos casos regidos pela Lei 8.666/93 como naqueles regidos pelo RDC, cláusulas que obriguem a empresa contratada a apresentar cronograma de obra que reflita a condição de execução por ela prevista (desde que com prazo menor ou igual ao do edital), apontando, de forma semelhante ao edital, os pontos de controle e caminhos críticos;

9.1.2.3. estabeleça, para as obras em andamento, critérios internos objetivos para acompanhamento dos contratos, incluindo pontos de controle parciais e caminhos críticos para sua execução, de forma a promover o real acompanhamento de prazo da obra e permitir a alocação da parcela de responsabilidade das empresas contratadas;

#### Providência Adotada

#### Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas

O Acórdão nº 3290/2014, em seu item 9.1, fez determinações técnicas ao Ministério dos Transportes, entretanto, em função de o assunto ser de competência do DNIT, o mesmo para que aquela unidade respondesse o acórdão diretamente ao TCU.

Assim, por meio do Acórdão n. 3/2015 TCU – Plenário – retificador, o TCU retificou a decisão em tela de modo que a determinação que teria sido dirigida ao MT foi direcionada ao DNIT.

O Acórdão retificador foi recebido por aquela autarquia em 10/02/2015.

Por meio do Ofício nº 134 de 2016/AUDINT-DNIT de 15 de março de 2016, o DNIT comunicou ao Ministério dos Transportes as ações que estão sendo adotadas por aquela Autarquia.

#### Caracterização da determinação/recomendação do TCU

Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
004.875/2014-1	3290/2014 Plenário	9.2	Aviso nº 1231 – Seses-TCU- Plenário, de 26/11/2014	03/12/2014

#### Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação

Ministério dos Transportes/Secretaria de Política Nacional de Transportes

#### Descrição da determinação/recomendação

**9.2. recomendar**, nos termos do inciso III do art. 250 do Regimento Interno do Tribunal:

9.2.2. ao Ministério dos Transportes que procure garantir que as soluções apresentadas pelo Ministério de Minas e Energia para a transposição de nível das barragens do São Luís do Tapajós e do Jatobá, no Rio Tapajós, por ocasião dos estudos para sua concessão, contemplem a necessidade do setor de transportes, tanto em termos econômicos, quanto em termos logísticos.

#### Providência Adotada

Houve sucessivas reuniões entre os órgãos envolvidos para estudar alternativas à transposição de nível na UHE São Luís do Tapajós. Depois de tratativas, chegou-se a alternativa mais viável para o setor transportes. Nesse sentido, foi publicada a Resolução ANA nº 1.308, de 30/11/2015, emitindo a Declaração de Reserva de Disponibilidade Hídrica (DRDH), em favor da ANEEL, contendo condicionantes que visam à manutenção das condições de navegação.

Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas
-

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
022.412/2013-1	2651/2014 Plenário	9.1	Memorando nº 065/2015-AECI/MT, de 20.05.2015	20/05/2015
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Ministério dos Transportes, Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e Agencia Nacional de Transportes Terrestres				
Descrição da determinação/recomendação				
<p>9.1. com fundamento no art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU, <b>recomendar ao Ministério dos Transportes</b>, na qualidade de supervisor do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., que:</p> <p>9.1.1. estude e, se for o caso, redefina as atribuições da Diretoria de Infraestrutura Ferroviária do DNIT (DIF/DNIT), a fim de que essa Diretoria seja estruturada adequadamente e dotada de recursos humanos capacitados a exercer as atividades legalmente a ela atribuídas;</p> <p>9.1.2. estude opções à execução das intervenções em perímetro urbano, nos aspectos de responsabilidade pela obra e de possíveis financiamentos, de modo a não estar subordinado unicamente aos recursos do Orçamento Geral da União, além de tornar eficientes e eficazes os recursos e o tempo despendidos na execução.</p>				
Providência Adotada				
<p>Em relação ao subitem 9.1.1, em 13 de janeiro de 2015 foi editado o Decreto nº 8489 de 10/07/15 que aprova a Estrutura Regimental do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, e neste decreto, foi reestruturada a diretoria de Infraestrutura Ferroviária. Estão em curso, no âmbito do DNIT, as alterações ao Regimento Interno visando realinhar as atribuições e competências ao Departamento, incluindo a Diretoria de Infraestrutura Ferroviária do DNIT (DIF/DNIT).</p> <p>No tocante ao subitem 9.1.2, foi determinado pelo Ministério dos Transportes a análise e estudos necessários para avaliação e, se for cabível, adoção dos procedimentos necessários visando atender a recomendação.</p>				
Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas				
-				

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
030.981/2011-5	303/2015 Plenário	9.2	Notificação TCU: Ofício nº 2883/2015-TCU/SEFIP,	11/3/2015
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Ministério dos Transportes e ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão				
Descrição da determinação/recomendação				
<p><b>9.2. Determinar ao Ministério dos Transportes e ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão</b>, em suma, “que apresentem no prazo de 90 dias, plano de ação, cuja execução não extrapole o prazo máximo de 360 dias, com as providências necessárias ao restabelecimento do regime celetista para todos os anistiados oriundos da EBTU e da Portobrás apontados nas listagens constantes do presente processo, caso ainda não o tenha feito em cumprimento à conclusão de nº 47 constante do Parecer JT-01/2007, do Advogado-Geral da União, aprovado pelo Presidente da República e publicado no Diário Oficial da União do dia 31/12/2007, devendo ser assegurados o contraditório e a ampla defesa aos que se considerarem afetados pela deliberação que vier a ser proferida.”</p>				
Providência Adotada				
-				

Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas
Por parte do Ministério dos Transportes, foram adotadas as ações necessárias dentro dos seus limites de competência para atendimento à determinação, entretanto, como envolve a elaboração de normativo de pessoal de competência do Ministério do Planejamento, em 02/10/2015 foi encaminhado o Ofício 228/2015/SAAD/SE-MT ao referido Ministério, indagando sobre uma previsão de data para elaboração do Normativo sobre a recondução dos Anistiados do regime estatutário para celetista, o qual foi reiterado pelo Ofício 315/2015/SAAD/SE-MT, de 29/12/2015, sem resposta até o presente. Sobre o assunto, também foi expedido o Ofício 728/2015-SE/MT de 15/10/2015, informando ao TCU que este Ministério está no aguardo da publicação do ato que está sendo editado pela SEGEP/MP, para que esta Pasta possa dar prosseguimento às ações necessárias para atendimento das determinações da Corte de Contas.

Caracterização da determinação/recomendação do TCU				
Processo	Acórdão	Item	Comunicação expedida	Data da ciência
024.654/2014-0	4364/2015 1º Câmara	1.6	Ofício/0712/2015- TCU/SeinfraHidroferrovias, de 13/08/2015	25/08/2015
Órgão/entidade/subunidade destinatária da determinação/recomendação				
Ministérios dos Transportes, do Planejamento, Orçamento e Gestão e da Fazenda e VALEC- Engenharia, Construções e Ferrovias S/A				
Descrição da determinação/recomendação				
<p><b>1.6. Determinar:</b></p> <p>1.6.1. à Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias S/A e ao Ministério dos Transportes que, no prazo de 90 (noventa) dias, contados da ciência, firmem o compromisso de metas e desempenho empresarial exigido pelo art. 2º do Decreto 8.134/2013 (parágrafos 34-46 do relatório de auditoria); e</p> <p>1.6.2. aos <b>Ministérios dos Transportes</b>, do Planejamento, Orçamento e Gestão e da Fazenda que, no prazo de 90 (noventa) dias, contados da ciência, se articulem para revisar as indicações que lhes cabem ao Conselho de Administração da Valec, atentando para a necessidade de que um dos conselheiros deve ser independente, nos termos dos itens 4.3 e 2.1 do Regulamento de Listagem da Novo Mercado da BM&amp;F BOVESPA (parágrafos 125-140 do relatório de auditoria).</p>				
Providência Adotada				
<p>Com relação ao subitem 1.6.1, houve a expedição do Ofício nº 801/2015/SE/MT, o qual informa e encaminha documentação ao Tribunal de Contas da União sobre as medidas adotadas por esta Pasta para cumprimento das determinações descritas no acórdão em referência (encaminha o Termo firmado entre este Ministério e a VALEC, na data de 17/11/2015, bem como cópia do extrato de compromisso publicado no Diário oficial da União de 19/11/2015, manifestações das áreas de Controle interno, Consultoria Jurídica deste Ministério e VALEC).</p> <p>Com relação ao subitem 1.6.2, após reuniões entre o Ministério do Planejamento, o Ministério dos Transportes, a VALEC e o Ministério da Fazenda, a Comissão Interministerial de Governança Corporativa e de Administração das Participações Societárias da União-CGPAR impetrou, em 11/11/2015, pedido de reexame em face ao Acórdão citado, o qual em 18/01/2016 foi considerado admissível pelo Ministro Relator do recurso, com relação ao subitem 1.6.2. Assim esta Pasta está aguardando o julgamento do recurso citado, para adoção das providências subsequentes.</p>				
Justificativa do não cumprimento e medidas adotadas				

## 8.2. Tratamento de recomendações do órgão de controle interno

No tocante ao acompanhamento e atendimento às recomendações da Controladoria Geral da União, órgão central do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo, foi adotado o Plano de Providências Permanente: documento de monitoramento da implementação das providências relacionadas às recomendações emanadas.

O PPP é um instrumento de monitoramento contínuo, que registra gradualmente o encaminhamento das soluções para resolução das constatações identificadas nos trabalhos realizados pela CGU.

No âmbito do Ministério dos Transportes, nos termos definidos pela Portaria CGU nº 1.473/2013, compete ao Assessor Especial de Controle Interno acompanhar junto às unidades do Ministério o atendimento às recomendações efetuadas ao longo do exercício e as pendentes de atendimento de exercícios anteriores.

Para tanto, a CGU desenvolveu o sistema informatizado denominado Monitor, que permite o acompanhamento em tempo real das recomendações emanadas por meio das ações de auditoria e fiscalização.

Dessa forma, a partir do exercício de 2015, todos os acompanhamentos serão realizados por meio desse sistema, sendo que as manifestações das unidades do Ministério serão todas registradas no sistema.

### 8.3. Medidas administrativas para apuração de responsabilidade por dano ao erário

É competência da Subsecretaria de Assuntos Administrativos – SAAD, conforme disposto no inciso V do art. 1º do seu Regimento Interno, bem como, na Portaria Ministerial nº 250/2010, a adoção de medidas administrativas para apuração de responsabilidade por dano ao erário.

Desta forma os procedimentos encerrados na esfera disciplinar são encaminhados à SAAD para a adoção das providências necessárias quanto à apuração de eventual dano ao erário, conforme demonstrado no quadro abaixo.

Quadro 8.3.1 - Medidas adotadas para apuração e ressarcimento de danos ao erário

Casos de dano objeto de medidas administrativas internas	Tomadas de Contas Especiais							
	Não instauradas			Instauradas				
	Dispensadas			Não remetidas ao TCU				
	Débito < R\$ 75.000	Prazo > 10 anos	Outros Casos*	Arquivamento			Não enviadas > 180 dias do exercício instauração *	Remetidas ao TCU
Recebimento Débito				Não Comprovação	Débito < R\$ 75.000			
18	18	0	0					

Fonte: CGRL e COGEP. Informações consolidadas.

No exercício de 2015 foram abertos 16 (dezesesseis) processos de Termo Circunstanciado Administrativo (TCA), referente extravio ou dano a bem público, resultando em prejuízo de pequeno valor. Do total de TCA abertos, 13 (treze) foram ressarcidos no exercício de 2015, 02 (dois) em 2016 e 01 (um) está em tramitação, conforme apresentado no quadro abaixo.

Estão sendo adotadas providências pela unidade responsável para reiteração das cobranças pendentes de pagamento.

Tabela 69 - Ressarcimento de dano ao erário

Motivo do encerramento	Ano do ressarcimento	Quantidade
Por meio de pagamento GRU	2015	9
Por meio de pagamento GRU	2016	1
Pela entrega de um bem de características iguais ou superiores	2015	2
Prestação de serviço que restitua o bem danificado às condições anteriores	2015	1
Prestação de serviço que restitua o bem danificado às condições anteriores	2016	1
Bem localizado	2015	1
Processos em andamento		1
Processos para reiteração de cobrança		2

Fonte: CGRL e COGEP. Informações consolidadas.

#### **8.4. Demonstração da conformidade do cronograma de pagamentos de obrigações com o disposto no art. 5º da Lei 8.666/1993**

O cronograma de pagamento de obrigações contraídas em decorrência da contratação de bens, locações, realização de obras e prestação de serviços observa o disposto no art. 5º da Lei 8.666/93.

O art. 5º da Lei nº 8.666/93, refere-se a "ordem cronológica das datas de suas exigibilidades". A terminologia utilizada pelo legislador exige uma definição clara e objetiva sobre a data de exigibilidade do crédito para que se estabeleça a ordem dos pagamentos. Portanto, é de extrema importância estabelecer-se o marco a partir do qual um crédito decorrente de um contrato administrativo é passível de ser exigido do ente contratante.

A data da exigibilidade seria decorrente da liquidação, em razão da observância dos arts. 62 e 63 da Lei nº 4.320/64, portanto, servindo de base para o estabelecimento da ordem cronológica de todos os pagamentos.

Art. 62. O pagamento da despesa só será efetuado quando ordenado após sua regular liquidação.

Art. 63. A liquidação da despesa consiste na verificação do direito adquirido pelo credor tendo por base os títulos e documentos comprobatórios do respectivo crédito.

Cumprir observar, todavia, que a obrigação de pagamento por parte da Administração surge após a liquidação da despesa, em caso de não haver previsão contratual que estabeleça prazo diverso.

Além das normas previstas nas leis supramencionadas, esta UG respeita o prazo para pagamento previsto na Instrução Normativa nº 02/2008 da SLTI/MPOG e suas alterações, que determina, em seu art. 36, § 3º, que *“o prazo para pagamento da Nota Fiscal/Fatura, devidamente atestada pela Administração, não deverá ser superior a 5 (cinco) dias úteis, contados da data de sua apresentação, na inexistência de outra regra contratual.”*

## **8.5. Informações sobre a revisão dos contratos vigentes firmados com empresas beneficiadas pela desoneração de folha de pagamento**

Em janeiro de 2014 foi aberto o processo 50000.002951/2014-03 com a documentação relacionada abaixo, para que a Consultoria Jurídica do Ministério dos Transportes avaliasse a questão e recomendasse as diretrizes a serem tomadas.

- Ofício 37211/DITRA/DISFC/CGU-PR;
- Formulário de atendimento encaminhando dúvida de legislação ao sítio do Compras Net para esclarecimento do assunto;
- Respostas da equipe “Compras Net.normas” informando que os órgãos e entidades deveriam aguardar a manifestação da Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação – SLTI com as medidas necessárias a revisão dos contratos;
- Memorando 52/2013-DIAC/COEX/CGRL/SAAD/MT, solicitando a prorrogação do prazo de resposta, haja vista a complexidade do caso vertente, junto a secretaria Federal de controle Interno;
- Cópia da Lei 12.546, de 14/12/2011;
- Cópia do decreto 7.828, de 16/10/2012;
- Orientações da SLTI acerca do acórdão 2859/2013-TCU que trata da desoneração contratual;
- Cópia do Ofício 487/2013-SAAD/SE/MT, em resposta a Secretaria Federal de Controle Interno;
- Despacho da DIAC submetendo a questão a CONJUR;
- Parecer 52/2014/CONJUR-MT/CGU/AGU:CGJA/rc.

Cumprir registrar que, de acordo com as prescrições do Decreto 7.828, de 16/10/2012, os períodos e alíquotas indicados pela planilha elaborada pela Divisão de Atos e Contratos parecem corretos, especificamente os contratos indicados como serviços de Tecnologia da Informação (TI) ou de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC); destacou que o presente aditivo formaliza ato administrativo que impõe a revisão econômica do contrato administrativo, através de reequilíbrio econômico (álea extraordinária), não se caracterizando como aditivo de supressão.

Importante registrar que todo o trâmite do referido processo de desoneração utilizou como metodologia a Lei 12.546, de 14 de dezembro de 2011, o Decreto 7.828, de 16/10/2012 e as orientações da SLTI acerca do acórdão 2859/2013-TCU.

Por fim, salientamos que todos os Contratos relacionados no quadro detalhado abaixo já estavam vencidos em dezembro de 2014 e, portanto, os valores a serem ressarcidos à União deverão ser formalizados por intermédio de Guia de Recolhimento da União (GRU).

O quadro abaixo contém a relação dos contratos firmados com as empresas beneficiadas pela desoneração da folha de pagamento:

Tabela 70 - Empresas beneficiadas pela desoneração de folha de pagamento

Contrato	Empresa	Contratante	CNPJ do Contratante	Objeto	Vigência	Redução de valor	Valor Ressarcido	Valor a ressarcir
38/09	IOS Informática Organização e Sistemas s.a	CGTI	38.056.404/0001-70	Manutenção dos sistemas de informação e de sítios web do MT	28/08/09 a 09.07.13	78.078,75	-----	78.078,65
39/09	IOS Informática Organização e Sistema S.A	CGTI	38.056.404/0001-70	Manutenção da Infraestrutura do Ambiente de Tecnologia da Informação do MT	29/07/09 a 28.07.14	530.817,87	-----	530.817,87
40/09	IOS Informática Organização e Sistema S.A	CGTI	38.056.404/0001-70	Serviço de Atendimento e Suporte aos Usuários do MT (HELP DESK)	29/07/09 a 28/07/14	161.865,84	-----	161.865,84
35/12	BASIS Tecnologia da Informação	CGTI	11.777.162/0001-57	Desenvolvimento de novos sistemas e manutenção dos sistemas de informação do MT, no modelo de fábrica de Software, compreendendo a licitação de requisitos, análise, projeto, codificação, testes, documentação, implantação, configuração e treinamento, limitado aos quantitativos máximo de 15.908 (quinze mil)	01/11/12 a 31/10/13	-----	-----	-----
52/09	CTIS Tecnologia S.A	CGR H	01.644.731/0001-32	Central de relacionamento, nas modalidades receptivo, contemplando a disponibilização por parte da contratada, de infraestrutura de rede e equipamentos de informática, sistema de gestão de relacionamento, telefonia e engenharia de telecomunicações, equipamento da plataforma.	15/09/09 a 14/09/14	637.675,01	-----	637.675,01

Fonte: DIAC/CGRL.

Em que pese todo o trabalho desenvolvido a título de desoneração da folha de pagamento, o TCU suspendeu os itens 9.2 e 9.3 do Acórdão nº 2859/2013, que tratava das medidas necessárias à revisão dos contratos de prestação de serviços ainda vigentes, firmados com empresas beneficiadas pela desoneração da folha de pagamento.

Conforme informações publicadas no sítio “Compras Governamentais”, em 01/04/2015, a Secretaria de Logística e Tecnologia expedirá orientações aos órgãos e entidades da Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional integrantes do SISG, após o exame final da matéria pelo Tribunal de Contas da União.

## 8.6. Informações sobre ações de publicidade e propaganda

A Assessoria de Comunicação Social (ASCOM) do Ministério dos Transportes, em consonância com as diretrizes da Secretaria de Comunicação da Presidência da República, tem como objetivo difundir campanhas de utilidade pública (educacional comportamental) no âmbito desta Pasta, tais como:

- Prevenção de acidentes: educação, com vistas à mudança de atitude e comportamento da sociedade, para prevenção de acidentes de trânsito;
- Transporte interestadual de passageiros: melhor uso do sistema de transporte interestadual de passageiros e a coibição do transporte clandestino de passageiros, promovendo cidadania e a inclusão social;
- Transporte de cargas e escoamento de produção: mudança de atitude e comportamento de motoristas e transportadoras de carga, a fim de garantir a segurança dos usuários das vias nacionais e escoamento da produção brasileira.
- Fruição da rede rodoviária: uso das melhorias da malha rodoviária no país, com vistas à redução de acidentes e melhoria da mobilidade no transporte de passageiros e mercadorias; e
- Fruição da rede ferroviária: comportamento relativo à malha ferroviária no país, com vistas à redução de acidentes e melhoria da mobilidade no transporte de cargas e mercadorias.

O foco das campanhas produzidas pelo MT é a “Prevenção de Acidentes de Trânsito em Rodovias Federais”. O Governo Federal e este Ministério têm envidados esforços junto a Organização Mundial da Saúde – OMS na difusão da campanha “Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020”, na qual governos de todo o mundo se comprometeram a tomar medidas para prevenir os acidentes de trânsito de modo que, em 10 anos, haja uma redução de 50% nos óbitos com esta causa.

Para atingir a meta estabelecida pela OMS, o Governo Brasileiro instituiu o Pacto Nacional pela Redução de Acidentes – PARADA, que é uma parceria entre os Ministérios dos Transportes, Cidades, da Justiça e da Saúde; órgãos e entidades de trânsito federais, estaduais e municipais; organizações não governamentais e do setor privado e a população brasileira, levando em consideração estudos estatísticos para direcionar as ações de prevenção, fiscalização, socorro às vítimas de acidentes, bem como campanhas educativas.

A ASCOM desenvolveu e disseminou, ainda, no exercício de 2015, material publicitário (cartilha educativa e identidade visual de local de atendimento ao público) para o Programa Passe Livre sobre o tema transporte interestadual de passageiros.

Alem desse, foram produzidos painéis para eventos com a participação do Ministro dos Transportes e a Presidência da República, realizado em Laguna/SC (Ponte Anita Garibaldi) e Rio de Janeiro (Ponte Rio Niterói).

Mediante determinação da Casa Civil, com a descentralização de recursos orçamentários da SECOM/PR, a ASCOM do MT, em dezembro de 2015, autorizou a reveiculação da campanha de prevenção de acidentes denominada “Colisão”, produzida no ano de 2014, selecionando os principais meios de comunicação para a cobertura eficiente e eficaz do público-alvo a ser atingido. Essa decisão é baseada nas pesquisas disponibilizadas pelo mercado e critérios estabelecidos pela própria SECOM/PR

O quadro abaixo relaciona as despesas com publicidade desta Unidade Prestadora de Conta (UPC).

Quadro 8.6.1 - Despesas com publicidade

Publicidade	Programa/Ação orçamentária	Valores empenhados	Valores pagos
Institucional			
Legal			
Mercadológica			
Utilidade pública	26.131.0225.4641.0001		1.467,18
Utilidade pública	26.131.2126.4641.0001	2.100.000,00	9.440.708,47
Utilidade pública	26.131.2101.4641.0001		42.670,02
Utilidade pública	04.131.2101.2017.0001	15.000.000,00	

Fonte: SIAFI

Do montante pago em 2015 de R\$ 9.484.845,67, apenas o valor de R\$ 34.010,33 corresponde ao exercício de referência por tipo de publicidade, programa e ação, pois R\$ 9.450.835,34 é alusivo a restos a pagar de exercícios anteriores que foram pagos no ano de 2015.

A tabela a seguir contempla dados referentes aos contratos firmados com agências prestadoras de serviços de publicidade e propaganda.

Tabela 71- Contratos firmados

Número	Vigência	Valores Contratados	Valores Desembolsados em 2015
11-2014/MT	2015	20.000.000,00	34.010,33
11-2014/MT	2014	20.000.000,00	9.375.855,54
14-2009/MT	2009	14.000.000,00	74.979,80

Fonte: ASCOM/GM/MT

Destaca-se que dados divulgados no ano de 2015 pelo Ipea e a Polícia Rodoviária Federal mostram que, em relação a 2010, houve uma redução de 7,7% no número de acidentes nas rodovias federais. A pesquisa revela ainda que a desatenção dos motoristas foi responsável por 32,6% dos acidentes e 20,3% das mortes nas estradas. Já a direção acima do limite de velocidade foi responsável por 10,5% dos acidentes fatais, mas representou 13,1% das mortes. A colisão frontal, normalmente decorrente de ultrapassagens em local de risco, representou apenas 4,1% do total de acidentes, mas teve participação de 33,7% no total de mortes.

O custo social desses acidentes atingiu R\$ 12,3 bilhões no ano passado somente nas rodovias federais, levando em conta desde gastos com saúde até a perda de capacidade de trabalho das vítimas e, nos casos de morte, o empobrecimento da família.

Os resultados apresentados acima estão diretamente ligados às diversas ações estruturantes e educativas empreendidas pelo Governo Federal.

## **9. Anexos e apêndices**

Neste item são apresentadas, nas páginas seguintes, as demonstrações contábeis do Ministério dos Transportes enumeradas pela legislação aplicável ao setor público, de que trata o subitem 6.3 – Demonstrações contábeis exigidas pela Lei nº 4.320/64, deste Relatório de Gestão.

Anexo 1 - Das demonstrações contábeis do Ministério dos Transportes.



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
SECRETARIA DO TESOURO NACIONAL

EXERCÍCIO 2015 PERÍODO Anual

TÍTULO BALANÇO ORÇAMENTÁRIO - TODOS OS ORÇAMENTOS

EMISSÃO 24/02/2016 PAGINA 1

SUBTÍTULO 39000 - MINISTERIO DOS TRANSPORTES - ADMINISTRAÇÃO DIRETA

ORGAO SUPERIOR

VALORES EM UNIDADES DE REAL

RECEITA				
RECEITAS ORÇAMENTÁRIAS	PREVISÃO INICIAL	PREVISÃO ATUALIZADA	RECEITAS REALIZADAS	SALDO
<b>RECEITAS CORRENTES</b>	<b>1.547.899,00</b>	<b>1.547.899,00</b>	<b>8.022.707,77</b>	<b>6.474.808,77</b>
<b>Receitas Tributárias</b>	-	-	-	-
Impostos	-	-	-	-
Taxas	-	-	-	-
Contribuições de Melhoria	-	-	-	-
<b>Receitas de Contribuições</b>	-	-	-	-
Contribuições Sociais	-	-	-	-
Contribuições de Intervenção no Domínio Econômico	-	-	-	-
Contribuição de Iluminação Pública	-	-	-	-
<b>Receita Patrimonial</b>	<b>1.547.899,00</b>	<b>1.547.899,00</b>	<b>1.161.581,16</b>	<b>-386.317,84</b>
Receitas Imobiliárias	-	-	-	-
Receitas de Valores Mobiliários	-	-	-	-
Receita de Concessões e Permissões	1.547.899,00	1.547.899,00	1.161.581,16	-386.317,84
Compensações Financeiras	-	-	-	-
Receita Decorrente do Direito de Exploração de Bens Públicos	-	-	-	-
Receita da Cessão de Direitos	-	-	-	-
Outras Receitas Patrimoniais	-	-	-	-
<b>Receitas Agropecuárias</b>	-	-	-	-
Receita da Produção Vegetal	-	-	-	-
Receita da Produção Animal e Derivados	-	-	-	-
Outras Receitas Agropecuárias	-	-	-	-
<b>Receitas Industriais</b>	-	-	-	-
Receita da Indústria Extrativa Mineral	-	-	-	-
Receita da Indústria de Transformação	-	-	-	-
Receita da Indústria de Construção	-	-	-	-
Outras Receitas Industriais	-	-	-	-
<b>Receitas de Serviços</b>	-	-	-	-
<b>Transferências Correntes</b>	-	-	-	-
Transferências Intergovernamentais	-	-	-	-
Transferências de Instituições Privadas	-	-	-	-
Transferências do Exterior	-	-	-	-
Transferências de Pessoas	-	-	-	-
Transferências de Convênios	-	-	-	-
Transferências para o Combate à Fome	-	-	-	-
<b>Outras Receitas Correntes</b>	-	-	<b>6.861.126,61</b>	<b>6.861.126,61</b>
Multas e Juros de Mora	-	-	-	-
Indenizações e Restituições	-	-	6.858.131,74	6.858.131,74
Receita da Dívida Ativa	-	-	-	-
Receitas Dec. Aportes Periódicos Amortização Déficit do RPPS	-	-	-	-
Rec. Decor. de Aportes Periódicos para Compensações ao RGPS	-	-	-	-
Receitas Correntes Diversas	-	-	2.994,87	2.994,87
<b>RECEITAS DE CAPITAL</b>	-	-	-	-



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
SECRETARIA DO TESOURO NACIONAL

EXERCÍCIO 2015 PERÍODO Anual

TÍTULO BALANÇO ORÇAMENTÁRIO - TODOS OS ORÇAMENTOS

EMISSÃO 24/02/2016 PAGINA 2

SUBTÍTULO 39000 - MINISTERIO DOS TRANSPORTES - ADMINISTRAÇÃO DIRETA

ORGAO SUPERIOR

VALORES EM UNIDADES DE REAL

RECEITA				
RECEITAS ORÇAMENTÁRIAS	PREVISÃO INICIAL	PREVISÃO ATUALIZADA	RECEITAS REALIZADAS	SALDO
<b>Operações de Crédito</b>	-	-	-	-
Operações de Crédito Internas	-	-	-	-
Operações de Crédito Externas	-	-	-	-
<b>Alienação de Bens</b>	-	-	-	-
Alienação de Bens Móveis	-	-	-	-
Alienação de Bens Imóveis	-	-	-	-
<b>Amortização de Empréstimos</b>	-	-	-	-
<b>Transferências de Capital</b>	-	-	-	-
Transferências Intergovernamentais	-	-	-	-
Transferências de Instituições Privadas	-	-	-	-
Transferências do Exterior	-	-	-	-
Transferência de Pessoas	-	-	-	-
Transferências de Outras Instituições Públicas	-	-	-	-
Transferências de Convênios	-	-	-	-
Transferências para o Combate à Fome	-	-	-	-
<b>Outras Receitas de Capital</b>	-	-	-	-
Integralização do Capital Social	-	-	-	-
Resultado do Banco Central do Brasil	-	-	-	-
Remuneração das Disponibilidades do Tesouro Nacional	-	-	-	-
Dívida Ativa Prov. da Amortização Empréstimos e Financiam.	-	-	-	-
Receita Dívida Ativa Alienação Estoques de Café	-	-	-	-
Receita de Títulos Resgatados do Tesouro Nacional	-	-	-	-
Receitas de Capital Diversas	-	-	-	-
<b>RECURSOS ARRECADADOS EM EXERCÍCIOS ANTERIORES</b>	-	-	-	-
<b>SUBTOTAL DE RECEITAS</b>	<b>1.547.899,00</b>	<b>1.547.899,00</b>	<b>8.022.707,77</b>	<b>6.474.808,77</b>
<b>REFINANCIAMENTO</b>	-	-	-	-
<b>Operações de Crédito Internas</b>	-	-	-	-
<b>Mobiliária</b>	-	-	-	-
<b>Contratual</b>	-	-	-	-
<b>Operações de Crédito Externas</b>	-	-	-	-
<b>Mobiliária</b>	-	-	-	-
<b>Contratual</b>	-	-	-	-
<b>SUBTOTAL COM REFINANCIAMENTO</b>	<b>1.547.899,00</b>	<b>1.547.899,00</b>	<b>8.022.707,77</b>	<b>6.474.808,77</b>
<b>DÉFICIT</b>			<b>3.217.106.054,87</b>	<b>3.217.106.054,87</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1.547.899,00</b>	<b>1.547.899,00</b>	<b>3.225.128.762,64</b>	<b>3.223.580.863,64</b>
<b>DETALHAMENTO DOS AJUSTES NA PREVISÃO ATUALIZADA</b>	-	<b>2.694.164,00</b>	<b>2.694.164,00</b>	-
Créditos Adicionais Abertos com Superávit Financeiro	-	1.347.082,00	1.347.082,00	-
Créditos Adicionais Abertos com Excesso de Arrecadação	-	-	-	-
Créditos Cancelados Líquidos	-	-	-	-
Créditos Adicionais Reabertos	-	1.347.082,00	1.347.082,00	-



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
SECRETARIA DO TESOURO NACIONAL

EXERCÍCIO 2015 PERÍODO Anual

TÍTULO BALANÇO ORÇAMENTÁRIO - TODOS OS ORÇAMENTOS

EMISSÃO 24/02/2016 PAGINA 3

SUBTÍTULO 39000 - MINISTERIO DOS TRANSPORTES - ADMINISTRAÇÃO DIRETA

ORGAO SUPERIOR

VALORES EM UNIDADES DE REAL

DESPESA						
DESPESAS ORÇAMENTÁRIAS	DOTAÇÃO INICIAL	DOTAÇÃO ATUALIZADA	DESPESAS EMPENHADAS	DESPESAS LIQUIDADAS	DESPESAS PAGAS	SALDO DA DOTAÇÃO
<b>DESPESAS CORRENTES</b>	<b>3.257.897.837,00</b>	<b>3.266.313.430,00</b>	<b>3.223.690.343,80</b>	<b>3.192.931.140,92</b>	<b>3.192.931.140,92</b>	<b>42.623.086,20</b>
Pessoal e Encargos Sociais	3.079.977.352,00	3.086.253.163,00	3.068.851.333,68	3.067.010.868,83	3.067.010.868,83	17.401.829,32
Juros e Encargos da Dívida	-	-	-	-	-	-
Outras Despesas Correntes	177.920.485,00	180.060.267,00	154.839.010,12	125.920.272,09	125.920.272,09	25.221.256,88
<b>DESPESAS DE CAPITAL</b>	<b>276.560.000,00</b>	<b>34.119.643,00</b>	<b>1.438.418,84</b>	<b>82.747,75</b>	<b>82.747,75</b>	<b>32.681.224,16</b>
Investimentos	276.560.000,00	34.119.643,00	1.438.418,84	82.747,75	82.747,75	32.681.224,16
Inversões Financeiras	-	-	-	-	-	-
Amortização da Dívida	-	-	-	-	-	-
RESERVA DE CONTINGÊNCIA	-	-	-	-	-	-
RESERVA DO RPPS	-	-	-	-	-	-
<b>SUBTOTAL DAS DESPESAS</b>	<b>3.534.457.837,00</b>	<b>3.300.433.073,00</b>	<b>3.225.128.762,64</b>	<b>3.193.013.888,67</b>	<b>3.193.013.888,67</b>	<b>75.304.310,36</b>
<b>AMORTIZAÇÃO DA DÍVIDA / REFINANCIAMENTO</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Amortização da Dívida Interna</b>	-	-	-	-	-	-
Dívida Mobiliária	-	-	-	-	-	-
Outras Dívidas	-	-	-	-	-	-
<b>Amortização da Dívida Externa</b>	-	-	-	-	-	-
Dívida Mobiliária	-	-	-	-	-	-
Outras Dívidas	-	-	-	-	-	-
<b>SUBTOTAL COM REFINANCIAMENTO</b>	<b>3.534.457.837,00</b>	<b>3.300.433.073,00</b>	<b>3.225.128.762,64</b>	<b>3.193.013.888,67</b>	<b>3.193.013.888,67</b>	<b>75.304.310,36</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3.534.457.837,00</b>	<b>3.300.433.073,00</b>	<b>3.225.128.762,64</b>	<b>3.193.013.888,67</b>	<b>3.193.013.888,67</b>	<b>75.304.310,36</b>

ANEXO 1 - DEMONSTRATIVO DE EXECUÇÃO DOS RESTOS A PAGAR NÃO PROCESSADOS

DESPESAS ORÇAMENTÁRIAS	INSCRITOS EM EXERCÍCIOS ANTERIORES	INSCRITOS EM 31 DE DEZEMBRO DO EXERCÍCIO ANTERIOR	LIQUIDADOS	PAGOS	CANCELADOS	SALDO
<b>DESPESAS CORRENTES</b>	<b>7.535.322,29</b>	<b>34.472.076,95</b>	<b>20.764.167,22</b>	<b>20.764.167,22</b>	<b>13.387.063,07</b>	<b>7.856.168,95</b>
Pessoal e Encargos Sociais	-	2.105.324,94	965.054,09	965.054,09	-	1.140.270,85
Juros e Encargos da Dívida	-	-	-	-	-	-
Outras Despesas Correntes	7.535.322,29	32.366.752,01	19.799.113,13	19.799.113,13	13.387.063,07	6.715.898,10
<b>DESPESAS DE CAPITAL</b>	<b>4.771.521,25</b>	<b>6.709.991,34</b>	<b>5.294.914,05</b>	<b>5.294.914,05</b>	<b>4.772.858,24</b>	<b>1.413.740,30</b>
Investimentos	4.771.521,25	6.709.991,34	5.294.914,05	5.294.914,05	4.772.858,24	1.413.740,30
Inversões Financeiras	-	-	-	-	-	-
Amortização da Dívida	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>12.306.843,54</b>	<b>41.182.068,29</b>	<b>26.059.081,27</b>	<b>26.059.081,27</b>	<b>18.159.921,31</b>	<b>9.269.909,25</b>

ANEXO 2 - DEMONSTRATIVO DE EXECUÇÃO RESTOS A PAGAR PROCESSADOS E NAO PROCESSADOS LIQUIDADOS

DESPESAS ORÇAMENTÁRIAS	INSCRITOS EM EXERCÍCIOS ANTERIORES	INSCRITOS EM 31 DE DEZEMBRO DO EXERCÍCIO ANTERIOR	PAGOS	CANCELADOS	SALDO
<b>DESPESAS CORRENTES</b>	-	-	-	-	-
Pessoal e Encargos Sociais	-	-	-	-	-
Juros e Encargos da Dívida	-	-	-	-	-



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
SECRETARIA DO TESOURO NACIONAL

EXERCÍCIO 2015 PERÍODO Anual

TÍTULO BALANÇO ORÇAMENTÁRIO - TODOS OS ORÇAMENTOS

EMISSÃO 24/02/2016 PAGINA 4

SUBTÍTULO 39000 - MINISTERIO DOS TRANSPORTES - ADMINISTRAÇÃO DIRETA

ORGAO SUPERIOR

VALORES EM UNIDADES DE REAL

DESPESAS ORÇAMENTÁRIAS	INSCRITOS EM EXERCÍCIOS ANTERIORES	INSCRITOS EM 31 DE DEZEMBRO DO EXERCÍCIO ANTERIOR	PAGOS	CANCELADOS	SALDO
Outras Despesas Correntes	-	-	-	-	-
<b>DESPESAS DE CAPITAL</b>	-	-	-	-	-
Investimentos	-	-	-	-	-
Inversões Financeiras	-	-	-	-	-
Amortização da Dívida	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	-	-	-	-	-



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
**SECRETARIA DO TESOURO NACIONAL**

EXERCÍCIO 2015 PERÍODO Anual

TÍTULO **BALANÇO FINANCEIRO - TODOS OS ORÇAMENTOS**

EMISSÃO 24/02/2016 PAGINA 1

SUBTÍTULO 39000 - MINISTERIO DOS TRANSPORTES - ADMINISTRAÇÃO DIRETA

ORGAO SUPERIOR

VALORES EM UNIDADES DE REAL

INGRESSOS			DISPÊNDIOS		
ESPECIFICAÇÃO	2015	2014	ESPECIFICAÇÃO	2015	2014
<b>Receitas Orçamentárias</b>	<b>8.022.707,77</b>		<b>Despesas Orçamentárias</b>	<b>3.225.128.762,64</b>	-
<b>Ordinárias</b>	<b>6.861.126,61</b>		<b>Ordinárias</b>	<b>3.069.468.215,66</b>	-
<b>Vinculadas</b>	<b>1.161.581,16</b>		<b>Vinculadas</b>	<b>155.660.546,98</b>	-
Educação			Educação		-
Seguridade Social (Exceto RGPS)			Seguridade Social (Exceto RGPS)	144.279.962,00	-
Operação de Crédito			Operação de Crédito	11.300.000,00	-
Alienação de Bens e Direitos			Alienação de Bens e Direitos		-
Transferências Constitucionais e Legais			Transferências Constitucionais e Legais		-
Previdência Social (RGPS)			Previdência Social (RGPS)		-
Doações			Doações		-
Outros Recursos Vinculados a Órgãos e Programas	1.161.581,16		Outros Recursos Vinculados a Órgãos e Programas	80.584,98	-
Outros Recursos Vinculados a Fundos			Outros Recursos Vinculados a Fundos		-
Demais Recursos			Demais Recursos		-
(-) Deduções da Receita Orçamentária	-				-
<b>Transferências Financeiras Recebidas</b>	<b>19.245.760.833,09</b>		<b>Transferências Financeiras Concedidas</b>	<b>15.677.656.364,84</b>	-
Resultantes da Execução Orçamentária	12.810.871.086,54		Resultantes da Execução Orçamentária	9.239.316.446,28	-
Cota Recebida	9.611.610.406,38		Cota Concedida		-
Repasse Recebido	81.141,78		Repasse Concedido	6.036.493.657,61	-
Sub-repasse Recebido	3.198.106.830,13		Sub-repasse Concedido	3.198.106.830,13	-
Recursos Arrecadados - Recebidos			Recursos Arrecadados - Concedidos		-
Valores Diferidos - Baixa	950.000,00		Valores Diferidos - Baixa	950.000,00	-
Valores Diferidos - Inscrição			Valores Diferidos - Inscrição		-
Correspondência de Débitos			Correspondências de Créditos		-
Cota Devolvida			Cota Devolvida	3.765.958,54	-
Repasse Devolvido	122.708,25		Repasse Devolvido		-
Sub-repasse Devolvido			Sub-repasse Devolvido		-
Independentes da Execução Orçamentária	6.434.889.746,55		Independentes da Execução Orçamentária	6.438.339.918,56	-
Transferências Recebidas para Pagamento de RP	6.434.556.971,95		Transferências Concedidas para Pagamento de RP	6.429.984.561,74	-
Demais Transferências Recebidas	332.649,05		Demais Transferências Concedidas	332.649,05	-
Movimentação de Saldos Patrimoniais	125,55		Movimento de Saldos Patrimoniais	8.022.707,77	-
Movimentações para Incorporação de Saldos			Movimentações para Incorporação de Saldos		-
Aporte ao RPPS	-		Aporte ao RPPS	-	-
Aporte ao RGPS	-		Aporte ao RGPS	-	-
<b>Recebimentos Extraorçamentários</b>	<b>32.746.004,04</b>		<b>Despesas Extraorçamentárias</b>	<b>42.870.147,97</b>	-
Inscrição dos Restos a Pagar Processados	-		Pagamento dos Restos a Pagar Processados	-	-
Inscrição dos Restos a Pagar Não Processados	32.114.873,97		Pagamento dos Restos a Pagar Não Processados	26.059.081,27	-
Depósitos Restituíveis e Valores Vinculados	-4.559.858,63		Depósitos Restituíveis e Valores Vinculados	657.968,22	-
Outros Recebimentos Extraorçamentários	5.190.988,70		Outros Pagamentos Extraorçamentários	16.153.098,48	-
Ordens Bancárias não Sacadas - Cartão de Pagamento			Ordens Bancárias Sacadas - Cartão de Pagamento	2.282,28	-
Restituições a Pagar			Pagamento de Restituições de Exercícios Anteriores		-
Passivos Transferidos			Pagamento de Passivos Recebidos		-
Cancelamento de Obrigações do Exercício Anterior	161,47		Cancelamento de Direitos do Exercício Anterior	16.150.816,20	-



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
SECRETARIA DO TESOURO NACIONAL

EXERCÍCIO 2015 PERÍODO Anual

TÍTULO BALANÇO FINANCEIRO - TODOS OS ORÇAMENTOS

EMISSÃO 24/02/2016 PAGINA 2

SUBTÍTULO 39000 - MINISTERIO DOS TRANSPORTES - ADMINISTRAÇÃO DIRETA

ORGAO SUPERIOR

VALORES EM UNIDADES DE REAL

INGRESSOS			DISPÊNDIOS		
ESPECIFICAÇÃO	2015	2014	ESPECIFICAÇÃO	2015	2014
Arrecadação de Outra Unidade			- Transferência de Arrecadação para Outra Unidade		-
Varição Cambial			- Varição Cambial		-
Valores para Compensação			- Valores Compensados		-
Valores em Trânsito			- Valores em Trânsito		-
DARF - SISCOMEX			- Ajuste Acumulado de Conversão		-
Ajuste Acumulado de Conversão			- Demais Pagamentos		-
Demais Recebimentos	5.190.827,23				
<b>Saldo do Exercício Anterior</b>	<b>105.089.743,02</b>		- <b>Saldo para o Exercício Seguinte</b>	<b>445.964.012,47</b>	-
Caixa e Equivalentes de Caixa	105.089.743,02		- Caixa e Equivalentes de Caixa	445.964.012,47	-
<b>TOTAL</b>	<b>19.391.619.287,92</b>		- <b>TOTAL</b>	<b>19.391.619.287,92</b>	-





**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
**SECRETARIA DO TESOURO NACIONAL**

EXERCÍCIO 2015 PERÍODO Anual

TÍTULO BALANÇO PATRIMONIAL - TODOS OS ORÇAMENTOS

EMISSÃO 24/02/2016 PAGINA 2

SUBTÍTULO 39000 - MINISTERIO DOS TRANSPORTES - ADMINISTRAÇÃO DIRETA

ORGAO SUPERIOR

VALORES EM UNIDADES DE REAL

ATIVO			PASSIVO		
ESPECIFICAÇÃO	2015	2014	ESPECIFICAÇÃO	2015	2014
Demais Investimentos Permanentes	-	-			
(-) Redução ao Valor Recuperável de Demais Invest. Perm.	-	-			
<b>Imobilizado</b>	<b>42.032.319,07</b>	-			
Bens Móveis	13.196.684,27	-			
Bens Móveis	19.126.547,00	-			
(-) Depreciação/Amortização/Exaustão Acum. de Bens Móveis	-5.929.862,73	-			
(-) Redução ao Valor Recuperável de Bens Móveis	-	-			
Bens Imóveis	28.835.634,80	-			
Bens Imóveis	28.849.310,22	-			
(-) Depr./Amortização/Exaustão Acum. de Bens Imóveis	-13.675,42	-			
(-) Redução ao Valor Recuperável de Bens Imóveis	-	-			
<b>Intangível</b>	<b>926.749,05</b>	-			
Softwares	856.401,72	-			
Softwares	1.210.509,52	-			
(-) Amortização Acumulada de Softwares	-354.107,80	-			
(-) Redução ao Valor Recuperável de Softwares	-	-			
Marcas, Direitos e Patentes Industriais	70.347,33	-			
Marcas, Direitos e Patentes Industriais	70.347,33	-			
(-) Amortização Acumulada de Marcas, Direitos e Patentes Ind	-	-			
(-) Redução ao Valor Recuperável de Marcas, Direitos e Pat.	-	-			
Direitos de Uso de Imóveis	-	-			
Direitos de Uso de Imóveis	-	-			
(-) Amortização Acumulada de Direito de Uso de Imóveis	-	-			
(-) Redução ao Valor Recuperável Direito de Uso de Imóveis	-	-			
<b>Diferido</b>	-	-			
Diferido	-	-			
(-) Amortização Acumulada	-	-			
<b>TOTAL DO ATIVO</b>	<b>591.634.341,98</b>	-	<b>TOTAL DO PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>	<b>591.634.341,98</b>	-

ATIVO			PASSIVO		
ESPECIFICAÇÃO	2015	2014	ESPECIFICAÇÃO	2015	2014
<b>ATIVO FINANCEIRO</b>	<b>449.974.048,21</b>	-	<b>PASSIVO FINANCEIRO</b>	<b>435.170.970,26</b>	-
<b>ATIVO PERMANENTE</b>	<b>141.660.293,77</b>	-	<b>PASSIVO PERMANENTE</b>	<b>8.455.334,00</b>	-
<b>SALDO PATRIMONIAL</b>		-	<b>SALDO PATRIMONIAL</b>	<b>148.008.037,72</b>	-

Quadro de Compensações

ATIVO			PASSIVO		
ESPECIFICAÇÃO	2015	2014	ESPECIFICAÇÃO	2015	2014
ESPECIFICAÇÃO / Saldo dos Atos Potenciais Ativos			ESPECIFICAÇÃO / Saldo dos Atos Potenciais Passivos		
<b>SALDO DOS ATOS POTENCIAIS ATIVOS</b>	<b>44.730.528,01</b>	-	<b>SALDO DOS ATOS POTENCIAIS PASSIVOS</b>	<b>175.997.974,54</b>	-



TÍTULO	BALANÇO PATRIMONIAL - TODOS OS ORÇAMENTOS
--------	---

SUBTÍTULO	39000 - MINISTERIO DOS TRANSPORTES - ADMINISTRAÇÃO DIRETA
-----------	---

ORGAO SUPERIOR	
----------------	--

VALORES EM UNIDADES DE REAL

ATIVO			PASSIVO		
ESPECIFICAÇÃO	2015	2014	ESPECIFICAÇÃO	2015	2014
ESPECIFICAÇÃO / Saldo dos Atos Potenciais Ativos			ESPECIFICAÇÃO / Saldo dos Atos Potenciais Passivos		
Execução dos Atos Potenciais Ativos	44.730.528,01	-	Execução dos Atos Potenciais Passivos	175.997.974,54	-
Garantias e Contragarantias Recebidas a Executar	29.730.528,01	-	Garantias e Contragarantias Concedidas a Execut	-	-
Direitos Conveniados e Outros Instrumentos Cong	15.000.000,00	-	Obrigações Conveniadas e Outros Instrum Congên	6.588.276,22	-
Direitos Contratuais a Executar	-	-	Obrigações Contratuais a Executar	169.409.698,32	-
Outros Atos Potenciais Ativos a Executar	-	-	Outros Atos Potenciais Passivos a Executar	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>44.730.528,01</b>		<b>TOTAL</b>	<b>175.997.974,54</b>	

DEMONSTRATIVO DO SUPERÁVIT/DÉFICIT FINANCEIRO APURADO NO BALANÇO PATRIMONIAL

DESTINAÇÃO DE RECURSOS	SUPERÁVIT/DÉFICIT FINANCEIRO
<b>Recursos Ordinários</b>	<b>-40.191.294,37</b>
<b>Recursos Vinculados</b>	<b>54.994.372,32</b>
Seguridade Social (Exceto RGPS)	1.233.073,82
Operação de Crédito	3.180.072,60
Outros Recursos Vinculados a Órgãos e Programas	1.669.333,33
Outros Recursos Vinculados a Fundos	48.911.892,57
<b>TOTAL</b>	<b>14.803.077,95</b>



TÍTULO	<b>DEMONSTRAÇÕES DAS VARIAÇÕES PATRIMONIAIS - TODOS OS ORÇAMENTOS</b>
--------	---

SUBTÍTULO	39000 - MINISTERIO DOS TRANSPORTES - ADMINISTRAÇÃO DIRETA
-----------	---

ORGAO SUPERIOR	
----------------	--

VARIAÇÕES PATRIMONIAIS QUANTITATIVAS		
	2015	2014
<b>VARIAÇÕES PATRIMONIAIS AUMENTATIVAS</b>	<b>19.317.440.742,4</b>	-
<b>Impostos, Taxas e Contribuições de Melhoria</b>	-	-
Impostos	-	-
Taxas	-	-
Contribuições de Melhoria	-	-
<b>Contribuições</b>	-	-
Contribuições Sociais	-	-
Contribuições de Intervenção no Domínio Econômico	-	-
Contribuição de Iluminação Pública	-	-
Contribuições de Interesse das Categorias Profissionais	-	-
<b>Exploração e Venda de Bens, Serviços e Direitos</b>	<b>1.161.581,16</b>	-
Venda de Mercadorias	-	-
Vendas de Produtos	-	-
Exploração de Bens, Direitos e Prestação de Serviços	1.161.581,16	-
<b>Variações Patrimoniais Aumentativas Financeiras</b>	-	-
Juros e Encargos de Empréstimos e Financiamentos Concedidos	-	-
Juros e Encargos de Mora	-	-
Variações Monetárias e Cambiais	-	-
Descontos Financeiros Obtidos	-	-
Remuneração de Depósitos Bancários e Aplicações Financeiras	-	-
Aportes do Banco Central	-	-
Outras Variações Patr. Aumentativas Financeiras	-	-
<b>Transferências e Delegações Recebidas</b>	<b>19.245.760.833,0</b>	-
Transferências Intragovernamentais	19.245.760.833,0	-
Transferências Intergovernamentais	-	-
Transferências das Instituições Privadas	-	-
Transferências das Instituições Multigovernamentais	-	-
Transferências de Consórcios Públicos	-	-
Transferências do Exterior	-	-
Execução Orçamentária Delegada de Entes	-	-
Transferências de Pessoas Físicas	-	-
Outras Transferências e Delegações Recebidas	-	-
<b>Valorização e Ganhos c/ Ativos e Desincorporação de Passivos</b>	<b>63.656.571,52</b>	-
Reavaliação de Ativos	92.887,37	-
Ganhos com Alienação	-	-
Ganhos com Incorporação de Ativos	1.253.920,16	-
Ganhos com Desincorporação de Passivos	62.309.763,99	-
Reversão de Redução ao Valor Recuperável	-	-
<b>Outras Variações Patrimoniais Aumentativas</b>	<b>6.861.756,68</b>	-
Variação Patrimonial Aumentativa a Classificar	-	-
Resultado Positivo de Participações	-	-
Operações da Autoridade Monetária	-	-



TÍTULO	DEMONSTRAÇÕES DAS VARIAÇÕES PATRIMONIAIS - TODOS OS ORÇAMENTOS
--------	--

SUBTÍTULO	39000 - MINISTERIO DOS TRANSPORTES - ADMINISTRAÇÃO DIRETA
-----------	---

ORGAO SUPERIOR	
----------------	--

VARIAÇÕES PATRIMONIAIS QUANTITATIVAS		
	2015	2014
VPA de Dívida Ativa	-	-
Reversão de Provisões e Ajustes para Perdas	-	-
Diversas Variações Patrimoniais Aumentativas	6.861.756,68	-
<b>VARIAÇÕES PATRIMONIAIS DIMINUTIVAS</b>	<b>19.335.655.652,1</b>	<b>-</b>
<b>Pessoal e Encargos</b>	<b>415.995.103,09</b>	<b>-</b>
Remuneração a Pessoal	346.453.260,59	-
Encargos Patronais	23.665.251,47	-
Benefícios a Pessoal	39.598.725,78	-
Outras Var. Patrimoniais Diminutivas - Pessoal e Encargos	6.277.865,25	-
<b>Benefícios Previdenciários e Assistenciais</b>	<b>2.711.131.728,27</b>	<b>-</b>
Aposentadorias e Reformas	825.990.007,10	-
Pensões	1.881.111.858,26	-
Benefícios de Prestação Continuada	-	-
Benefícios Eventuais	-	-
Políticas Públicas de Transferência de Renda	-	-
Outros Benefícios Previdenciários e Assistenciais	4.029.862,91	-
<b>Uso de Bens, Serviços e Consumo de Capital Fixo</b>	<b>86.984.157,82</b>	<b>-</b>
Uso de Material de Consumo	1.079.208,51	-
Serviços	83.396.416,46	-
Depreciação, Amortização e Exaustão	2.508.532,85	-
<b>Variações Patrimoniais Diminutivas Financeiras</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Juros e Encargos de Empréstimos e Financiamentos Obtidos	-	-
Juros e Encargos de Mora	-	-
Variações Monetárias e Cambiais	-	-
Descontos Financeiros Concedidos	-	-
Aportes ao Banco Central	-	-
Outras Variações Patrimoniais Diminutivas Financeiras	-	-
<b>Transferências e Delegações Concedidas</b>	<b>15.679.856.306,2</b>	<b>-</b>
Transferências Intragovernamentais	15.677.656.364,8	-
Transferências Intergovernamentais	-	-
Transferências a Instituições Privadas	-	-
Transferências a Instituições Multigovernamentais	-	-
Transferências a Consórcios Públicos	-	-
Transferências ao Exterior	1.772.455,42	-
Execução Orçamentária Delegada a Entes	-	-
Outras Transferências e Delegações Concedidas	427.485,95	-
<b>Desvalorização e Perda de Ativos e Incorporação de Passivos</b>	<b>434.704.296,91</b>	<b>-</b>
Reavaliação, Redução a Valor Recuperável e Ajustes p/ Perdas	-	-
Perdas com Alienação	-	-
Perdas Involuntárias	75.226,75	-
Incorporação de Passivos	428.798.972,00	-



TÍTULO	DEMONSTRAÇÕES DAS VARIAÇÕES PATRIMONIAIS - TODOS OS ORÇAMENTOS
--------	--

SUBTÍTULO	39000 - MINISTERIO DOS TRANSPORTES - ADMINISTRAÇÃO DIRETA
-----------	---

ORGAO SUPERIOR	
----------------	--

VALORES EM UNIDADES DE REAL

VARIAÇÕES PATRIMONIAIS QUANTITATIVAS		
	2015	2014
Desincorporação de Ativos	5.830.098,16	-
<b>Tributárias</b>	<b>10.087,71</b>	-
Impostos, Taxas e Contribuições de Melhoria	-	-
Contribuições	10.087,71	-
<b>Custo - Mercadorias, Produtos Vend. e dos Serviços Prestados</b>	-	-
Custo das Mercadorias Vendidas	-	-
Custos dos Produtos Vendidos	-	-
Custo dos Serviços Prestados	-	-
<b>Outras Variações Patrimoniais Diminutivas</b>	<b>6.973.972,12</b>	-
Premiações	-	-
Resultado Negativo de Participações	-	-
Operações da Autoridade Monetária	-	-
Incentivos	-	-
Subvenções Econômicas	-	-
Participações e Contribuições	-	-
Constituição de Provisões	546.000,00	-
Diversas Variações Patrimoniais Diminutivas	6.427.972,12	-
<b>RESULTADO PATRIMONIAL DO PERÍODO</b>	<b>-18.214.909,68</b>	-

VARIAÇÕES PATRIMONIAIS QUALITATIVAS		
	2015	2014



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
SECRETARIA DO TESOURO NACIONAL

EXERCÍCIO 2015	PERÍODO Anual
-------------------	------------------

TÍTULO	<b>DEMONSTRAÇÕES DOS FLUXOS DE CAIXA - TODOS OS ORÇAMENTOS</b>
--------	--

EMISSÃO 24/02/2016	PÁGINA 1
-----------------------	-------------

SUBTÍTULO	39000 - MINISTERIO DOS TRANSPORTES - ADMINISTRAÇÃO DIRETA
-----------	---

ORGAO SUPERIOR	
----------------	--

VALORES EM UNIDADES DE REAL

	2015	2014
<b>FLUXOS DE CAIXA DAS ATIVIDADES DAS OPERAÇÕES</b>	<b>346.251.931,25</b>	<b>-</b>
<b>INGRESSOS</b>	<b>19.254.414.670,93</b>	<b>-</b>
<b>Receitas Derivadas e Originárias</b>	<b>8.022.707,77</b>	<b>-</b>
Receita Tributária	-	-
Receita de Contribuições	-	-
Receita Patrimonial	1.161.581,16	-
Receita Agropecuária	-	-
Receita Industrial	-	-
Receita de Serviços	-	-
Remuneração das Disponibilidades	-	-
Outras Receitas Derivadas e Originárias	6.861.126,61	-
<b>Transferências Correntes Recebidas</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Intergovernamentais	-	-
Dos Estados e/ou Distrito Federal	-	-
Dos Municípios	-	-
Intragovernamentais	-	-
Outras Transferências Correntes Recebidas	-	-
<b>Outros Ingressos das Operações</b>	<b>19.246.391.963,16</b>	<b>-</b>
Ingressos Extraorçamentários	-4.559.858,63	-
Restituições a Pagar	-	-
Passivos Transferidos	-	-
Cancelamento de Obrigações do Exercício Anterior	161,47	-
Transferências Financeiras Recebidas	19.245.760.833,09	-
Arrecadação de Outra Unidade	-	-
Variação Cambial	-	-
Valores para Compensação	-	-
Valores em Trânsito	-	-
DARF - SISCOMEX	-	-
Ajuste Acumulado de Conversão	-	-
Demais Recebimentos	5.190.827,23	-
<b>DESEMBOLSOS</b>	<b>-18.908.162.739,68</b>	<b>-</b>
<b>Pessoal e Demais Despesas</b>	<b>-3.190.494.863,89</b>	<b>-</b>
Legislativo	-556,80	-
Judiciário	-	-
Essencial à Justiça	-	-
Administração	-	-
Defesa Nacional	-	-
Segurança Pública	-	-
Relações Exteriores	-	-
Assistência Social	-	-
Previdência Social	-2.935.045.411,88	-
Saúde	-	-
Trabalho	-	-
Educação	-	-



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
**SECRETARIA DO TESOURO NACIONAL**

EXERCÍCIO 2015	PERÍODO Anual
-------------------	------------------

TÍTULO	DEMONSTRAÇÕES DOS FLUXOS DE CAIXA - TODOS OS ORÇAMENTOS
--------	---

EMISSÃO 24/02/2016	PÁGINA 2
-----------------------	-------------

SUBTÍTULO	39000 - MINISTERIO DOS TRANSPORTES - ADMINISTRAÇÃO DIRETA
-----------	---

ORGAO SUPERIOR	
----------------	--

VALORES EM UNIDADES DE REAL

	2015	2014
Cultura	-	-
Direitos da Cidadania	-	-
Urbanismo	-	-
Habitação	-	-
Saneamento	-	-
Gestão Ambiental	-	-
Ciência e Tecnologia	-	-
Agricultura	-	-
Organização Agrária	-	-
Indústria	-	-
Comércio e Serviços	-	-
Comunicações	-	-
Energia	-	-
Transporte	-239.098.451,96	-
Desporto e Lazer	-	-
Encargos Especiais	-16.348.160,97	-
(+/-) Ordens Bancárias não Sacadas - Cartão de Pagamento	-2.282,28	-
<b>Juros e Encargos da Dívida</b>	-	-
Juros e Correção Monetária da Dívida Interna	-	-
Juros e Correção Monetária da Dívida Externa	-	-
Outros Encargos da Dívida	-	-
<b>Transferências Concedidas</b>	<b>-23.202.726,53</b>	-
Intergovernamentais	-	-
A Estados e/ou Distrito Federal	-	-
A Municípios	-	-
Intragovernamentais	-21.309.143,27	-
Outras Transferências Concedidas	-1.893.583,26	-
<b>Outros Desembolsos das Operações</b>	<b>-15.694.465.149,26</b>	-
Dispêndios Extraorçamentários	-657.968,22	-
Pagamento de Restituições de Exercícios Anteriores	-	-
Pagamento de Passivos Recebidos	-	-
Transferências Financeiras Concedidas	-15.677.656.364,84	-
Cancelamento de Direitos do Exercício Anterior	-16.150.816,20	-
Transferência de Arrecadação para Outra Unidade	-	-
Variação Cambial	-	-
Valores Compensados	-	-
Valores em Trânsito	-	-
Ajuste Acumulado de Conversão	-	-
Demais Pagamentos	-	-
<b>FLUXOS DE CAIXA DAS ATIVIDADES DE INVESTIMENTO</b>	<b>-5.377.661,80</b>	-
<b>INGRESSOS</b>	-	-
<b>Alienação de Bens</b>	-	-
<b>Amortização de Empréstimos e Financiamentos Concedidos</b>	-	-
<b>Outros Ingressos de Investimentos</b>	-	-



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
**SECRETARIA DO TESOURO NACIONAL**

EXERCÍCIO 2015 PERÍODO Anual

TÍTULO DEMONSTRAÇÕES DOS FLUXOS DE CAIXA - TODOS OS ORÇAMENTOS

EMISSÃO 24/02/2016 PAGINA 3

SUBTÍTULO 39000 - MINISTERIO DOS TRANSPORTES - ADMINISTRAÇÃO DIRETA

ORGAO SUPERIOR

VALORES EM UNIDADES DE REAL

	2015	2014
<b>DESEMBOLSOS</b>		
Aquisição de Ativo Não Circulante	-5.377.661,80	-
Concessão de Empréstimos e Financiamentos	-5.106.562,85	-
Outros Desembolsos de Investimentos	-	-
	-271.098,95	-
<b>FLUXOS DE CAIXA DAS ATIVIDADES DE FINANCIAMENTO</b>	-	-
<b>INGRESSOS</b>		
Operações de Crédito	-	-
Integralização do Capital Social de Empresas Estatais	-	-
Transferências de Capital Recebidas	-	-
Intergovernamentais	-	-
Dos Estados e/ou Distrito Federal	-	-
Dos Municípios	-	-
Intragovernamentais	-	-
Outras Transferências de Capital Recebidas	-	-
Outros Ingressos de Financiamento	-	-
<b>DESEMBOLSOS</b>		
Amortização / Refinanciamento da Dívida	-	-
Outros Desembolsos de Financiamento	-	-
<b>GERAÇÃO LÍQUIDA DE CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA</b>	<b>340.874.269,45</b>	-
<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA INICIAL</b>	<b>105.089.743,02</b>	-
<b>CAIXA E EQUIVALENTE DE CAIXA FINAL</b>	<b>445.964.012,47</b>	-



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
SECRETARIA DO TESOURO NACIONAL

EXERCÍCIO 2015 PERÍODO DEZ (Aberto)

TÍTULO DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO - TODOS OS ORÇAMENTOS

EMISSÃO 24/02/2016 PAGINA 1

SUBTÍTULO 39000 - MINISTERIO DOS TRANSPORTES - ADMINISTRAÇÃO DIRETA

ORGAO SUPERIOR

VALORES EM UNIDADES DE REAL

Especificação	Patrimônio/ Capital Social	Adiant. para Futuro Aumento de Capital (AFAC)	Reserva de Capital	Reservas de Lucros	Demais Reservas	Resultados Acumulados	Ajustes de Avaliação	Ações/Cotas em Tesouraria	Total
Saldo Inicial do Exercício 2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variação Cambial	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ajustes de Exercício Anterior	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aumento/Redução de Capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Resgate/Reemissão de Ações e Cotas	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Const./Realiz. da Reserva de Reavaliação de Ativos	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ajuste de Avaliação Patrimonial	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Resultado do Exercício	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Constituição/Reversão de Reservas	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividendos/Juros sobre Capital Próprio	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Provisão Tributária - IR/CS s/ Res. de Reavaliação	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldos de Fusão, Cisão e Incorporação	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo Final do Exercício 2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Especificação	Patrimônio/ Capital Social	Adiant. para Futuro Aumento de Capital (AFAC)	Reserva de Capital	Reservas de Lucros	Demais Reservas	Resultados Acumulados	Ajustes de Avaliação	Ações/Cotas em Tesouraria	Total
Saldo Inicial do Exercício 2015	-	-	-	-	-	208.051.811,26	-	-	208.051.811,26
Variação Cambial	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ajustes de Exercício Anterior	-	-	-	-	-	30.104,55	-	-	30.104,55
Aumento/Redução de Capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Resgate/Reemissão de Ações e Cotas	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Const./Realiz. da Reserva de Reavaliação de Ativos	-	-	-	-	-	-501.032,12	-	-	-501.032,12
Ajuste de Avaliação Patrimonial	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Resultado do Exercício	-	-	-	-	-	-18.214.909,68	-	-	-18.214.909,68
Constituição/Reversão de Reservas	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividendos/Juros sobre Capital Próprio	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Provisão Tributária - IR/CS s/ Res. de Reavaliação	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldos de Fusão, Cisão e Incorporação	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo Final do Exercício 2015	-	-	-	-	-	189.365.974,01	-	-	189.365.974,01