



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

SECRETARIA-EXECUTIVA

PRESTAÇÃO DE CONTAS ORDINÁRIAS ANUAL

RELATÓRIO DE GESTÃO DO EXERCÍCIO DE 2012

Brasília - DF / 2013

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

SECRETARIA-EXECUTIVA

PRESTAÇÃO DE CONTAS ORDINÁRIAS ANUAL

RELATÓRIO DE GESTÃO DO EXERCÍCIO DE 2012

Relatório de gestão do exercício de 2012, 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, Decisão Normativa - TCU nº 119/2012 (alterada pela Decisão Normativa - TCU nº 121/2012), Decisão Normativa - TCU nº 124/2012 e Portaria TCU nº 150/2012.

Unidades Consolidadas:

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)

Unidades Agregadas:

Gabinete do Ministro (GM)

Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL).

Secretaria-Executiva
Brasília-DF / 2013

SUMÁRIO

1. Identificação e Atributos das Unidades Cujas Gestões Compõem o Relatório.....	11
1.1. Identificação da Unidade Jurisdicionada.....	11
1.1.2. Introdução.....	12
1.2. Finalidade e Competências Institucionais da Unidade.....	16
1.3. Organograma Funcional.....	18
1.4. Macroprocessos Finalísticos.....	21
1.5. Macroprocessos de Apoio.....	23
1.6. Principais Parceiros.....	24
2. Planejamento Estratégico, Plano de Metas e de Ações.....	25
2.1. Planejamento das Ações da Unidade Jurisdicionada.....	25
2.2. Estratégias de Atuação Frente aos Objetivos aos Objetivos Estratégicos.....	28
2.3. Execução do Plano de Metas ou de Ações.....	29
2.4. Indicadores.....	75
3. Estrutura de Governança e de Autocontrole da Gestão.....	89
3.1. Estrutura de Governança.....	89
3.2. Avaliação do Funcionamento dos Controles Internos.....	89
3.3. Remuneração Paga a Administradores.....	90
3.4. Sistema de Correição.....	91
3.5. Cumprimento pela Instância de Correição da Portaria nº 1.043/2007 da CGU.....	92
4. Programação e Execução da Despesa Orçamentária e Financeira.....	93
4.1. Informações sobre Programas do PPA de Responsabilidade da Unidade.....	93
4.2. Informações sobre a Execução Orçamentária e Financeira da Despesa.....	95
5. Tópicos Especiais da Execução Orçamentária e Financeira.....	113
5.1. Reconhecimento de Passivos.....	113
5.2. Pagamento e Cancelamentos de Restos a Pagar de Exercícios Anteriores.....	113
5.3. Transferências de Recursos.....	114
5.4. Suprimento de Fundos.....	117
5.5. Renúncias Tributárias sob a Gestão da Unidade.....	119
5.6. Gestão de Precatórios.....	120
6. Gestão de Pessoas, Terceirização de Mão de Obra e Custos Relacionados.....	121
6.1. Composição do Quadro de Servidores Ativos.....	121
6.2. Terceirização de Mão de Obra Empregada e Contratação de Estagiários.....	127
7. Gestão do Patrimônio Mobiliário e Imobiliário.....	131
7.1. Gestão da Frota de Veículos Próprios e Contratados de Terceiros.....	131
7.2. Gestão do Patrimônio Imobiliário.....	134
8. Gestão da Tecnologia da Informação e Gestão do Conhecimento.....	136
8.1. Gestão da Tecnologia da Informação (TI).....	136

8.2. Análise Crítica.....	137
9. Gestão do Uso dos Recursos Renováveis e Sustentabilidade Ambiental.....	138
9.1. Gestão Ambiental e Licitações Sustentáveis.....	138
9.2. Consumo de Papel, Energia Elétrica e Água.....	139
10. Conformidade e Tratamento de Disposições Legais e Normativas.....	140
10.1. Deliberações do TCU e do OCI Atendidas no Exercício.....	140
10.2. Informações sobre a Atuação da Unidade de Auditoria Interna.....	187
10.3. Declaração de Bens e Rendas Estabelecidas na Lei nº 8.730/93.....	187
10.4. Modelo de Declaração de Atualização de Dados no SIASG e SICONV.....	188
11. Informações Contábeis.....	190
11.1. Informações Sobre a Adoção de Critérios e Procedimentos Estabelecidos pelas Normas Brasileiras de Contabilidade Aplicadas ao Setor Público.....	190
11.2. Declaração do Contador Atestando a Conformidade das Demonstrações Contábeis.....	190
11.3. Demonstrações Contábeis e Notas Explicativas Previstas na Lei nº 4.320/64 e pela NBC T 16.6 Aprovada pela Resolução CFC nº 1.133/2008.....	193
11.4. Demonstrações Contábeis e Notas Explicativas Exigidas pela Lei nº 6.404/76.....	193
11.5. Composição Acionária das Empresas Estatais.....	194
11.6. Parecer da Auditoria Independente.....	194
12. Outras Informações Sobre a Gestão.....	195
12.1. Outras Informações Consideradas Relevantes pela Unidade.....	195
13. Conclusão.....	200

LISTA DE QUADROS

Quadro A.1.4 - Identificação – Relatório de Gestão Consolidado e Agregado.....	11
Quadro A.3.1 – Avaliação do Sistema de Controles Internos da UJ.....	89
Quadro A.4.5 – Programa de Governo constante do PPA – de Gestão e Manutenção	93
Quadro A.4.6 – Ações vinculadas a Progr. de Gestão, Manutenção e Serviços de responsab. da UJ.....	94
Quadro A.4.7 – Identificação das Unidades Orçamentárias da UJ	95
Quadro A.4.8 – Programação de Despesas Correntes.....	96
Quadro A.4.9 – Programação de Despesas de Capital	99
Quadro A.4.10 – Quadro Resumo da Programação de Despesas e da Reserva de Contingência	100
Quadro A.4.11 – Movimentação Orçamentária por Grupo de Despesa	103
Quadro A.4.12 – Despesas por Modalidade de Contratação – Créditos Originários	105
Quadro A.4.13 – Despesas por Grupo e Elemento de Despesa – Créditos Originários	107
Quadro A.4.14 – Despesas por Modalidade de Contratação – Créditos de Movimentação.....	110
Quadro A.4.15 – Despesas por Grupo e Elemento de Despesa – Créditos de Movimentação	111
Quadro A.5.2 - Situação dos Restos a Pagar de exercícios anteriores	113
Quadro A.5.3 – Caracterização dos instrumentos de transf. vigentes no exercício de referência.....	115
Quadro A.5.4 – Resumo dos instrumentos celebrados pela UJ nos três últimos exercícios	116
Quadro A.5.5 – Resumo dos instrumentos de transf. que vigerão em 2013 e exercícios seguintes.....	116
Quadro A.5.6 – Resumo da prestação de contas sobre transferências concedidas pela UJ na modalidade de convênio, termo de cooperação e de contratos de repasse.....	117
Quadro A.5.8 – Despesas Realizadas por meio de Suprimento de Fundos (SF).....	117
Quadro A.5.10 - Despesa Com Cartão de Crédito Corporativo por UG e por Portador	118
Quadro A.5.11 – Despesas Realizadas por meio da Conta Tipo “B” e por meio do Cartão de Crédito Corporativo (Série Histórica).....	119
Quadro A.5.12 - Prestações de Contas de Suprimento de Fundos (Conta Tipo “B” e CPGF).....	119
Quadro A.6.1 – Força de Trabalho da UJ – Situação apurada em 31/12	121
Quadro A.6.2 – Situações que reduzem a força de trabalho da UJ – Situação em 31/12.....	121
Quadro A.6.3 – Detalhamento da estrutura de cargos em comissão e funções gratificadas da UJ	122
Quadro A.6.4 – Quantidade de servidores da UJ por faixa etária – Situação apurada em 31/12.....	122
Quadro A.6.5 – Quantidade de servidores da UJ por nível de escolaridade - Situação em 31/12	123
Quadro A.6.6 - Quadro de custos de pessoal no exercício de referência e nos dois anteriores.....	123
Quadro A.6.7 - Composição do Quadro de Servidores Inativos - Situação em 31 de dezembro.....	125
Quadro A.6.8 - Instituidores de Pensão - Situação apurada em 31/12	125
Quadro A.6.9 – Atos Sujeitos ao Registro do TCU (Art. 3º da IN TCU 55/2007)	126
Quadro A.6.10 – Atos Sujeitos à Comunicação ao TCU (Art. 3º da IN TCU 55/2007)	126
Quadro A.6.11 – Regularidade do cadastro dos atos no Sisac	126
Quadro A.6.13 – Atuação do OCI sobre os atos submetidos a registro	127
Quadro A.6.17 - Contratos de prestação de serviços de limpeza e higiene e vigilância ostensiva	128

Quadro A.6.18 - Contratos de prestação de serviços com locação de mão de obra	128
Quadro A.6.19 - Composição do Quadro de Estagiários	130
Quadro A.7.1 – Distribuição espacial dos Bens Imóveis de Uso Especial de propriedade da União	134
Quadro A.7.3 – Discriminação dos Bens Imóveis de Propriedade da União sob responsab. da UJ	134
Quadro A.8.1 – Gestão Da Tecnologia Da Informação Da Unidade Jurisdicionada	136
Quadro A.9.1 - Gestão Ambiental e Licitações Sustentáveis.....	138
Quadro A.9.2 – Consumo de Papel, Energia Elétrica e Água	139
Quadro A.10.1 - Cumprimento das deliberações do TCU atendidas no exercício.....	140
Quadro A.10.2 - Situação das delib. do TCU que permanecem pend. de atendimento no exercício.....	179
Quadro A.10.3 - Relatório de cumprimento das recomendações do OCI	186
Quadro A.10.5 – Demonstrativo do cumprimento, por autoridades e servidores da UJ, da obrigação de entregar a DBR.....	188
Quadro A.10.6 – Modelo de declaração de inserção e atualização de dados no SIASG e SICONV	188
Quadro A.11.1 - Declaração de que as demonstrações contábeis do exercício refletem corretamente a situação orçamentária, financeira e patrimonial da Unidade Jurisdicionada.....	190

LISTA DE TABELAS

Tabela I - Itens do Relatório de Gestão com Situação de Atendimento.....	13
Tabela II - Pagamento Líquido e Acumulado nos exercícios de 2010, 2011 e 2012	17
Tabela III – Correlação dos Macroprocessos Estratégicos da Cadeia do MT.....	22
Tabela IV – Correlação dos Macroprocessos Finalísticos da Cadeia do MT.....	22
Tabela V – Correlação dos Macroprocessos de Apoio da Cadeia do MT.....	23
Tabela VI - Valores Líquidos nas Subfunções Típicas 2008/2012	29
Tabela VII - Execução Orçamentária 2012 – Transporte Rodoviário.....	35
Tabela VIII - Execução Orçamentária 2012 – Transporte Ferroviário	38
Tabela IX - Execução Orçamentária 2012 – Transporte Hidroviário	39
Tabela X - Execução Orçamentária 2012 – Promoção Industrial (Marinha Mercante).....	40
Tabela XI - Comparativo da Dotação Autor. e Limites Concedidos Para Outros Custeios e Capital	48
Tabela XII - Valor estimado do Portfólio de Projetos por Vetores (incluídos proj. do PAC).....	49
Tabela XIII - Comportamento da Distribuição Modal da Matriz de Transportes até 2031	50
Tabela XIV - Comparação do volume diário anual nas semanas de pesquisas 2005/2011	52
Tabela XV - Relação de viagens de carga transportada por categorias de veículos - Fase 2.....	53
Tabela XVI - Valor do IPE médio por modo, período 2008-2011	58
Tabela XVII - Classificação Multimodal do IPE, Período 2008-2011.....	58
Tabela XVIII - Comparação IPE, o IPC e o ICP, modo rodoviário e ferroviário (2008-2011)	60
Tabela XIX - Valores ICE rodoviário e ferroviário, Vetor Logístico, período 2008-2011	61
Tabela XX - Valores do ITP rodoviário e ferroviário, Vetor Logístico, período 2008-2011.....	62
Tabela XXI - Valores do ITE hidroviário, portuário e aeroportuário, período 2008-2011	63

Tabela XXII - Programa 2072 – Transporte Ferroviário.....	75
Tabela XXIII – Programa 2075 – Transporte Rodoviário.....	76
Tabela XXIV – Exemplificativa de Projetos Contratados pela SPNT/MT	76
Tabela XXV - Exemplificativa de Programação dos Recursos a Ser Avaliado para a SPNT/MT	77
Tabela XXVI - Exemplificativa de Nota de Relevância do Projeto para a SPNT/MT	77
Tabela XXVII – Formulário de Percentual de Metas e Desenvolvimento Físico de Projetos	78
Tabela XXVIII – Classificação de Indicadores por Qualificação e Classe 1	79
Tabela XXIX – Participação Percentual nos Projetos da SNPT/MT	79
Tabela XXX – Evolução e Avaliação dos Projetos da SPNT/MT	80
Tabela XXXI - Classificação de Indicadores por Qualificação e Classe 2.....	82
Tabela XXXII - Procedimentos Disciplinares do Ministério dos Transportes.....	91
Tabela XXXIII – Relação e Classificação de Veículos por Grupo	131
Tabela XXXIV - Media Anual de Quilômetros Rodados.....	132
Tabela XXXV - Idade Média Ponderada Por Veículo Até 2012.....	132
Tabela XXXVI - Custo Anual da Manutenção da Frota em 2012.....	133
Tabela XXXVII – Resultados dos Trabalhos da Coodenação-Geral de Gestão de Pessoal.....	195
Tabela XXXVIII – Quantitativo de Processos Administrativos Disciplinares - PAD	196
Tabela XXXIX – Quantitativo de Inscrições, Registros e Credenciais do Passe Livre	197

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – Gráfico dos Pagamentos - Custeio / Investimentos – Rap e Exercício	17
Figura 02 – Organograma Funcional do Ministério dos Transportes.....	18
Figura 03 – Categorias dos Macroprocessos	21
Figura 04 – Cadeia de Valor dos Macroprocessos Estratégicos e Finalísticos	22
Figura 05 – Esboço dos Macroprocessos de Apoio.....	23
Figura 06 – Gráfico dos Valores Liquidados nas Subfunções Típicas 2008/2012.....	29
Figura 07 – Gráfico de Distribuição Modal da Matriz de Transportes em 2011.....	50
Figura 08 – Gráfico de Exemplo de Relatório e Gráfico Percentual de Volumes por Dia e Posto	51
Figura 09 – Gráfico- Análise de renda média dos condutores de veículos e de motocicletas.....	54
Figura 10 – Gráfico- análise das viagens dos condutores de veículo e de motocicletas conf. o motivo.....	54
Figura 11 – Escala de Apropriação do Grau de Desempenho Executivo do Indicador	56
Figura 12- Gráfico do Percentual das Obras do Portfólio do PNLT, período 2008-2011	57
Figura 13 – Gráfico módulo de consulta para o IPE	65
Figura 14 - Diagrama de Desempenho	81
Figura 15 – Mapa Estratégico Institucional do MT.....	199

LISTA DE SIGLAS

Sigla	Descrição
AECI	Assessor Especial de Controle Interno
AGEF	Armazéns Gerais Ferroviários S.A
AGU	Advocacia-Geral da União
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
ASCOM	Assessoria de Comunicação Social – MT
ASPAR	Assessoria Parlamentar – MT
ATIT	Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre
BGU	Balanco Geral da União
BPM	Business Process Management
BR-LEGAL	Programa de Segurança e Sinalização Rodoviária
CCONT	Coordenação de Contabilidade – MT
CDU	Classificação Decimal Universal
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
CGAPT	Coordenação-Geral de Avaliação de Política de Transportes – MT
CGDC	Câmara de Políticas de Gestão, Desempenho e Competitividade
CGEE	Coordenação-Geral de Avaliação e Estudos Econômicos – MT
CGFC	Coordenação-Geral de Finanças e Contabilidade – MT
CGJA	Coordenação Geral Jurídica de Assuntos Administrativos MT
CGMO	Coordenação-Geral de Modernização e Organização – MT
CGPLAN	Coordenação-Geral de Planejamento – MT
CGRL	Coordenação-Geral de Recursos Logísticos – MT
CGTI	Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação – MT
CGU	Controladoria Geral da União
COAD	Coordenação de Administração do Pessoal Ativo – MT
COAP	Controle Organizativo a Ação Pública de Saúde – MT
COEX	Coordenadoria de Execução Orçamentária e Financeira - MT
COGEP	Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas – MT
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
CPD	Comissão de Procedimentos Disciplinares – MT
CPGF	Cartão de Pagamento do Governo Federal
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
DECEX	Departamento de Educação e Cultura do Exército

DEDL	Departamento de Desenvolvimento e Logística – MT
DEFIN	Divisão de Execução Financeira - MT
DEFMM	Departamento do Fundo da Marinha Mercante – MT
DEORC	Divisão de Execução Orçamentária - MT
DEPTA	Departamento de Programas de Transportes Aquaviários – MT
DEPTT	Departamento de Programas de Transportes Terrestres - MT
DICAD	Divisão de Cadastro - MT
DIMAT	Divisão de Material - MT
DIPAT	Divisão de Patrimônio
DITC	Divisão de Treinamento e Capacitação – MT
DMM	Departamento da Marinha Mercante – MT
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DPATP	Departamento de Planejamento e Avaliação da Política de Transportes - MT
ENAP	Escola Nacional de Administração Pública
EPL	Empresa de Planejamento e Logística
ETAV	Empresa de Transportes Ferroviários de Alta Velocidade
EVTEA	Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental
FIOL	Ferrovia de Integração Oeste-Leste
FMM	Fundo da Marinha Mercante - MT
FNS	Ferrovia Norte-Sul
GAB	Gabinete - MT
GEIPOT	Grupo de Estudos de Integração da Política de Transportes
GM	Gabinete do Ministro - MT
GTPE	Grupo de Trabalho de Peso por Eixo
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
IDG	Indicador de Desempenho Geral
IIRSA	Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
IPC	Índices de Preços ao Consumidor
IPE	Índice de Porte Econômico
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
ITE	Índice de Temporalidade Executiva
ITP	Índice de Temporalidade Propositivo
MAPA	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
MBC	Movimento Brasil Competitivo
MF	Ministério da Fazenda
MFN	Estudos para Implantação do Museu Ferroviário Nacional
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
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
OTM	Operadores de Transporte Multimodal de Cargas
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PAD	Processo Administrativo Disciplinar
PAEA	Percentual de Obras em Execução Acompanhadas
PAG	Prima Associação dos Governos
PAM	Percentual de Ações Monitoradas
PDNEP	Plano Diretor Nacional Estratégico de Paisagem
PDTI	Plano Diretor de Tecnologia da Informação
PEF	Pagamento Eletrônico de Frete
PFA's	Postos de Fiscalização e Atendimento
PHE	Plano Hidroviário Estratégico
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
PNLT	Plano Nacional de Logística e Transportes
PNP	Plano Nacional de Paisagem
PPA	Plano Plurianual de Investimentos
PPP's	Parcerias Público-Privadas
PROCREMA	Programa de Contratação, Restauração e Manutenção por Resultados de Rodovias Federais Pavimentadas
PRODEFENSAS	Programa de Defensas Metálicas nas Rodovias Federais
PROPASS	Projeto da Rede Nacional de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros
PROSINAL	Programa de Sinalização da Malha Rodoviária Nacional
RFB	Receita Federal do Brasil
RFESA	Rede Ferroviária Federal
RNTRC	Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas
SAAD	Subsecretaria de Assuntos Administrativos - MT
SAFF	Sistema de Acompanhamento e Fiscalização de Transporte Ferroviário
SE	Secretaria Executiva – MT
SECR	Serviço de Cálculos e Remuneração – MT
SEGES	Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes – MT
SEMOL	Serviço de Movimentação e Lotação - MT
SEP	Secretaria Especial de Portos
SEREF	Serviço de Registro Funcional - MT
SERPRO	Serviço Federal de Processamento de Dados
SFAT	Secretaria de Fomento para Ações de Transportes – MT
SIAFI	Sistema Integrado de Administração Financeira
SIAPÉ	Sistema Integrado de Administração de Recursos Humanos
SIASG	Sistema Integrado de Administração de Serviços Gerais
SICAF	Sistema de cadastramento Unificado de Fornecedores
SICONV	Sistema de Convênios do Governo Federal
SIGPLAN	Sistema de Informações Gerenciais e de Planejamento

SIMIC	Sistema de Microfilmagem
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	Administração dos Recursos de Informação e Informática
SLTI	Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação
SPCE	Sistema de Painel de Controle de Eficácia
SPF	Sistema de Programação Financeira
SPNT	Secretaria de Política Nacional de Transportes
SPO	Subsecretaria de Planejamento e Orçamento – MT
SPU	Secretaria de Patrimônio da União
STN/MF	Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Fazenda
TAV	Trem de Alta Velocidade
TCU	Tribunal de Contas da União
TRC	Transporte Rodoviário de Cargas
TRF	Tribunal Regional Federal
UFBA	Universidade Federal da Bahia
UFF	Universidade Federal Fluminense
UFMG	Universidade Federal de Minas Gerais
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
VALEC	Engenharia, Construções e Ferrovias
VMDA	Volume Médio Diário Anual

1. Identificação e Atributos das Unidades Cujas Gestões Compõem o Relatório

1.1. Identificação da Unidade Jurisdicionada

1.1.1. Relatório de Gestão Consolidado e Agregado

QUADRO A.1.4 - IDENTIFICAÇÃO – RELATÓRIO DE GESTÃO CONSOLIDADO E AGREGADO

Poder e Órgão de Vinculação				
Poder: Executivo				
Órgão de Vinculação ou Supervisão: Ministério dos Transportes				Código SIORG: 002846
Identificação da Unidade Jurisdicionada Consolidadora e Agregadora				
Denominação Completa: Secretaria-Executiva				
Denominação Abreviada: SE				
Código SIORG: 003412		Código na LOA: 39000		Código SIAFI: 390032
Natureza Jurídica: Órgão Público			CNPJ: -	
Principal Atividade: Administração Pública em Geral				Código CNAE: 84.11-6-00
Telefones/Fax de Contato:		61 2029-7080		61 2029-7845
Endereço Eletrônico: secretaria.executiva@transportes.gov.br				
Página na Internet: http://www.transportes.gov.br				
Endereço Postal: Esplanada dos Ministérios, Bloco "R", Edifício Sede, 5º andar, Brasília – DF, CEP: 70044-900				
Identificação das Unidades Jurisdicionadas Consolidadas				
Nome	Código SIAFI	CNPJ	Situação	Código SIORG
Subsecretaria de Assuntos Administrativos	390037		Ativa	08956
Subsecretaria de Planejamento e Orçamento	390002		Ativa	14165
Secretaria de Política Nacional de Transportes	390040		Ativa	74708
Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes	390041		Ativa	74709
Empresa de Planejamento e Logística S. A. – EPL (22/06/2012 a 08/08/2012)	395001		Ativa	119672
Identificação das Unidades Jurisdicionadas Agregadas				
Número de Ordem: 1				
Denominação Completa: Gabinete do Ministro				
Denominação Abreviada: GM				
Código SIORG: 002846		Código na LOA: 39000		Código SIAFI: 390035
Situação: Ativa				
Natureza Jurídica: Órgão Público			CNPJ: -	
Principal Atividade: Administração Pública em Geral				Código CNAE: 84.11-6-00
Telefones/Fax de Contato:		61 2029-7002		61 2029-7876
E-mail: gabinete@transportes.gov.br				
Página na Internet: http://www.transportes.gov.br				
Número de Ordem: 2				
Denominação Completa: Empresa de Planejamento e Logística (Período: de sua constituição até 31/12/2012)				
Denominação Abreviada: EPL				
Código SIORG: 119672		Código na LOA:		Código SIAFI: 395001
Situação: Ativa				
Natureza Jurídica: Empresa Pública			CNPJ: 157.634.423/0001-30	
Principal Atividade: Administração Pública em Geral				Código CNAE: 84.11-6-00
Telefones/Fax de Contato:		61 4063-6415		61 4063-6416
E-mail: agenda@epl.gov.br				
Página na Internet: http://www.epl.gov.br				
Normas Relacionadas às Unidades Jurisdicionadas Agregadora e Consolidadora, Agregadas e Consolidadas				
Normas de criação e alteração das Unidades Jurisdicionadas				
- Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, publicada no DOU de 29/05/2003. Organização dos Ministérios				

- Lei nº 12.404, de 04 de maio de 2011, publicada no DOU de 05/05/2011. Autorizou a criação ETAV (EPL)	
- Ata da Assembleia Geral de Constituição da ETAV (EPL), de 08 de agosto de 2012, publicada no DOU de 16/08/2012.	
- Medida Provisória nº 576, de 15 de agosto de 2012, publicada no DOU de 16/10/2012. Modifica a denominação da ETAV	
- Lei nº 12.743, de 19 de dezembro de 2012, publicada no DOU de 20/12/2012. Lei de conversão da MP nº 576/2012	
Outras normas infralegais relacionadas à gestão e estrutura das Unidades Jurisdicionadas	
Decreto nº 7.717, de 04 de abril de 2012, publicado no DOU de 05/04/2012. Aprova a Estrutura Regimental do MT.	
Portaria nº 250, de 31 de outubro de 2012, publicada no DOU de 01/11/2012. Regimento Interno do MT.	
Manuais e publicações relacionadas às atividades das Unidades Jurisdicionadas	
Unidades Gestoras e Gestões Relacionadas às Unidades Jurisdicionadas Agregadora e Consolidadora, Agregadas e Consolidadas	
Unidades Gestoras Relacionadas às Unidades Jurisdicionadas	
Código SIAFI	Nome
390004	Coordenação-Geral de Recursos Logísticos
390007	Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas
390056	Subsecretaria de Assuntos Administrativos
395001	Empresa de Planejamento e Logística S. A.
Gestões relacionadas às Unidades Jurisdicionadas	
Código SIAFI	Nome
00001	Tesouro Nacional
39253	Empresa de Planejamento e Logística
Relacionamento entre Unidades Gestoras e Gestões	
Código SIAFI da Unidade Gestora	Código SIAFI da Gestão
390004	00001
390007	00001
390056	00001
395001	39253

Fonte: SE e SPO

1.1.2. Introdução

O presente relatório descreve as atividades da Secretaria-Executiva, órgão de assistência direta e imediata ao Ministro de Estado dos Transportes, consolidando as informações sobre a gestão das unidades de sua estrutura: Subsecretaria de Assuntos Administrativos - SAAD e Subsecretaria de Planejamento e Orçamento - SPO. Consolida, também, as informações sobre a gestão da Secretaria de Política Nacional de Transportes - SPNT e da Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes - SEGES, órgãos específicos e singulares que compõem a estrutura deste Ministério, e agrega as informações sobre a gestão do Gabinete do Ministro - GM.

Estão consolidadas, também, a este relatório as informações referentes à Empresa de Planejamento e Logística S. A. - EPL, inicialmente denominada Empresa de Transportes Ferroviários de Alta Velocidade S. A. - ETAV até sua efetiva constituição, ocorrida com a publicação da Ata da Assembleia Geral de Constituição realizada em 08 de agosto de 2012. A partir desta data, as informações sobre a gestão da EPL estão apresentadas de forma agregada a este Relatório, conforme orientação emanada do Tribunal de Contas da União - TCU, por meio do Ofício nº 781/2012-TCU/SECEX-1, de 12 de novembro de 2012.

Por força do disposto no Anexo I da Decisão Normativa TCU nº 119/2012, as informações sobre a gestão da Secretaria de Fomento para Ações de Transportes - SFAT estão apresentadas em relatório próprio, consolidando as informações sobre a gestão do Departamento da Marinha Mercante - DMM e do Fundo da Marinha Mercante - FMM. Dessa forma, somente neste tópico e na conclusão do relatório serão mencionadas, de forma sucinta, as principais realizações afetas àquela Secretaria, por constituírem-se em ações integradoras do planejamento estratégico institucional desta Pasta.

Este Relatório de Gestão está estruturado em 13 itens e diversos subitens, sendo que os 12 primeiros itens coincidem com os itens nominados na Parte “A” – Conteúdo Geral (Anexo II da DN-TCU nº 119/2012), entretanto os subitens não se ajustam perfeitamente aos do Conteúdo Geral Parte “A”, em virtude da necessidade de inclusão de maior quantidade de subitens. O item 13, que corresponde ao tema Resultados e Conclusões, foi incluído neste Relatório seguindo orientação do Anexo III da referida DN-TCU (Estrutura do Relatório de Gestão).

Não se aplicam a esta Unidade Jurisdicionada, os subitens 3.1; 3.3; (3.3.1, 3.3.2, 3.3.3, 3.3.4); 5.6; (5.6.1, 5.6.2, 5.6.3); 10.2; 11.3; 11.4; 11.5; (11.5.1, 11.5.2); 11.6, por não tratarem de assuntos relacionados com os Órgãos da Administração Direta do Poder Executivo, conforme disposto no Quadro A1, do Anexo II, da DN TCU nº 119/2012. A tabela abaixo relaciona os 13 itens deste Relatório, com a informação de atendidos a todos eles, com exceção dos subitens informados acima e de outros subitens que não tiveram ocorrência no período, devidamente indicados no corpo do Relatório de Gestão.

Tabela I – Itens do Relatório de Gestão com Situação de Atendimento

Item do Relatório	Situação de Atendimento
1. Identificação e Atributos das Unidades Cujas Gestões Compõem o Relatório	SIM
2. Planejamento Estratégico, Plano de Metas e de Ações	SIM
3. Estrutura de Governança e de Autocontrole da Gestão	SIM
4. Programação e Execução da Despesa Orçamentária e Financeira	SIM
5. Tópicos Especiais da Execução Orçamentária e Financeira	SIM
6. Gestão de Pessoal, Terceirização de Mão de Obra e Custos Relacionados	SIM
7. Gestão do Patrimônio Mobiliário e Imobiliário	SIM
8. Gestão da Tecnologia da Informação e Gestão do Conhecimento	SIM
9. Gestão do Uso dos Recursos Renováveis e Sustentabilidade Ambiental	SIM
10. Conformidade e Tratamento de Disposições Legais e Normativas	SIM
11. Informações Contábeis	SIM
12. Outras Informações Sobre a Gestão	SIM
13. Conclusão	SIM

Diversas iniciativas foram definidas no âmbito desta Pasta, ao longo do exercício de 2012, com o objetivo de reforçar sua governança corporativa, entre elas, a adoção de providências para implantação de metodologias e ferramentas de planejamento e gestão estratégica. Essas iniciativas integraram as prioridades da Câmara de Políticas de Gestão, Desempenho e Competitividade - CGDC e foram traduzidas na implantação do Programa Modernizando a Gestão Pública no Ministério dos Transportes – PMGP/MT, abrangendo, além da implementação de um processo de acompanhamento e gestão estratégica, um amplo projeto de reestruturação organizacional com as premissas de visão sistêmica e integração das competências do setor.

Nesse sentido, a estrutura organizacional do Ministério dos Transportes foi modificada por meio da publicação do Decreto nº 7717, de 04 de abril de 2012, de forma a contemplar as competências regimentais, o quadro demonstrativo dos cargos em comissão e as funções gratificadas do Ministério, com vistas a corrigir distorções e deficiências identificadas na Pasta.

Com a nova estrutura foi criada a Corregedoria, unidade seccional do Sistema de Correição do Poder Executivo Federal, diretamente vinculada à Secretaria-Executiva, contribuindo, de forma significativa para a condução dos procedimentos disciplinares, a partir de 1º de novembro de 2012, data em que foi publicada a Portaria/GM nº 250, de 31/10/2012, que aprovou o Regimento Interno do Ministério dos Transportes.

Outras iniciativas como o aprimoramento da administração dos recursos públicos na programação e execução de despesas para a eficácia da administração e a efetividade das secretarias finalísticas, que compõe o núcleo estratégico do setorial de transportes, também estiveram no foco das realizações em 2012.

O esforço do MT está concentrado na criação de uma rede de gestão por resultados, em articulação com todos os seus órgãos vinculados, 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 Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT destaca-se dentro das principais realizações como importante instrumento de planejamento no setor transportes, cujos trabalhos de “Reavaliação de Estimativas e Metas do PNLT” foram concluídos em 2012, o que permitiu a atualização do seu portfólio de investimentos e estendeu o horizonte de aplicação do plano de 2023 para 2031.

Lançado em agosto de 2012, o Programa de Investimentos em Logística – PIL objetiva melhorar a infraestrutura de transportes do País e promover a integração entre os modais rodoviários e ferroviários. O planejamento e o acompanhamento das ações e projetos estão sob a responsabilidade da Empresa de Planejamento e Logística – EPL, criada com o intuito de estruturar e qualificar, por meio de estudos e pesquisas, o processo de planejamento integrado de logística nacional para rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias.

Para mencionar as principais dificuldades enfrentadas no exercício em análise, é forçoso reconhecer os desafios relacionados à melhoria e aperfeiçoamento do setor de transportes nos últimos anos. O cenário exige uma atuação firme e resoluta, com planejamento e, principalmente, aumento do nível de investimentos por parte do Poder Público, de forma a permitir a recuperação, expansão e interligação dos diferentes modais de transportes. Isso possibilitará uma integração capaz de favorecer a logística e contribuir para solapar eventuais gargalos, corrigir distorções históricas associadas tanto à precariedade da infraestrutura em determinadas regiões quanto ao predomínio do transporte rodoviário em prejuízo de outros modais mais eficientes. Dados os fins específicos de utilização a que se destinam, as alternativas poderiam ser aproveitadas em razão das condições peculiares de dimensão territorial do País, das disparidades econômicas regionais e dos recursos naturais disponíveis.

Relativamente ao modal rodoviário, comparativamente aos exercícios de 2011 e 2012, observa-se um decréscimo de 6,4% em relação a 2010 e 9,1% em relação a 2011, respectivamente. Essas reduções ocorreram, por um lado devido à conclusão de diversas grandes obras no exercício de 2010 e por outro à reavaliação de projetos antes da contratação, com o objetivo de proporcionar um melhor desempenho nos exercícios subsequentes.

Com relação ao modal ferroviário, também se observou um crescimento no período de 2008 a 2009 e um salto significativo de 2009 para 2010, quando foi concluído o Tramo Norte e parte do Tramo Central da Ferrovia Norte-Sul – FNS. Em 2011, entretanto, houve um decréscimo de 30,4% na execução orçamentária em relação a 2010, que se pode explicar pelo fato de os projetos estarem em sua fase inicial (Extensão Sul da Ferrovia Norte-Sul e Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOLO). Em 2012, houve o decréscimo de 38,8% em relação a 2011, justificado pela assinatura de Termos Aditivos para repactuação de preços de superestrutura (dormentes e acessórios) e tratativas com o INCRA quanto a interferências verificadas junto a assentamentos referentes aos contratos da Ferrovia Norte-Sul – Extensão Sul. Quanto à Ferrovia de Integração Oeste-Leste, trecho Caetité-Barreiras, a obra encontra-se suspensa por determinação do TCU e IBAMA.

Relativamente ao modal aquaviário, houve relevante aumento nos anos de 2008 e 2009, em decorrência das obras das eclusas de Tucuruí e construção de terminais hidroviários na região amazônica. Em 2011, houve um acréscimo de 11,4% em relação a 2010, em virtude da priorização da manutenção dos corredores hidroviários. Em 2012, houve um decréscimo de 27,6% em relação ao ano de 2011, justificado pelo não repasse de recursos referentes ao Protocolo de Intenções firmado com o Governo do Estado de São Paulo para intervenções na hidrovia Tietê-Paraná.

Relativamente à indústria naval (Marinha Mercante), observou-se no período 2008 a 2011 um crescimento contínuo na execução orçamentária e um significativo incremento em 2012 de 81,6% em relação ao exercício anterior, atribuído, principalmente, à construção de estaleiros e de embarcações de apoio *off-shore*, permitindo a renovação e ampliação da frota naval brasileira.

Vale ressaltar que, a cada ano, o Ministério dos Transportes passa por um novo ciclo de gestão, em que são renovadas as diretrizes, traçados os objetivos de curtos e médios prazos e definidas as metas e ações a serem priorizadas em cumprimento de seu planejamento estratégico.

Diante do exposto, apresentamos, nesta publicação, as ações e resultados obtidos pelo Ministério dos Transportes no exercício de 2012.

MIGUEL MÁRIO BIANCO MASELLA
Secretário-Executivo do Ministério dos Transportes

1.2. Finalidade e Competências Institucionais da Unidade

O Ministério dos Transportes atua para assegurar a adequada infraestrutura viária, a racionalização dos transportes de pessoas e bens, buscando contribuir para o desenvolvimento socioeconômico do País e para integração do território nacional e Sul-Americano. Nesse sentido, os investimentos aplicados no setor têm sido essenciais para o alcance dessa missão.

No exercício de suas competências, o Ministro dos Transportes tem promovido a articulação entre as 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.

Em 2012, foi criada a Empresa de Planejamento e Logística S. A. – EPL, empresa pública vinculada a este Ministério, tendo como finalidades, dentre outras, o planejamento e a promoção do desenvolvimento do serviço de transportes ferroviário de alta velocidade, de forma integrada com as demais modalidades de transportes, por meio de estudos, pesquisas, construção de infraestrutura, operação e exploração do serviço, além da administração e gestão de patrimônio, desenvolvimento tecnológico e atividades destinadas à absorção e transferência de tecnologias.

A EPL poderá, ainda, prestar serviços na área de projetos, estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no País, consideradas as infraestruturas, plataformas e os serviços pertinentes aos modais rodoviários, ferroviários, dutoviários, aquaviários e aeroaviários.

A Medida Provisória nº 595, editada em 06 de dezembro de 2012, transferiu as competências atribuídas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, relativas aos portos fluviais e lacustres, à Secretaria de Portos da Presidência da República. Transferiu, também, a vinculação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, do Ministério dos Transportes para a Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP.

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 Secretaria de Portos e da ANTAQ. Os efeitos decorrentes desse novo modelo somente poderão ser devidamente avaliados no transcurso dos próximos anos.

Em decorrência dessa Medida Provisória, evidenciou-se a necessidade de ajuste na Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas do Ministério dos Transportes, recentemente aprovada por meio do Decreto nº 7.717/2012.

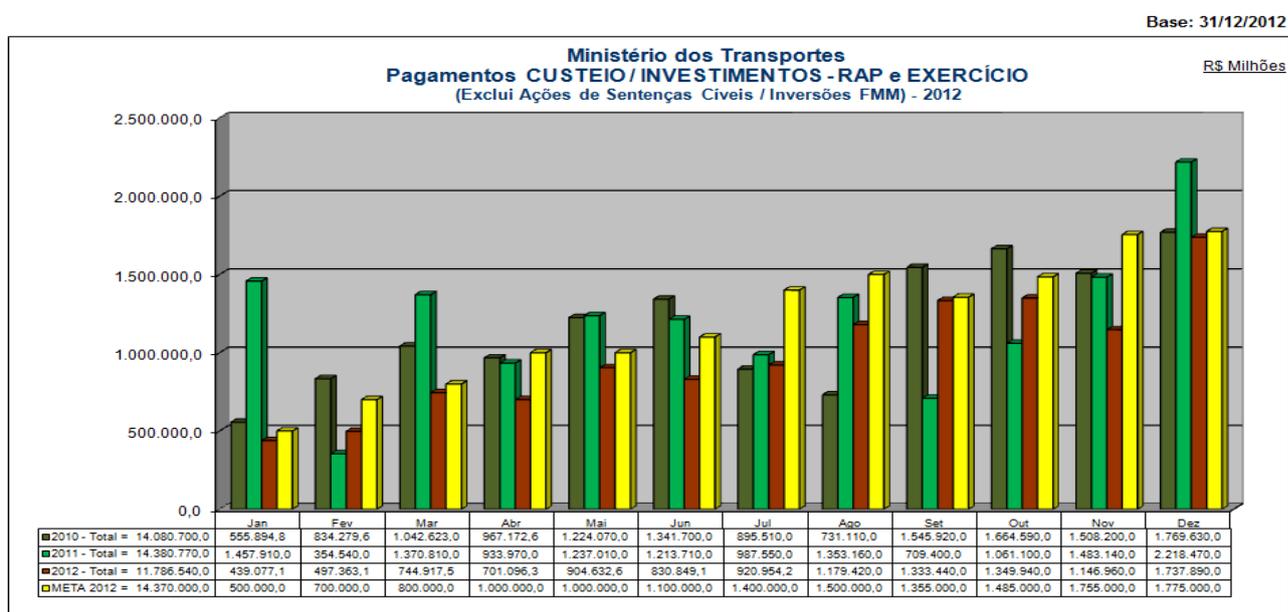
A Secretaria-Executiva tem desenvolvido diversas iniciativas com o objetivo de reforçar a governança do Ministério dos Transportes e seus órgãos vinculados, entre elas, a adoção de providências metodológicas visando à implantação de planejamento e gestão estratégica. Iniciada no exercício de 2012, essa ação integrou as prioridades da Câmara de Políticas de Gestão, Desempenho e Competitividade – CGDC e foi traduzida na implantação do Programa Modernizando a Gestão Pública no Ministério dos Transportes - PMGP/MT. O Planejamento Estratégico encontra-se em fase bastante avançada e tem sua conclusão prevista para o primeiro semestre de 2013.

A atuação do Ministério dos Transportes não se restringiu a medidas de aprimoramento de sua gestão. Algumas ações devem ser destacadas por seu caráter emblemático: é o caso das

concessões rodoviárias na BR-101/ES, da BR-040/DF/GO/MG e da BR-116/MG; e a publicação, após ajustes de modelagem, do novo edital para o trem de alta velocidade.

Estes esforços empreendidos ao longo de 2012 já mostram resultados concretos. Foram executados 392,1 km de duplicação e adequação rodoviária e 525,6 km de construção, além de 55 mil Km da malha com cobertura de serviços de manutenção. No setor ferroviário, foram concluídos 33 km de adequação da malha ferroviária existente e concluídos 963 km de malha nova nas ferrovias Norte-Sul, Transnordestina e Ferronorte. Em hidrovias, foram realizadas obras de adequação e melhoramento específicos nos corredores das hidrovias do Madeira, Amazonas, Tapajós, São Francisco, Tietê-Paraná, Paraguai e Mercosul, com destaque para dragagem pontual no rio Taquari e no tramo norte do rio Paraguai, bem como sinalização em trechos do rio Paraná.

No que se refere ao cumprimento da meta de desempenho da execução financeira anual estabelecida para o ano de 2012 no valor de R\$ 14,4 bilhões, pagou R\$ 11,8 bilhões, o que representa 81,9% da meta fixada.



Fonte: SPO/MT Figura 01 – Pagamentos: Custeio / Investimentos – Rap e Exercício

	MOVIMENTO LÍQUIDO			R\$ mil
	2010	2011	2012	META
Jan	555.894,8	1.457.910,0	439.077,1	500.000,0
Fev	834.279,6	354.540,0	497.363,1	700.000,0
Mar	1.042.623,0	1.370.810,0	744.917,5	800.000,0
Abr	967.172,6	933.970,0	701.096,3	1.000.000,0
Mai	1.224.070,0	1.237.010,0	904.632,6	1.000.000,0
Jun	1.341.700,0	1.213.710,0	830.849,1	1.100.000,0
Jul	895.510,0	987.550,0	920.954,2	1.400.000,0
Ago	731.110,0	1.353.160,0	1.179.420,0	1.500.000,0
Set	1.545.920,0	709.400,0	1.333.440,0	1.355.000,0
Out	1.664.590,0	1.061.100,0	1.349.940,0	1.485.000,0
Nov	1.508.200,0	1.483.140,0	1.146.960,0	1.755.000,0
Dez	1.769.630,0	2.218.470,0	1.737.890,0	1.775.000,0
TOTAL	14.080.700,0	14.380.770,0	11.786.540,0	14.370.000,0

	MOVIMENTO ACUMULADO			R\$ mil
	2010	2011	2012	META
Jan	555.894,8	1.457.910,0	439.077,1	500.000,0
Fev	1.390.174,4	1.812.450,0	936.440,2	1.200.000,0
Mar	2.432.797,4	3.183.260,0	1.681.357,7	2.000.000,0
Abr	3.399.970,0	4.117.230,0	2.382.454,0	3.000.000,0
Mai	4.624.040,0	5.354.240,0	3.287.086,7	4.000.000,0
Jun	5.965.740,0	6.567.950,0	4.117.935,8	5.100.000,0
Jul	6.861.250,0	7.555.500,0	5.038.890,0	6.500.000,0
Ago	7.592.360,0	8.908.660,0	6.218.310,0	8.000.000,0
Set	9.138.280,0	9.618.060,0	7.551.750,0	9.355.000,0
Out	10.802.870,0	10.679.160,0	8.901.690,0	10.840.000,0
Nov	12.311.070,0	12.162.300,0	10.048.650,0	12.595.000,0
Dez	14.080.700,0	14.380.770,0	11.786.540,0	14.370.000,0

Fonte: SPO/MT.

(Tabela II – Pagamento Líquido e Acumulado nos exercícios de 2010, 2011 e 2012)

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 2012.

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 7.680, de 17 de fevereiro de 2012 no DOU de 17.2.2012 - Edição extra, Seção I e alterações posteriores.

Foram observados também os limites destinados às despesas com Diárias e Passagens, estabelecidos pelo Decreto nº 7.689, de 02/03/2012 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 Subsecretaria de Planejamento e Orçamento – SPO procedeu à elaboração sistemática de relatórios com informações e orientações a respeito das análises realizadas nas contas contábeis das Unidades Gestoras pertencentes a este Ministério. 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 do Órgão e, conseqüentemente, Balanço Geral da União - BGU.

1.3. Organograma Funcional

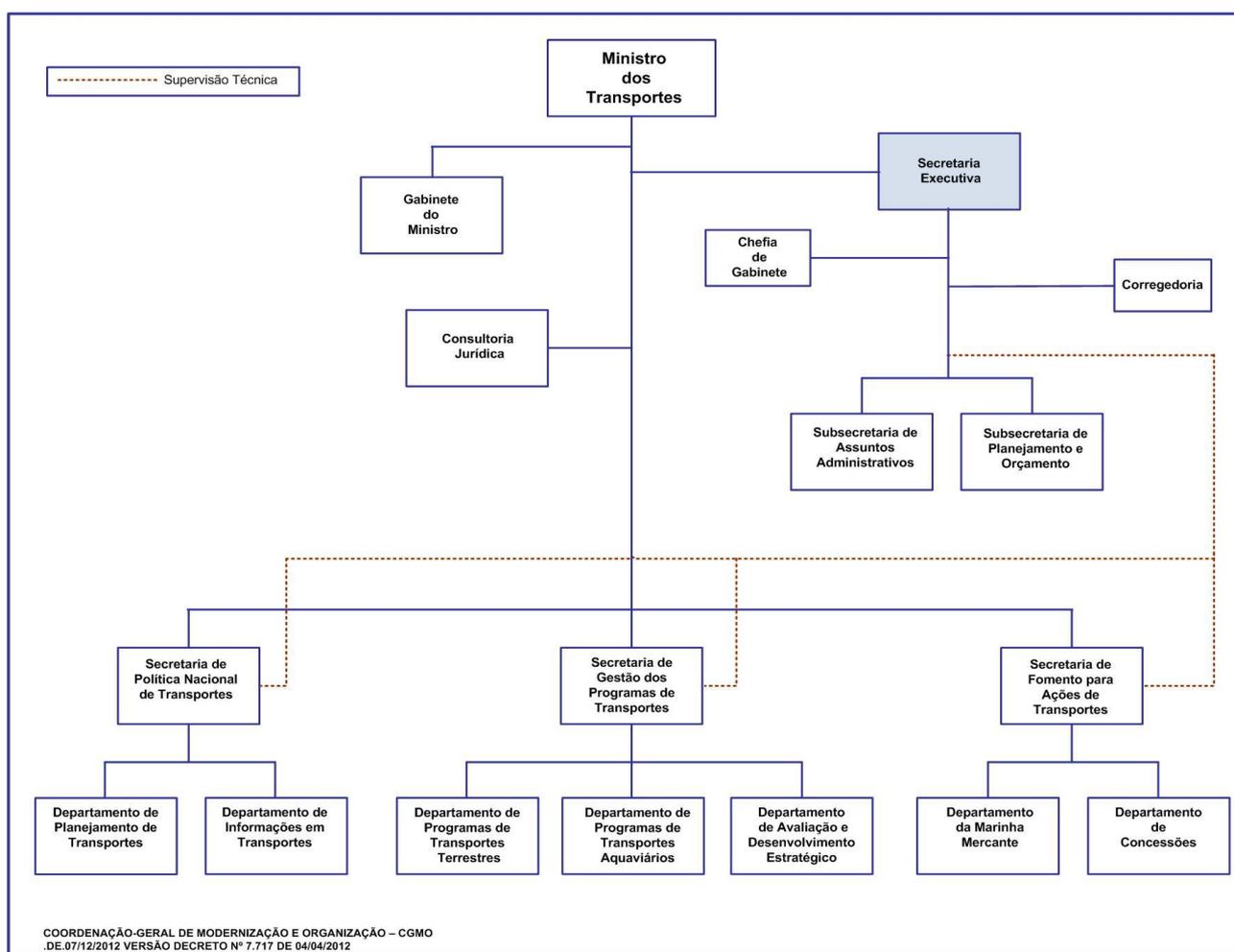


Figura 02 – Organograma Funcional do Ministério dos Transportes

À Secretaria-Executiva, conforme disposições do Decreto nº 7.717, de 04 de abril de 2012, que aprovou a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas do Ministério dos Transportes, compete: (i) assistir o Ministro de Estado na supervisão e coordenação das atividades das Secretarias integrantes da estrutura do Ministério e das

entidades a ele vinculadas; (ii) supervisionar e coordenar as atividades relacionadas com os sistemas federais de planejamento e de orçamento, de contabilidade, de administração financeira, de organização e modernização administrativa, de administração dos recursos de informação e informática, de recursos humanos e de serviços gerais, no âmbito do Ministério e das entidades a ele vinculadas; (iii) promover a articulação entre os diferentes órgãos supervisionados pela Secretaria- Executiva; (iv) coordenar, no âmbito do Ministério, as atividades relacionadas à Corregedoria; (v) auxiliar o Ministro de Estado na definição de diretrizes e na implementação das ações da área de competência do Ministério; e (vi) supervisionar as entidades vinculadas ao Ministério. A Secretaria-Executiva - SE exerce, ainda, o papel de órgão setorial dos Sistemas de Pessoal Civil da Administração Federal - SIPEC, de Organização e Inovação Institucional do Governo Federal - SIORG, de Administração dos Recursos de Informação e Informática - SISP, de Serviços Gerais - SISG, e de Planejamento e Orçamento Federal, de Contabilidade e Finanças.

Ao Chefe de Gabinete compete assistir ao Secretário-Executivo na execução de suas atribuições, instruindo processos e elaborando documentos; promover articulações e programar entrevistas e contatos de interesse do Secretário-Executivo e coordenar a pauta de trabalho do Secretário-Executivo.

À Corregedoria, unidade seccional do Sistema de Correição do Poder Executivo Federal compete planejar, coordenar, orientar, executar e controlar as atividades disciplinares e de correição preventiva desenvolvida no âmbito do Ministério dos Transportes e de suas unidades desconcentradas, e entre outras atribuições, receber representações e denúncias provocadas pelos cidadãos, usuários, órgãos ou entidades, e adotar as medidas necessárias à apuração.

Integram a estrutura da Secretaria-Executiva a Subsecretaria de Assuntos Administrativos - SAAD e a Subsecretaria de Planejamento e Orçamento - SPO.

À SAAD compete: (i) planejar, coordenar e supervisionar a execução das atividades relacionadas com os Sistemas Federais de Organização e Modernização Administrativa, de Administração dos Recursos de Informação e Informática, de Recursos Humanos e de Serviços Gerais, no âmbito do Ministério; (ii) promover a articulação com os órgãos centrais dos sistemas federais referidos em item anterior e informar e orientar os órgãos do Ministério quanto ao cumprimento das normas administrativas estabelecidas; (iii) promover e coordenar a elaboração e a consolidação dos planos, programas e atividades da sua área de competência, submetendo-os à decisão superior; (iv) acompanhar e promover a avaliação de projetos e atividades; (v) realizar tomadas de contas dos responsáveis por bens e valores públicos e de todo aquele que der causa a perda, extravio ou outra irregularidade que resulte em dano ao Erário; (vi) exigir e processar as prestações de contas referentes aos convênios firmados pelo extinto DNER, que não foram prestadas ou aprovadas; (vii) processar as tomadas de contas especiais em curso, bem como instaurar aquelas relacionadas a fatos ocorridos no âmbito do extinto DNER; e (viii) liquidar e executar as despesas autorizadas Lei Orçamentária Anual e suas alterações, as inscrições em restos a pagar e as despesas de exercícios anteriores, inclusive as referentes à pessoal e encargos sociais, devendo proceder ao levantamento e atestar a exatidão dos valores a serem liquidados e executados, promovendo as medidas cabíveis para garantir a dotação e disponibilização dos recursos necessários.

As competências da SPO são: (i) 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; (ii) promover a articulação com os órgãos centrais dos sistemas federais referidos no item anterior, informar e orientar os órgãos do Ministério quanto ao cumprimento das normas administrativas estabelecidas; (iii) desenvolver, no âmbito do Ministério, as atividades de acompanhamento e execução orçamentária, financeira e contábil; (iv)

acompanhar, por meio de relatórios gerenciais, a execução orçamentária, financeira e contábil, encaminhando relatórios mensais ao Secretário-Executivo; (v) monitorar e promover a avaliação de demandas de recursos orçamentários, submetendo-as à aprovação do Secretário-Executivo; (vi) planejar e controlar as atividades relacionadas com o programa de dispêndios globais, subsidiando os processos de alocação e de gestão de recursos públicos e realimentando as atividades de planejamento e orçamento federais; (vii) supervisionar e monitorar a análise e a avaliação do comportamento das despesas programadas, propondo medidas necessárias para as correções das eventuais distorções identificadas; e (viii) promover estudos propondo medidas para aperfeiçoar o acompanhamento e a avaliação da execução orçamentária do Ministério.

Órgãos específicos singulares compõem o núcleo estratégico do setorial de transportes, desenvolvendo suas competências sob a supervisão técnica da Secretaria-Executiva, são eles: a Secretaria de Política Nacional de Transportes – SPNT, a Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes – SEGES e a Secretaria de Fomento para Ações de Transportes – SFAT.

À SPNT compete: (i) subsidiar a formulação da Política Nacional de Transportes, de acordo com as diretrizes propostas pelo Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transportes – CONIT, e monitorar e avaliar a sua execução; (ii) promover a articulação das políticas de transportes do Governo Federal com as diversas esferas de governo e setor privado, com vistas a compatibilizar políticas, aperfeiçoar os mecanismos de descentralização e otimizar alocação de recursos; (iii) orientar as agências reguladoras do setor de transportes para o cumprimento das diretrizes políticas do Ministério; (iv) desenvolver o planejamento estratégico do setor de transportes, abrangendo todos os subsetores e modais, consolidando o Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT, sistematizando e fortalecendo o processo de planejamento setorial; (v) estabelecer critérios e propor prioridades de investimentos em infraestrutura de transportes, considerando as particularidades regionais do País e o vetores logísticos da especialização do território nacional preconizados no PNLT; (vi) promover e coordenar a elaboração e consolidação dos planos e programas das atividades de sua área de competência e submetê-los a decisão superior; (vii) promover e coordenar a produção e disseminação de dados e informações técnicas necessárias ao planejamento da Política Nacional de Transportes, em articulação com os órgãos vinculados ao Ministério; (viii) supervisionar, orientar e monitorar, junto aos órgãos vinculados ao Ministério, as ações e projetos necessários ao cumprimento da Política Nacional de Transportes; (ix) formular as diretrizes da política para prestação de serviços de transportes; (x) fomentar a política de capacitação de recursos humanos para o planejamento de transportes; (xi) assessorar o Ministério nas questões internacionais afins; (xii) assessorar técnica e administrativamente o CONIT (a partir de agosto de 2012 esta competência passou para a EPL).

À SEGES compete: (i) coordenar e orientar a implementação de planos, programas e ações destinadas ao desenvolvimento do Sistema Nacional de Viação; (ii) monitorar e avaliar projetos e empreendimentos do setor transportes, inseridos no Plano Plurianual de Investimentos – PPA; (iii) disponibilizar informações que permitam avaliar o desempenho dos programas do PPA do setor transportes; (iv) avaliar o desempenho dos programas do PPA do setor transportes; e (v) coordenar sistemas de informações gerenciais visando manter o acompanhamento dos programas, projetos e ações do PPA do setor transportes.

À SFAT compete: (i) participar da elaboração e supervisionar a implantação das políticas e diretrizes para a captação de recursos para o setor de transportes; (ii) prospectar e desenvolver fontes de financiamento para o setor de transportes; (iii) coordenar, supervisionar e auxiliar a execução das atividades relacionadas com o Sistema Federal de Financiamentos Internacionais no âmbito do Ministério; (iv) articular as políticas de fomento com as diferentes modalidades de investimento do setor de transportes; (v) participar da elaboração e supervisionar a implementação das políticas e diretrizes para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval; (vi)

participar da formulação da política de aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante – FMM; (vii) supervisionar a execução das receitas vinculadas ao FMM e dos financiamentos concedidos para o setor de transportes; (viii) implantar e supervisionar a política e diretrizes de concessão no setor de transportes; (ix) estabelecer as diretrizes para elaboração dos planos de outorga e propostas tarifárias; (x) avaliar os planos de outorgas e instrumentos de delegação de infraestrutura de transportes para aprovação do Ministro; e (xi) coordenar e supervisionar as atividades inerentes a concessão, autorização e permissão de exploração da infraestrutura e de prestação de serviços de transportes.

1.4. Macroprocessos Finalísticos

O Ministério dos Transportes, em parceria com o Movimento Brasil Competitivo – MBC, iniciou em 2012 o Programa Modernizando a Gestão Pública – PMGP/MT. Os macroprocessos finalísticos encontram-se em fase de definição no Projeto de Gestão de Processos, inserido no Planejamento Estratégico Institucional do Ministério dos Transportes, ora em desenvolvimento.

No segundo semestre de 2012 iniciou-se a elaboração do Planejamento Estratégico do MT e seus órgãos vinculados. Foram elencados 28 objetivos estratégicos distribuídos nos temas de Planejamento, Ampliação e Qualificação, Operação e Serviços, Gestão, Regulação, Fomento, Governança, Pessoas e Ambiente Organizacional.

No Tema Governança um dos objetivos refere-se à gestão por resultados, com vistas à implantação de um modelo de administração que defina os resultados a serem alcançados no médio e longo prazo. Esse modelo deve estar focado no alinhamento da gestão estratégica e operacional a partir de iniciativas de gestão de riscos e de processos.

Em dezembro de 2012, o MT construiu sua Cadeia de Valor Corporativa, que engloba todos os macroprocessos do MT e seus órgãos vinculados. Macroprocessos são grandes conjuntos de atividades pelos quais o MT cumpre a sua missão gerando resultado. A adoção de gestão de processos pelo MT tem por objetivo principal gerar um fluxo de atividades mais equilibrado e de controles mais consistentes, com foco na racionalização e otimização dos resultados, contribuindo para o alcance do objetivo estratégico: “consolidar a gestão por resultado”. Os macroprocessos foram agrupados em três categorias: Estratégico, Finalístico e de Suporte Organizacional, de acordo com a figura demonstrativa abaixo.



Figura 03 – Categorias dos Macroprocessos

Os macroprocessos estratégicos estão relacionados diretamente à gestão da estratégia, enquanto que os finalísticos estão ligados à essência do funcionamento da organização. A versão preliminar da cadeia de valor do Ministério dos Transportes encontra-se em fase de elaboração. O esboço dos macroprocessos estratégicos e finalísticos estão representados na figura abaixo.

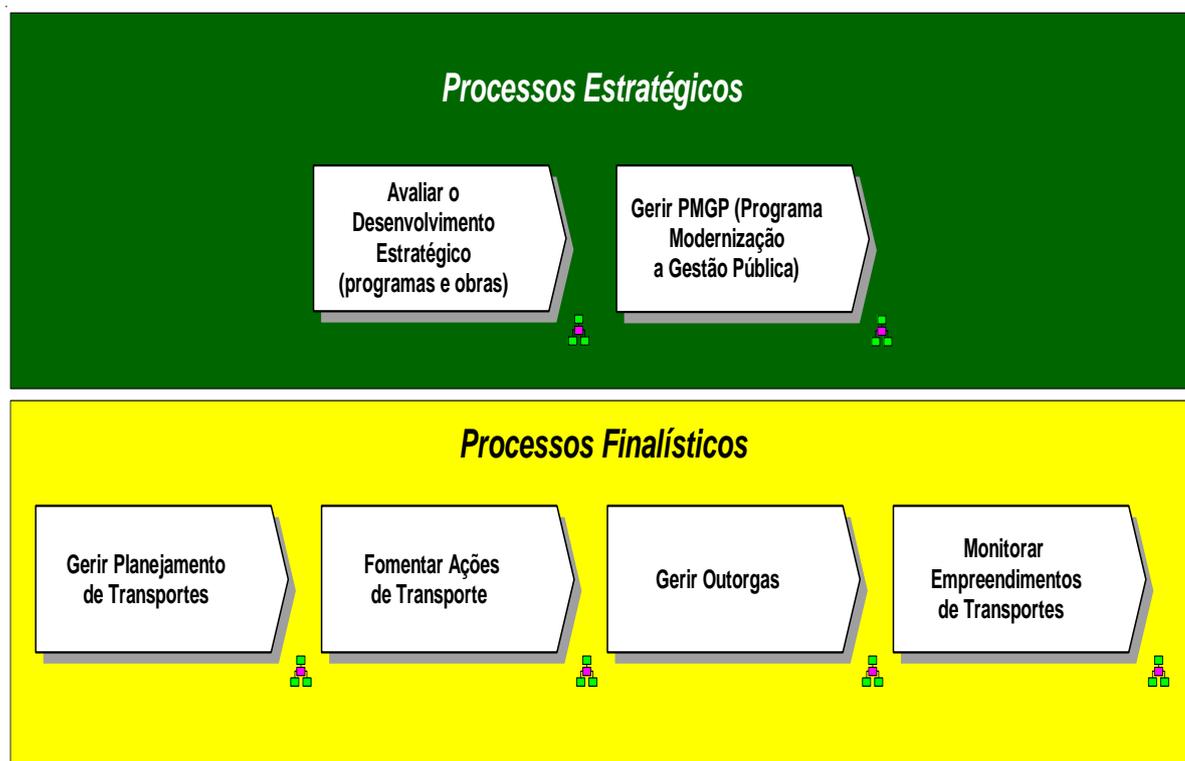


Figura 04 – Cadeia de Valor dos Macroprocessos Estratégicos e Finalísticos

Segue a correlação entre os macroprocessos da cadeia corporativa e os processos estratégicos e finalísticos da cadeia do Ministério dos Transportes.

TABELA III – CORRELAÇÃO DOS MACROPROCESSOS ESTRATÉGICOS DA CADEIA DO MT

MACROPROCESSO CORPORATIVO	MACROPROCESSO DO MT
Gestão da Estratégia	Avaliar o Desenvolvimento Estratégico (programas e obras)
	Gerir PMGP (Programa Modernizando a Gestão Pública)

TABELA IV – CORRELAÇÃO DOS MACROPROCESSOS FINALÍSTICOS DA CADEIA DO MT

MACROPROCESSO CORPORATIVO	MACROPROCESSO DO MT
Planejamento / Estudos	Gerir Planejamento de Transportes
Empreendimentos	Monitorar Empreendimentos de Transportes
Fomento	Fomentar Ações de Transportes

Como a gestão de processos do Ministério dos Transportes será implantada em 2013 a partir do desenho dos macroprocessos, não é possível informar como cada UJ conduziu seus macroprocessos finalísticos, no exercício de referência do relatório.

1.5. Macroprocessos de Apoio

Os macroprocessos de apoio ou os de suporte organizacional são processos que estão diretamente relacionados à gestão dos recursos necessários ao desenvolvimento de todos os processos da instituição.

Conforme citado anteriormente, está sendo elaborada a versão preliminar da cadeia de valor do Ministério dos Transportes. Segue esboço abaixo, dos macroprocessos de apoio.



Figura 05 – Esboço dos Macroprocessos de Apoio

Correlação entre os macroprocessos da cadeia corporativa e os processos de apoio da cadeia do Ministério dos Transportes.

TABELA V – CORRELAÇÃO DOS MACROPROCESSOS DE APOIO DA CADEIA DO MT

MACROPROCESSO CORPORATIVO	MACROPROCESSO DO MT
Governança	Gerir Modernização e Organização
	Prover Suporte ao Processo Decisório
	Gerir Corregedoria
	Gerir Apoio Administrativo
	Gerir Consultoria Jurídica
	Gerir Ações Socioambientais
	Gerir Assessoria Parlamentar
	Gerir Comunicação Social
	Gerir Assessoria Especial de Controle Interno
	Gerir Assessoria Internacional
	Gerir Eventos e Cerimonial
	Gerir Planejamento e Orçamento
	Gerir Recursos Logísticos
Gestão Administrativa / Financeira	Gerir Finanças e Contabilidade
	Gerir Programa de Passe Livre
	Gerir Pessoas
Gestão de Pessoas	Gerir Pessoas
Gestão de Tecnologia da Informação	Gerir Tecnologia da Informação

Uma vez que a gestão de processos do Ministério dos Transportes será implantada em 2013, a partir do desenho dos macroprocessos, não é possível informar como cada unidade que compõe esta Secretaria-Executiva conduziu seus macroprocessos de apoio no exercício de referência do relatório.

1.6. Principais Parceiros

Parceiros internos: i) Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes – SEGES; ii) Secretaria de Políticas Nacional dos Transportes – SPNT; iii) Secretaria de Fomento para Ações de Transportes; iv) Subsecretaria de Assuntos Administrativos; Gabinete do Ministro; v) Consultoria Jurídica; vi) Corregedoria; e vii) Subsecretaria de Assuntos Administrativos.

Parceiros externos: i) Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT; ii) Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT; iii) Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ; iv) Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. – VALEC; v) Empresa de Planejamento e Logística S.A. – EPL; vi) Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MPOG e ENAP; vii) Ministério da Fazenda – MF; viii) Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento - PAMA; ix) Casa Civil da Presidência da República - CV; x) Secretaria Especial de Portos – SEP; xi) Ministério da Defesa – MD, por meio do Departamento de Educação e Cultura do Exército- DECEX; e xii) Ministério da Educação – ME, por meio das seguintes Universidades: UFSC, UFBA, UFF e UFMG.

2. Planejamento Estratégico, Plano de Metas e de Ações

2.1. Planejamento das Ações da Unidade Jurisdicionada

O planejamento e a execução das ações de transportes estão fundamentados nos conceitos de integração territorial, segurança e desenvolvimento sustentável do País, buscando, com equidade e justiça social, dotar o País de infraestrutura viária adequada, garantindo uma operação racional e segura do transporte de bens e pessoas e cooperar para o desenvolvimento socioeconômico e a integração nacional e sul-americana.

O processo de planejamento de transportes de modo federativo envolve a Secretaria de Política Nacional de Transportes – SPNT/MT e todos os órgãos e entidades afins e correlatos com o setor transportes, no âmbito da logística nacional, promovendo: i) articulação institucional com a Secretaria de Portos e demais Ministérios e Governos Estaduais na elaboração de planos e programas; ii) ampliação na busca de parceiros que possam contribuir na prestação de serviços públicos; iii) elaboração de estudos com vistas ao estabelecimento de diretrizes políticas para o aperfeiçoamento da operação dos modais rodoviários, ferroviários e aquaviários; e iv) intercâmbio com outros países tanto para adquirir como para oferecer tecnologias de desenvolvimento para o sistema de transportes.

O planejamento das ações empreendidas em 2012 continuou a ter como base os seguintes princípios: i) incentivo à modificação da estrutura de produção interna de transportes, com vistas à redução dos custos logísticos; ii) estímulos à multimodalidade, buscando o melhor aproveitamento da infraestrutura de transportes já instalada; iii) promoção de integração continental, por meio de interligação viária com os países da América do Sul; iv) apoio ao desenvolvimento de comércio exterior e favorecimento à integração intra e inter-regional; e v) apoio ao desenvolvimento sustentável e ao PAC.

Com base nessas diretrizes, o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) vem promovendo aumento na conectividade entre os modais rodoviário, ferroviário e hidroviário.

Dentre as principais ações de planejamento desenvolvidas no âmbito do PNLT em 2012, destacam-se:

a) a conclusão da pesquisa sobre o tráfego diário médio anual nas rodovias federais, com elaboração de matrizes de origem e destino de mercadorias e passageiros para atualização da Base de Dados Georreferenciada do PNLT, além da identificação dos perfis dos usuários e das cargas e informações relacionadas às classes de veículos predominantes nesses transportes;

b) a realização de estudos para a reimplantação dos trens de passageiros nos seguintes trechos; i) de Capão do Leão, Pelotas e Rio Grande até o Balneário de Cassino, no Estado do Rio Grande do Sul – iniciado em 2012 com conclusão prevista para 2013; ii) Conceição da Feira, Salvador e Alagoinhas, no Estado da Bahia – iniciado em 2012 com conclusão para 2013; e iii) Codó (MA), Teresina (PI) e Altos (PI) – iniciado em 2012 com conclusão prevista para 2013; e

c) o início da elaboração do Plano Hidroviário Estratégico - PHE com o objetivo de diagnosticar os gargalos e sugerir recomendações de intervenções para a inserção do transporte hidroviário interior de forma mais incisiva no contexto do planejamento nacional de transportes.

Ainda no exercício de 2012, foram concluídos os trabalhos de “Reavaliação de Estimativas e Metas do PNLT”. A revisão completa estendeu o horizonte de aplicação do Plano, que passou do ano de 2023 para 2031, com acréscimo de novos projetos em seu portfólio.

Os Programas/objetivos do PPA 2012-2015, que se relacionam com os objetivos do Planejamento Estratégico do Ministério dos Transportes a cargo da Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes - SEGES são:

RODOVIÁRIOS:

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.

Objetivo 0131 - Adequar a 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.

Objetivo 0132 - Ampliar a capacidade dos acessos terrestres aos portos, por vias federais.

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.

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.

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.

Objetivo 0139 - Ampliar a malha rodoviária federal, de forma a promover a ligação entre todos os estados brasileiros, rompendo com o isolamento regional.

Objetivo 0140 - Adequar as interseções das rodovias federais pavimentadas que apresentem travessias fluviais ou cruzamento de vias, de forma a garantir a continuidade do tráfego.

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.

Objetivo 0281 - Estruturar o planejamento e a gestão da infraestrutura rodoviária federal de transportes

FERROVIÁRIOS:

Objetivo 0141 – Ampliar o sistema ferroviário nacional em bitola de maior capacidade, de forma integrada com os demais modos de transportes.

Objetivo 0143 – Promover a adequação e construção de variantes e acessos ferroviários aos portos.

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

Objetivo 0145 – Fomentar o transporte ferroviário de passageiros

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.

Objetivo 0148 – Fomentar a adequação dos trechos ferroviários existentes, 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.

Objetivo 0484 – Assegurar condições permanentes de trafegabilidade, segurança e eficiência aos operadores da malha ferroviária nacional, por meio da manutenção contínua da infraestrutura, da superestrutura e dos sistemas das vias férreas.

Objetivo 0492 – Estruturar o planejamento e a gestão da infraestrutura do Sistema Ferroviário Federal.

HIDROVIÁRIO:

Objetivo 0234 - Fortalecer os corredores hidroviários garantindo condições de navegabilidade.

Objetivo 0236 - Aumentar a integração hidroviária com países da América do Sul fortalecendo os eixos de integração e desenvolvimento.

Objetivo 0278 - Desenvolver o transporte aquaviário de passageiros e mistos (passageiros e cargas) na Região Norte.

Objetivo 0798 - Desenvolver rede de instalações portuárias de navegação interior para transporte de carga considerando a integração multimodal.

O Governo Federal lançou, em agosto de 2012, o Programa de Investimentos em Logística PIL com a finalidade de melhorar a infraestrutura de transportes no País e promover a integração entre rodovias e ferrovias, reduzindo custos e aumentando a competitividade. O planejamento e o acompanhamento das ações e projetos ficarão sob a responsabilidade da Empresa de Planejamento e Logística S. A. – EPL.

No que concerne ao modal rodoviário e ferroviário, os principais objetivos do Programa são o de ampliar a escala dos investimentos públicos e privados, a duplicação dos principais eixos rodoviários do País, promovendo a reestruturação do modelo de investimentos em ferrovias e expandindo a capacidade da malha ferroviária.

Pelo modelo de Parcerias Público-Privadas (PPPs), previsto para o setor, o Governo contrata a construção, a manutenção e a operação da ferrovia, compra a capacidade integral de transporte da ferrovia e faz a oferta pública, assegurando o direito de passagem, na busca da modicidade tarifária.

A venda de capacidade será feita para usuários que quiserem transportar carga própria, para os operadores ferroviários independentes e para os concessionários de transportes ferroviários. O objetivo desse esforço é o resgate das ferrovias como alternativa logística de transporte e a quebra do monopólio na oferta de serviços ferroviários, além da redução do custo de transporte no País e da diminuição do fluxo do transporte de cargas pelas rodovias.

No que se refere à regulação, destaca-se, no exercício em análise, o desenvolvimento de ações vinculadas ao aprimoramento do regulamento dos usuários dos serviços de transporte ferroviário de cargas e as demais operações relacionadas ao direito de passagem e tráfego mútuo. Essas ações permitirão a utilização de maior capacidade de transporte nas linhas férreas em que haja capacidade ociosa.

2.2. Estratégias de Atuação Frente aos Objetivos Estratégicos

Em 2012, a Secretaria-Executiva, dentre as ações estratégicas executadas, concentrou-se, principalmente, no desenvolvimento dos seguintes projetos estruturantes: (i) Estudos para Reavaliação das Estimativas e Demanda de Transportes de Cargas e Passageiros e das Metas e Projeções do Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT; (ii) Estudos e Pesquisas de Engenharia de Tráfego; (iii) Estudos e Pesquisas de Natureza Científica e Tecnológica, visando à Avaliação da Eficácia da Execução do Planejamento Governamental no Setor de Transportes; (iv) Desenvolvimento do Plano Hidroviário Estratégico – PHE; (v) Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica, Social, Ambiental e Jurídica de Trens Regionais de Passageiros; (vi) Estudos para Implantação do Museu Ferroviário Nacional – MFN; (vii) Desenvolvimento de Metodologia para Simulação de Custos Ferroviários e Estudo de Caso; (viii) Elaboração de Estudos e Pesquisas, de Natureza Tecnológica e Econômica, em subsídio ao Aprimoramento das Diretrizes da Política de Outorgas das Rodovias Federais.

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

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

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

No âmbito da governança corporativa, para ajustes ao mapa estratégico, tendo em vista a revisão de macroprocessos, a adequação da força de trabalho e o atendimento aos objetivos estratégicos delineados, a Secretaria-Executiva atuou como principal articulador com as áreas internas, visando ao fortalecimento da gestão. Dessa forma, foram adotadas providências para implantar metodologias e ferramentas de gestão por resultados, apoiadas pela Câmara de Políticas de Gestão, Desempenho e Competitividade – CGDC.

Os trabalhos do projeto denominado Programa Modernizando a Gestão Pública no Ministério dos Transportes – PMGP/MT iniciaram-se nesse sentido, contemplando, além da implementação de um processo de acompanhamento e gestão estratégica, um amplo projeto de reestruturação organizacional com as premissas de visão sistêmica e integração com as competências institucionais.

A estratégia institucional para o MT foi elaborada com foco em 04 grandes objetivos:

- Fortalecimento da capacidade de formulação de planos, programas e estudos para o setor de transportes;
- Elevação dos padrões de desempenho do setor;
- Aprimoramento dos instrumentos de gestão e controle; e
- Otimização da participação da iniciativa privada (concessões e financiamentos)

2.3. Execução do Plano de Metas ou de Ações

A Secretaria-Executiva destaca os resultados alcançados por meio da execução de ações planejadas, explicitando inicialmente a execução financeira. Segue tabela demonstrativa dos valores liquidados nas subfunções típicas, do Ministério dos Transportes, para uma visão sistêmica dos resultados nos últimos cinco anos.

TABELA VI - VALORES LIQUIDADOS NAS SUBFUNÇÕES TÍPICAS 2008/2012

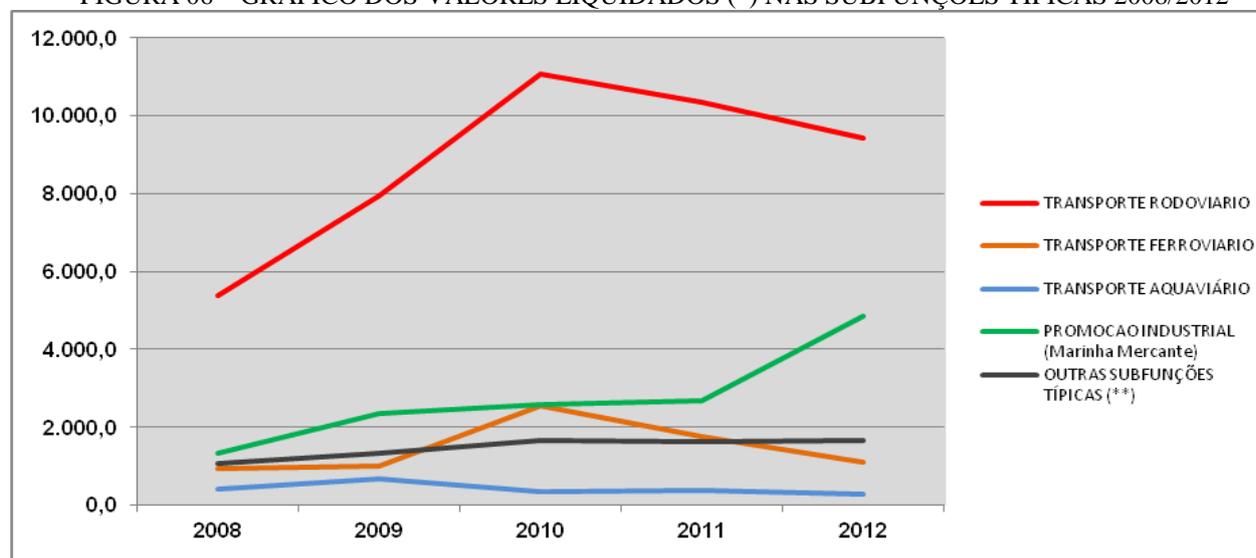
(em R\$ milhões)

SUBFUNÇÕES						
	2008	2009	2010	2011	2012	Total
TRANSPORTE RODOVIARIO	5.381,1	7.941,2	11.069,1	10.358,5	9.412,8	44.162,7
TRANSPORTE FERROVIARIO	918,6	998,4	2.544,6	1.770,8	1.083,1	7.315,5
TRANSPORTE AQUAVIÁRIO	419,6	665,4	347,4	387,1	280,1	2.099,6
PROMOCAO INDUSTRIAL (Marinha Mercante)	1.320,4	2.344,8	2.579,9	2.662,5	4.834,7	13.742,3
OUTRAS SUBFUNÇÕES TÍPICAS (**)	1.073,5	1.336,2	1.643,0	1.635,9	1.663,0	7.351,6
TOTAL	9.113,2	13.286,0	18.184,0	16.814,8	17.273,6	74.671,6

(*) Valores liquidados referentes ao orçamento do próprio exercício e aos restos a pagar não processados liquidados no decorrer de cada ano.

(**) Valores referentes às subfunções: Planejamento e Orçamento, Administração Geral, Normatização e Fiscalização, Tecnologia da Informação, Formação de Recursos Humanos, Administração de Concessões, Comunicação Social, Atenção Básica, Alimentação e Nutrição, Proteção e Benefícios ao Trabalhador, Educação Infantil, Patrimônio Histórico, Artístico e Arqueológico, Controle Ambiental, Desenvolvimento Tecnológico e Engenharia, Promoção Industrial, Serviços Financeiros e Outros Encargos Especiais.

FIGURA 06 – GRÁFICO DOS VALORES LIQUIDADOS (*) NAS SUBFUNÇÕES TÍPICAS 2008/2012



Analisando os dados do gráfico acima, relativamente à subfunção Transporte Rodoviário, pode-se observar um acréscimo contínuo na execução orçamentária entre 2008 e 2010. Em 2011 e 2012, houve um decréscimo de 6,4% em relação a 2010 e de 9,1% em relação a 2011, respectivamente. Essas reduções ocorreram, por um lado devido à conclusão de diversas grandes obras no exercício de 2010 e, por outro, à reavaliação de projetos antes da contratação, com o objetivo de proporcionar um melhor desempenho nos exercícios subsequentes.

Com relação à subfunção Transporte Ferroviário, também se observa um crescimento no período de 2008 a 2009 e um salto significativo de 2009 para 2010, quando foi concluído o Tramo Norte e parte do Tramo Central da Ferrovia Norte-Sul – FNS. Em 2011, entretanto, houve um decréscimo de 30,4% na execução orçamentária, em relação a 2010, que se pode explicar pelo fato de os projetos estarem em sua fase inicial (Extensão Sul da Ferrovia Norte-Sul e Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOL).

Em 2012, houve um decréscimo de 38,8% em relação a 2011, justificado pela assinatura de Termos Aditivos para repactuação de preços de superestrutura (dormentes e acessórios) e tratativas com o INCRA quanto a interferências verificadas junto a assentamentos referentes aos contratos da Ferrovia Norte-Sul – Extensão Sul. Quanto à Ferrovia de Integração Oeste-Leste, trecho Caetité-Barreiras, a obra encontra-se suspensa por determinação do TCU e IBAMA.

A execução orçamentária na subfunção Transporte Aquaviário teve um relevante aumento nos anos de 2008 e 2009 em decorrência das obras das eclusas de Tucuruí e construção de terminais hidroviários na região amazônica. Em 2011, houve um acréscimo de 11,4% em relação a 2010, em virtude da priorização da manutenção dos corredores hidroviários. Em 2012, houve um decréscimo de 27,6% em relação ao ano de 2011, justificado pelo não repasse de R\$ 100 milhões referentes ao Protocolo de Intenções firmado com o Governo do Estado de São Paulo para intervenções na hidrovía Tietê-Paraná.

Relativamente à subfunção Promoção Industrial (Marinha Mercante), observou-se no período 2008 a 2011 um crescimento contínuo na execução orçamentária e um significativo incremento em 2012 (81,6%) em relação ao exercício anterior atribuído principalmente à construção de estaleiros e de embarcações de apoio *off-shore*, permitindo a renovação e ampliação da frota naval brasileira.

Os valores da função Transporte demonstram um crescimento consistente no período de 2008 a 2010, estabelecendo um novo patamar de desempenho ministerial.

Em 2012, houve um aumento na execução orçamentária de 2,7% em relação a 2011, em função do significativo desempenho da subfunção Promoção Industrial (Marinha Mercante), contrastando com o desempenho de 2011, quando foi verificado um decréscimo de 7,5% em relação ao ano de 2010.

Programa Transporte Rodoviário

Não obstante terem sido priorizadas ações de conservação e restauração em 2012. Relevantes empreendimentos de construção, adequação e ampliação da capacidade de rodovias tiveram continuidade, inclusive no que tange a acessos terrestres a portos por vias federais.

Manutenção da Malha Rodoviária Federal

Em 2012, a estratégia adotada para as ações de manutenção da malha federal orientou-se por metas de desempenho estabelecidas para o Programa de Contratação, Restauração e Manutenção por Resultados de Rodovias Federais Pavimentadas – PROCREMA. Ficaram assim garantidas maior qualidade e vida útil para as rodovias.

O PROCREMA se divide em dois subprogramas: CREMA 1ª etapa e CREMA 2ª etapa. O primeiro assegura a manutenção das boas condições da rodovia por um prazo de dois anos com intervenções de caráter funcional. O segundo abrange um prazo de cinco anos, possibilitando a realização de intervenções mais substantivas em grandes extensões, associadas à manutenção das vias.

Ressalta-se, no período, a continuidade dos programas de Restauração e Conservação Tradicionais. Os contratos executados totalizaram 21.311 km de CREMA 1ª etapa, 11.165 km de CREMA 2ª etapa, 2.273,4 km de Restauração Tradicional e 18.631,3 km de Conservação Tradicional, correspondendo ao montante de 53.380,7 km de cobertura contratual da malha rodoviária federal.

Expansão da Malha e Adequação de Capacidade

A maioria dos investimentos realizados em 2012, nas ações de construção e adequação de rodovias, integra a carteira do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC. Estes empreendimentos propiciam o escoamento da produção, ampliam a fronteira agrícola, superam gargalos operacionais, integram o território nacional e o interligam aos países da América do Sul. Como resultados, foram executados 392,1 km de duplicação/adequação e 525,6 km de pavimentação/construção rodoviária.

Destacam-se, em 2012, as seguintes obras, por região:

Região Norte:

- BR-364/AC, trecho Sena Madureira – Feijó (189,8 km), executados 35,2 km de pavimentação;
- BR-156/AP, trecho Ferreira Gomes – Oiapoque (168,0 km), executados 55,0 km de pavimentação;
- BR-163/PA, trecho Divisa MT/PA – Santarém (947,0 km), concluídas 52 pontes e executados 62,2 km de pavimentação;
- BR-230/PA, trecho Divisa TO/PA – Rurópolis (855,0 km), executados 103,0 km de construção;
- BR-319/RO, Ponte sobre rio Madeira (1,8 km), executados 86,9% da obra;
- BR-429/RO, trecho Presidente Médici – Costa Marques (304,3 km), executados 47,3 km de pavimentação;
- BR-153/TO, travessias de Colinas do Tocantins (5,0 km) e Guará (4,9 km), executados 4,0 km e concluídas as obras;
- BR-153/TO, travessia de Miranorte (7,0 km), executados 7,0 km da pista principal e 11,0 km de vias marginais.

Região Nordeste:

- BR-101/AL, trecho Divisa PE/AL – Divisa AL/SE (248,5 km), executados 51,9 km de duplicação e modernização;
- BR-101/PB, trecho Divisa PB/RN – Divisa PB/PE (129,0 km), conclusão da obra de duplicação;
- BR-101/PE, trecho Divisa PB/PE – Divisa PE/AL (199,0 km), executados 3,0 km de duplicação, uma passagem inferior e uma ponte;
- BR-101/RN, trecho Natal – Divisa RN/PB (81,0 km), conclusão das obras de duplicação e de modernização;
- BR-101/SE, trecho Divisa AL/SE – Divisa SE/BA (204,3 km), incluindo o Contorno de Aracaju, executados 55,0 km de duplicação e modernização do trecho e concluído o contorno;
- BR-235/BA, trecho Divisa SE/BA – Divisa BA/PI (664,0 km), executados 6,5 km de pavimentação;
- BR-418/BA, trecho Caravelas – Entroncamento BR-101/BA (72,8 km), executados 14,1 km de pavimentação e alargamento de quatro pontes;
- BR-408/PE, trecho Carpina – Entroncamento BR-232 (41,8 km), executados 19,7 km de adequação;
- BR-235/PI, trecho Gilbués – Divisa PI/MA (Santa Filomena) (130,2 km), executados 57,2 km de construção;
- BR-324/BA – Via Expressa Porto de Salvador (4,3 km), executados 1,9 km.

Região Sudeste:

- BR-101/ES, contorno rodoviário de Vitória (25,5 km), executados 2,0 km de duplicação e duas obras-de-arte especiais;
- BR-050/MG, trecho Uberlândia – Araguari – Divisa MG/GO (68,4 km), executados 21,4 km de duplicação;
- BR-364/MG, trecho Entroncamento BR-153/MG (Gurinhata) – Divisa MG/GO (75,6 km), executados 38,0 km de pavimentação;
- BR-365/MG, trecho Uberlândia – Entroncamento BR-153 (Trevão) (79,0 km), executados 29,0 km de duplicação;
- BR-493/RJ, construção do Arco Rodoviário do Rio de Janeiro (97,0 km): Trecho 1 – Entroncamento BR-040/RJ – Entroncamento BR-101/RJ (71,0 km), concluídas 23 obras-de-arte especiais.

Região Sul:

- BR-163/PR, Contorno Oeste de Cascavel (23,0 km), executados 14,3 km de pavimentação e conclusão da obra;
- BR-376/PR, Contorno Rodoviário de Maringá (17,6 km), executados 1.260 m de muros de contenção;
- BR-386/RS, trecho Tabaí – Estrela (38,0 km), executados 16,8 km de duplicação e 76,0% de obras-de-arte especiais;
- BR-392/RS, trecho Pelotas – Rio Grande (85,0 km), executados 42,0 km de duplicação e nove viadutos;
- BR-448/RS, trecho Sapucaia – Porto Alegre (22,0 km), executados 35% de construção e 20% de quatro viadutos;

- BR-470/RS, trecho Barracão – Lagoa Vermelha (75,0 km), executados 5,8 km de construção, com conclusão da obra;
- BR-101/SC, trecho Palhoça – Divisa SC/RS (145,6 km), executados 19,5 km de duplicação.

Região Centro-Oeste:

- BR-060/GO, trecho Goiânia – Abadia de Goiás – Jataí (315,4 km), executados 21,3 km de duplicação;
- BR-359/MS, trecho Divisa MS/GO – Entroncamento BR-163/MT, (223,9 km), obra de construção concluída;
- BR-158/MT, trecho Ribeirão Cascalheira – Divisa MT/PA (481,3 km), executados 14,0 km de pavimentação;
- BR-242/MT, trecho BR-163/MT (Sorriso) – BR-158/MT (Querência) (481,1 km), executados 57,7 km de pavimentação.

Operações Rodoviárias

Dentro da visão estratégica da Pasta de Transportes, destacam-se como objetivos na área de operação e serviços, a garantia de segurança dos usuários, de elevados padrões de fiscalização e a melhoria do nível de serviços dos modos de transportes. Assim, em 2012, buscou-se aprimorar os programas operacionais existentes.

O Programa de Sinalização da Malha Rodoviária Nacional – PROSINAL contemplou a execução de 12.500,0 km de sinalização nas rodovias federais pavimentadas.

O Programa de Defensas Metálicas nas Rodovias Federais – PRODEFENSAS abrangeu o fornecimento e a substituição de 270,0 km de defensas, contribuindo para a redução da severidade dos acidentes.

Em substituição aos Programas, PROSINAL e PRODEFENSAS, foi formatado, durante o ano de 2012, o Programa de Segurança e Sinalização Rodoviária denominado BR-LEGAL. Serão contemplados mais de 100 lotes de rodovias com extensão média de 500 quilômetros cada um totalizando aproximadamente 58 mil quilômetros de rodovias federais nos 26 estados da federação e no Distrito Federal. O BR-LEGAL prevê implantar e manter sinalização horizontal, vertical e suspensa, dispositivos auxiliares de segurança viária e serviços relacionados à área de engenharia de trânsito. O programa inova na duração dos contratos que passam a ser de cinco anos e a contar com a previsão de instalação de sinalização turística (em inglês e espanhol) nas vias de acesso às cidades sedes da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016.

Outro programa de destaque que contribui para a segurança nas rodovias federais é o Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade – PNCV que, em dezembro de 2012, contava com 1.310 equipamentos em operação.

Com o objetivo de manter a qualidade do pavimento, o Governo Federal realiza a fiscalização do excesso de peso dos veículos de transporte de cargas e passageiros por meio do Plano Nacional de Pesagem – PNP. Atualmente, estão em funcionamento 73 Postos de Pesagem de Veículos – PPV's, que permitiram a fiscalização de 10 milhões de veículos em 2012.

Transporte de Passageiros

No que diz respeito à mobilidade da população, foram transportados 123,4 milhões de passageiros entre outubro de 2011 e setembro de 2012, sendo que entre janeiro e setembro de 2012, foram transportados cerca de 90,9 milhões de passageiros em 2.648 serviços de transporte regulares ativos, operados por 253 empresas. A frota cadastrada na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT disponível para atendimento é de 16.885 ônibus.

Quanto ao transporte fretado de passageiros, foram autorizadas 294.950 viagens, que transportaram 10.830.254 passageiros, em 23.474 ônibus habilitados, pertencentes a 3.448 empresas credenciadas.

Em 2012, foram fiscalizados 369.564 veículos do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros – TRIIP. Deste total, 333.713 veículos foram fiscalizados em Postos de Fiscalização e Atendimento – PFA's nos terminais rodoviários de passageiros, 32.788 fiscalizados em Comandos Operacionais nas rodovias e outros 3.063 fiscalizados em atendimento a Ordens de Serviço. Houve a lavratura de 24.849 autos de infração do TRIIP.

Transporte de Cargas

O exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, objeto da Lei nº 11.442/2007, regulamentada pela Resolução nº 3.056/2009, exige a inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC.

Até 31 de dezembro de 2012, foram regularmente inscritos no RNTRC 770 mil transportadores, dos quais 651.420 correspondem a transportadores autônomos, 117.810 a empresas de transporte e 309 a cooperativas. O respectivo registro da frota apresenta um total de 1.823.253 veículos, dos quais 838.600 são de transportadores autônomos, 971.653 de empresas de transporte e 13.000 de cooperativas.

Em relação ao transporte rodoviário internacional de cargas, existem 685 empresas brasileiras habilitadas a transportar para território estrangeiro e 1.237 empresas estrangeiras autorizadas a transportar para o Brasil, com uma frota de 65.082 veículos brasileiros e 41.530 veículos estrangeiros. Em 2012, foram concedidas 183 habilitações a empresas brasileiras e 88 habilitações a empresas estrangeiras.

Existem 420 Operadores de Transporte Multimodal de cargas – OTM, dos quais 56 foram habilitados em 2012.

Foram realizadas 16.397.667 fiscalizações do Transporte Rodoviário de Cargas – TRC no exercício de 2012. Do total de fiscalizações realizadas nesse período, 16.164.749 referem-se à modalidade Excesso de Peso, tendo sido realizadas 16.152.565 fiscalizações em balanças rodoviárias e 12.184 fiscalizações por verificação de peso em documento fiscal. Foram fiscalizados 124.635 veículos quanto à regularidade no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC.

No que diz respeito ao Vale Pedágio Obrigatório, foram fiscalizados 34.564 veículos. Na modalidade Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC foram fiscalizados 38.054 veículos. Outros 35.665 veículos foram fiscalizados na modalidade Pagamento Eletrônico de Frete – PEF. Foram lavrados 175.588 autos relativos a infrações no TRC.

Concessões Rodoviárias

Atualmente, são administradas pela ANTT 14 concessões rodoviárias que totalizam 4.763,8 km. As concessionárias aplicaram, em 2012, R\$ 3,60 bilhões em investimentos e R\$ 1,25 bilhão em custos operacionais nas rodovias federais concedidas. Entre janeiro e dezembro de 2012 foram realizadas 4.327 ações de fiscalização nas Rodovias Federais Concedidas, resultando na aplicação de 95 autos de infração, 41 notificações de infração, 111 multas e 13 advertências.

Em 2012, foi dado prosseguimento a 3ª Etapa de Concessões de Rodovias Federais, que está dividida em Fase I, II e III. Em relação à Fase I (BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG – 1.754 km), os estudos, revisados em 2012 e aprovados pelo Tribunal de Contas da União, tiveram seus projetos associados submetidos a audiências públicas.

A Fase II, composta pela BR-101/ES/BA (476 km), teve o leilão realizado em 2012 e a assinatura do contrato suspensa por liminar.

A Fase III, correspondente à ampliação do Programa de Concessões, é composta por sete lotes rodoviários, que perfazem um total de 5.748,3 km, contemplando BR-101/BA; BR-262/ES/MG; BR-153/TO/GO; BR-050/GO/MG; BR-163/MT; BR-163/262/267/MS e BR-060/153/262/DF/GO/MG, cujos estudos foram concluídos em 2012.

Regulação Rodoviária

O Projeto da Rede Nacional de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros – Propass Brasil propõe uma reestruturação do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, atuando nas linhas de transporte rodoviário interestadual, internacional e semiurbano (interestadual até 75 km).

Em 2012, o Plano de Outorga relativo aos serviços regulares de transporte interestadual rodoviário foi aprovado preliminarmente pelo Ministério dos Transportes, bem como pelo Tribunal de Contas da União nos termos do Acórdão nº 2903/2012.

Quanto aos serviços regulares de transporte semiurbano, todos os Planos de Outorga foram elaborados. O Plano de Outorga dos serviços semiurbanos do Distrito Federal e entorno foi acolhido preliminarmente pelo Ministério dos Transportes e foi objeto da Audiência Pública nº 129/2012.

O Plano de Outorga das demais regiões do País está sendo apreciado pelo Ministério dos Transportes. As minutas de edital e contrato de ambos os planos estão em desenvolvimento.

Avanços no marco regulatório dos serviços regulares merecem destaque: acessibilidade aos serviços; bilhete de passagem; definições de características veiculares; tipos de serviços e seus multiplicadores tarifários.

TABELA VII - EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA 2012

PROGRAMA /SUBFUNÇÃO	LOA+CRÉDITOS	EMPENHADO	LIQUIDADO	PAGOS	em R\$ milhões
					% EXECUÇÃO
TRANSPORTE RODOVIÁRIO	18.908,41	12.132,86	4.207,66	4.178,54	22,25%

Programa Transporte Ferroviário

O modal ferroviário é um meio de transporte eficiente energeticamente, dotado de elevada capacidade e baixo custo operacional, sendo, portanto, adequado para o transporte de grandes volumes de cargas de valor agregado baixo, por longas distâncias.

O Governo Federal priorizou, em 2012, a expansão da malha ferroviária com ênfase nos eixos estruturantes de transporte.

Expansão da Malha

A expansão ferroviária está sendo planejada e implementada de forma integrada aos demais modais de transporte, com vistas à sua modernização e estruturação para o transporte de cargas e passageiros, de forma a atender à demanda gerada pela estrutura produtiva do País.

Destacam-se, em 2012, as seguintes obras:

Ferrovias Norte-Sul

- Tramo Central: Palmas/TO – Uruaçu/GO (575,0 km), concluída a colocação dos 218,0 km restantes de grade;
- Tramo Sul: Uruaçu/GO – Anápolis/GO (280,0 km), concluída a colocação de grade.

Extensão Sul da Ferrovia Norte-Sul

- Trecho Ouro Verde/GO – Estrela d'Oeste/SP (681,0 km), executados 13,8% de infraestrutura, 0,3% de superestrutura e 13,2% de obras-de-arte especiais.

Ferrovias de Integração Oeste-Leste (FIOL)

- Trecho Ilhéus/BA – Caetitê/BA (537,0 km), executados 11,4% de infraestrutura e 3% de obras-de-arte especiais.

Ferrovias Nova Transnordestina

- Trecho Missão Velha/CE – Salgueiro/PE (96,0 km) – executados 1% da infraestrutura, 5% de obras-de-arte especiais e 45% da superestrutura;
- Trecho Salgueiro/PE – Trindade/PE (163,0 km) – executados 82% da infraestrutura, 77% de obras-de-arte especiais e 17% da superestrutura;
- Trecho Trindade/PE – Eliseu Martins/PI (420,0 km) – executados 17% da infraestrutura, 13% de obras-de-arte especiais;
- Trecho Salgueiro/PE – Suape/PE (522,0 km) – executados 22% da infraestrutura, 16% das obras-de-arte especiais e 20% da superestrutura;
- Trecho Pecém/CE – Missão Velha/CE (527,0 km) – execução de 4% da infraestrutura e 3% de obras-de-arte especiais.

Ferronorte

- Trecho Alto Araguaia/MT – Itiquira/MT (163,0 km) – conclusão da obra;
- Trecho Itiquira/MT – Rondonópolis e Pátio de Rondonópolis (84,0 km) – conclusão do trecho.

Adequação da Malha

Em 2012, foram concluídas as obras de rebaixamento da Linha Férrea no Município de Maringá/PR e a Transposição sobre Linha Férrea no Município de Campos Altos/MG.

Ainda em 2012, teve continuidade a construção do Contorno Ferroviário e o Pátio de Tutóia no município de Araraquara/SP (35,5 km) com execução de 31,0 km; a adequação Ferroviária e o Pátio Anísio Braz no município de Barra Mansa/RJ (4,9 km de adequação e 4,8 km de pátio) com 10% de execução física; a construção de Contorno Ferroviário no município de Três Lagoas/MS (12,4 km) com execução física de 12% e a adequação Ferroviária no município de Paverama/RS com 12% executados.

Concessão Ferroviária

Em 2012, concluiu-se o Primeiro Ciclo de Revisão das Tarifas de Referência das Concessionárias de Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas, dos primeiros contratos de concessão, com a publicação das Resoluções nº 3.888/2012 a 3.898/2012.

Regulação Ferroviária

A partir da publicação da Resolução ANTT 3.695/2011, que aprova o regulamento das operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo do subsistema ferroviário federal, foi elaborado, em 2012, modelo da Declaração de Rede. Trata-se de documento destinado a consolidar as informações técnico-operacionais de toda a malha ferroviária brasileira concedida, com vistas a subsidiar o processo de planejamento das operações ferroviárias de forma integrada.

O preenchimento e a publicação dos formulários de declaração de rede pelas concessionárias foram concluídos em 2012 e um Projeto Piloto de acompanhamento de tráfego ferroviário compartilhado foi realizado, em malha ferroviária concedida, na Baixada Santista.

Em cumprimento a Resolução nº 3.696/2011, foram publicadas as Metas Anuais de Produção por Trecho e de Redução de Acidentes para o ano de 2012, para as Concessionárias Ferroviárias, por meio das Resoluções nº 3.835/2012 a 3845/2012.

Trem de Alta Velocidade – TAV

Foi dado prosseguimento às atividades relativas à implantação do TAV Rio de Janeiro – São Paulo – Campinas e apresentada nova proposta de realização do projeto. Para tanto, foram desenvolvidos estudos com vistas à formulação de nova modelagem de concessão.

Em 2012, foi realizada a Audiência Pública nº 126/2012, com sessões públicas presenciais nas cidades de Brasília, São José dos Campos, Aparecida, Rio de Janeiro, Barra Mansa, Campinas e São Paulo, com o objetivo de dar publicidade e obter subsídios e informações adicionais para o aprimoramento das minutas do edital e do contrato de concessão.

O Edital de Concessão foi publicado em dezembro de 2012, dando início ao processo licitatório para a escolha da operadora do trem de alta velocidade.

Continuam em desenvolvimento os estudos socioambientais necessários à obtenção da Licença Prévia e a montagem do Plano de Gestão Ambiental do Projeto.

Ferroanel Metropolitano de São Paulo

O Ferroanel de São Paulo é um projeto de ligação ferroviária entre as principais ferrovias que cortam a Região Metropolitana de São Paulo com o objetivo de estabelecer uma conexão direta com modernização do transporte ferroviário na região. Busca agilizar e reduzir as despesas do transporte de mercadorias, retirar caminhões de estradas e centros urbanos e melhorar o transporte coletivo de passageiros sobre trilhos na grande São Paulo.

O Estudo de Viabilidade Técnico-Econômico-Financeiro do Ferroanel de São Paulo, que está em fase final de entrega dos últimos relatórios, se baseia em uma visão estratégica, em que são mapeados fluxos de transporte de passagem e de origem-destino na região metropolitana de São Paulo. São avaliados também impactos diretos e indiretos do investimento, sendo todos estes impactos quantificados em custos e benefícios reais para sociedade.

Em 2012, foram apresentadas as proposições de traçado com os elementos de projeto básico para os tramos Norte, Sul e Noroeste, tendo sido avaliados e aprovados pelo Ministério dos Transportes.

TABELA VIII - EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA 2012

PROGRAMA /SUBFUNÇÃO	LOA+CRÉDITOS	EMPENHADO	LIQUIDADO	PAGOS	em R\$ milhões
					% EXECUÇÃO
TRANSPORTE FERROVIÁRIO	3173,4	1549,96	505,82	504,58	15,94%

Programa Transporte Hidroviário

Dando continuidade às Diretrizes da Política Nacional do Transporte Hidroviário, destaca-se o Plano Nacional de Integração Hidroviária – PNIH, cuja atualização determinou a extensão das vias interiores navegadas comercialmente, somando um total de 20.956 km, superior aos 13.000 km anteriormente divulgados. Destacam-se, ainda, em 2012, ações pontuais no campo operacional para garantir a navegabilidade em mais de 6.000 km de hidrovias federais.

Manutenção e Adequação Hidroviária

As principais intervenções de manutenção realizadas nas hidrovias correspondem à sinalização, aos destocamentos, às retiradas de obstáculos e às dragagens.

No âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, os empreendimentos hidroviários organizaram-se em torno das principais hidrovias federais, por meio de ações que realizem adequação e melhoramentos específicos nos corredores da hidrovia do Madeira, Amazonas, Tapajós, São Francisco, Tietê-Paraná, Paraguai e MERCOSUL.

Ressaltam-se também obras de dragagem pontual no rio Taquari (corredor do MERCOSUL) e no tramo norte do rio Paraguai, bem como sinalizações pontuais no rio Paraná.

Terminais Fluviais

A construção de terminais fluviais, concentrada nos municípios da Região Norte, onde o modal hidroviário é preponderante, visa a impulsionar o desenvolvimento do mercado regional e conseqüentemente melhorar a qualidade de vida da população por meio do acesso seguro, ordenado e controlado do fluxo de embarcações, passageiros e cargas das cidades contempladas.

Em 2012 foram concluídos os empreendimentos de Cai n'Água/RO, de Santa Isabel do Rio Negro/AM, Manicoré/AM, Caracaraí/RR, Augusto Corrêa/PA e Monte Alegre/PA e iniciadas as obras de construção nos municípios de Apuí/AM e Japurá/AM.

Cumprir-se destacar que em 2012 houve execução de obras nos terminais de Barreirinha, Beruri, Boa Vista do Ramos, Canutama, Careiro da Várzea, Codajás, Eirunepé, Guajará, Ipixuna, Iranduba, Itamarati, Itapiranga e Tapauá, todas em municípios do Estado do Amazonas.

Regulação Hidroviária

No campo regulatório da área de exploração da infraestrutura portuária, foram aprovadas as seguintes normas: Resolução ANTAQ nº 2.389/2012, que estabeleceu parâmetros regulatórios a serem observados na prestação dos serviços de movimentação e armazenagem de contêineres e volumes em instalações de uso público nos portos organizados; Resolução ANTAQ nº 2.390/2012, que revisou a norma para outorga de autorização para construção, exploração e ampliação de instalação portuária pública de pequeno porte; Resolução ANTAQ nº 2.520/2012, que revisou a norma para outorga de autorização para construção, exploração e ampliação de estação de transbordo de cargas e Resolução ANTAQ nº 2.650/2012, que aprovou os instrumentos de acompanhamento e controle da gestão ambiental em instalações portuárias.

Na área da navegação interior, cumpre-se destacar a edição da Resolução ANTAQ nº 2.444/2012, que criou a possibilidade de autorização para prestação de serviços de transporte de passageiros e mistos na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional, com base em contrato de afretamento a casco nu, com prazo de vigência igual ou superior a um ano.

Navegação Interior

Destaca-se o crescimento de 7,3 % no transporte de cargas em vias interiores e o aumento na participação das cargas com origem ou destino em vias interiores de 11,7% para 12,3%, divulgados no Anuário Estatístico Aquaviário, publicado em fevereiro de 2012.

Em 2012 foram realizadas 566 ações de fiscalização e celebrados 22 Termos de Ajustamento de Conduta relativos à navegação interior.

TABELA IX - EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA 2012

PROGRAMA /SUBFUNÇÃO	LOA+CRÉDITOS	EMPENHADO	LIQUIDADO	PAGOS	em R\$ milhões
					% EXECUÇÃO
TRANSPORTE HIDROVIÁRIO	520,50	138,15	19,37	19,37	3,72%

Programa Desenvolvimento Produtivo (Marinha Mercante)

Dentre os objetivos constantes no programa Desenvolvimento Produtivos, contemplado pelo Plano Plurianual 2012-2015, cabe ao Ministério dos Transportes a responsabilidade pela modernização, renovação e ampliação da frota mercante brasileira e o parque nacional de estaleiros, de modo a atender à navegação de longo curso, de cabotagem e navegação interior.

O financiamento de embarcações para a Marinha Mercante promoveu a ampliação da frota nacional e a redução de sua idade média. Os recursos efetivamente aplicados nesta ação vêm crescendo ano a ano. Os financiamentos para construção de embarcações saltaram de R\$ 577 milhões em 2006 para R\$ 3,7 bilhões em 2012, representando um aumento de 543% e novo patamar histórico.

Em 2012, foram entregues 34 embarcações; 91 estão em construção e outras 311 encontram-se contratadas, aguardando início de execução, conforme detalhamento a seguir, por unidade da federação:

- Embarcações entregues: Amazonas (1), Ceará (2), Pará (2), Pernambuco (1), Rio de Janeiro (11), Santa Catarina (12), São Paulo (5), totalizando US\$ 1,2 Bilhão;
- Embarcações em construção: Amazonas (1), Ceará (6), Pará (6), Pernambuco (10), Rio de Janeiro (40), Santa Catarina (17), São Paulo (11), totalizando US\$ 4,0 Bilhões;
- Embarcações aguardando o início de execução: Amazonas (55), Ceará (2), Pará (47), Pernambuco (19), Rio de Janeiro (48), Santa Catarina (22), São Paulo (118), totalizando US\$ 6,2 Bilhões.

O financiamento complementar de incentivo à Produção Naval e Marinha Mercante tem contribuído para o aumento da capacidade de produção da indústria naval nacional com incremento de produtividade e qualidade na construção das embarcações. Associado a esse aspecto, os investimentos realizados possibilitaram o aumento da geração de emprego e renda e o desenvolvimento tecnológico do setor. Foram desembolsados R\$ 998 milhões para financiamento à construção ou ampliação de estaleiros, representando um incremento em relação ao ano de 2006 de 183%, estabelecendo novo patamar histórico.

Em 2012, teve continuidade a ampliação de um estaleiro em Pernambuco; a modernização de um estaleiro no Rio de Janeiro; as construções de um estaleiro em Pernambuco, dois no Rio de Janeiro, um em São Paulo e dois no Rio Grande do Sul, totalizando US\$ 2,2 bilhões.

Existem nove projetos contratados aguardando o início de execução que contemplam: a construção de um estaleiro no Rio Grande do Sul e um em Santa Catarina, a ampliação de dois estaleiros em Pernambuco e um estaleiro no Rio Grande de Sul e a construção de quatro diques flutuantes no Rio de Janeiro. Estes projetos totalizam US\$ 1,2 bilhão em financiamentos.

TABELA X - EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA 2012

PROGRAMA /SUBFUNÇÃO	LOA+CRÉDITOS	EMPENHADO	LIQUIDADO	Em milhões	
				PAGOS	% EXECUÇÃO
PROMOÇÃO INDUSTRIAL (MARINHA MERCANTE)	6.315,04	4.708,79	4.708,32	4.701,74	74,56%

Destaca-se, agora, as principais atuações das unidades que compõem a estrutura da Secretaria-Executiva, quais sejam: a Subsecretaria de Assuntos Administrativos - SAAD e a Subsecretaria de Planejamento e Orçamento - SPO.

- **A Subsecretaria de Assuntos Administrativos – SAAD**, por meio dos seus órgãos de Coordenação-Geral, executa as ações relacionadas com os Sistemas Federais de Organização e Modernização Administrativa, de Administração de Recursos de Informação e Informática, de Recursos Humanos e de Serviços Gerais, no âmbito do Ministério dos Transportes. A SAAD supervisiona as atividades de sua estrutura exposta a seguir.
- **A Coordenação-Geral de Recursos Logísticos - CGRL**, no transcorrer de suas atividades, procurou manter o planejamento inicial, considerando a proposta orçamentária apresentada para o exercício de 2012. No lugar de uma proposição orçamentária de R\$ 118.086.531,00 para fazer face aos custos administrativos e a despesas com publicidade, a unidade foi contemplada com recursos de R\$ 66.094.155,00. Para atender as despesas com publicidade em 2012, foram liberados recursos no valor de R\$ 14.000.000,00, restando, portanto, R\$ 52.094.155,00 para as demais despesas de cunho administrativo. De posse de tais recursos, a unidade priorizou as atividades mais importantes.

O ponto de maior relevância dentre as prioridades estabelecidas, foi a despesa com locação de mão de obra de apoio administrativo, face ao reduzido quadro de funcionários ligados ao regime da Lei 8.112/90.

Também foi priorizada a manutenção da área de informática do Ministério dado as dificuldades enfrentadas pelo setor e as consequências em razão de possíveis paneiras dos sistemas e equipamentos em uso. Essa prioridade continuará sendo alvo das atividades da CGRL uma vez que, em 2013, deverão ser alocados recursos, previstos na atual proposta orçamentária, para modernização do parque informático.

Aquisição de estações de serviços de informática foi providenciada, tendo em vista que grande parte dos equipamentos já ultrapassa quatro anos de uso, causando grandes dificuldades na consecução dos trabalhos e custo elevado de manutenção.

Por outro lado, a CGRL não se descuidou dos serviços de natureza contínua que tiveram suas execuções feitas de forma normal não apresentando, durante o exercício, qualquer problema nos processos de segurança, limpeza e conservação dos bens e instalações a serviço do Ministério.

Quanto às demais ações previamente planejadas, que não puderem ser realizadas, serão contempladas durante o exercício de 2013.

- **A Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas – COGEP**, como unidade administrativa da estrutura organizacional da Subsecretaria de Assuntos Administrativos da Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes tem como atividades coordenar e acompanhar no âmbito do Ministério a política e as ações de gestão de pessoas, compreendendo as atividades de administração e pagamento de pessoal, de desenvolvimento do corpo funcional do órgão, em consonância com a legislação vigente, e ainda, coordenar e acompanhar a execução da política de assistência médico-social e odontológica, no âmbito do Ministério.

A Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas – COGEP, por ser órgão de atividades meio, interage de forma subsidiária nas políticas públicas governamentais de geração de empregos e de assistência à saúde da população.

Para cumprir sua missão de suprir a força de trabalho necessária à estrutura do Ministério, formula propostas tanto de concursos públicos, como treinamento de aperfeiçoamento após a admissão do pessoal, quanto de terceirização de mão de obra com a mesma finalidade, em casos emergenciais inevitáveis.

Destaca-se também a manutenção de plano de saúde oferecido aos servidores e seus dependentes, evitando assim uma demanda maior ao sistema único de Saúde – SUS, já saturado.

O balanço das ações gestadas e desenvolvidas nesta Coordenação, no exercício de 2012, consolida com teoria e números uma rotina não inédita da complexa estrutura que se molda, há muito, no serviço público e, por reflexo, neste Ministério.

As atividades da COGEP desempenhadas no exercício de 2012 poderão ser observadas nas informações e dados contidos nos quadros deste documento.

- **Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação – CGTI**, a partir das projeções que realizou ao final do exercício de 2011, manteve sua atuação orientada pelas diretrizes institucionais estabelecidas em seu Plano de Metas e Investimentos – PMI fixado para 2012.

Abaixo estão elencados os esforços realizados para o atendimento às metas e objetivos definidos para 2012:

- Aprovação do Plano Diretor de Tecnologia da Informação – PDTI 2013-2014;
- Execução do PMI-TI 2012, incorporando-o ao PDTI 2013-2014;
- Participação das reuniões deliberativas do Comitê Gestor de Tecnologia da Informação – CGTI;
- Participação do Comitê Executivo de Gestão de Tecnologia da Informação e Informática dos Transportes – CETIT, na condição de representante do Ministério dos Transportes;
- Elaboração do Plano de Ação Global de Tecnologia da Informação do Ministério dos Transportes – PAG 2012;
- Participação nas Reuniões de Coordenação do SISP; e
- Atuação na elaboração das respostas referentes ao questionário do TCU - Plano de Ação relativo ao Relatório Nº 201108671, de 14/04/2011, exercício 2010, de auditoria de gestão (processo nº 50000.010274/2011-46), para a área de Segurança da Informação.

Gestão dos Contratos e Serviços

Ao longo do ano em tela, a CGTI executou as atividades relacionadas à gestão dos contratos existentes, assim como instrumentalizou o processo de contratação de novos serviços de interesse da área, destacando-se as seguintes prioridades:

Contratos Novos:

- Empresa - PSN TECNOLOGIA LTDA – Contratado a manutenção, suporte e atualização de ferramentas visando aumentar a segurança dos usuários da rede local do MT, evitando-se a propagação de vírus e spams bem como melhorar o gerenciamento de acessos à Internet; e
- Empresa - INFRACON – Adquiridos módulos de memória com o objetivo de aumentar o desempenho dos equipamentos de servidores da rede do MT.

Contratos Renovados:

- SERPRO - Infovia - Link de Acesso à Internet e conexões com 24 Mbps e conexões com o DEFMM, DNIT e serviços;
- Empresa IOS – Renovado contrato de serviço especializado para a área de redes e banco de dados visando manter a continuidade dos serviços na área de TI;
- Empresa IOS – Renovado contrato de serviço especializado para a área de suporte ao usuário visando manter a continuidade dos serviços na área de TI;
- Empresa IOS – Renovado contrato de serviço especializado de manutenção de sistemas visando manter a continuidade dos serviços na área de TI;
- Empresa VERNET – Renovado contrato de serviço de manutenção de 2 Switches Core Foundry FastIron SuperX visando mantê-los ativos e dar continuidade aos serviços de rede;
- Empresa SIMPRESS – Renovado contrato de serviço de impressão corporativa com manutenção, reposição de peças, software de gerenciamento e técnico residente.

Serviços a Contratar:

- SALA COFRE - Suporte e manutenção preventiva programada e corretiva da Sala Cofre do ambiente de TI. Neste ambiente estão localizados os principais equipamentos, softwares e sistemas de extrema importância para a área de TI do Ministério dos Transportes;
- VIRTUALIZAÇÃO VMWARE – Manutenção, suporte e atualização das licenças de uso do Software VmWare (Virtualização de servidores). Esta ferramenta gerencia todos os servidores virtuais do MT, proporcionando alta disponibilidade com gestão dos recursos dos equipamentos;
- ARMAZENAMENTO - Serviço de manutenção, suporte e atualização do equipamento (hardware) e das licenças de uso de softwares da solução Storage Netapp FAS3140;
- SOLUÇÃO DE CÓPIA/RECUPERAÇÃO – Aprimoramento com mudança do licenciamento de software do NetBackup da modalidade de Agente para Terabyte com serviço de manutenção, suporte e atualização do software de solução de backup; e
- BANCO DE DADOS ORACLE - Serviço de manutenção, suporte e atualização das licenças de uso de Softwares Oracle Enterprise Edition, Oracle RAC, Oracle for Linux e virtualização SGBD Oracle.

Ambiente de Rede Corporativa:

Seguem abaixo, algumas ações e projetos realizados durante o exercício:

- Elaboração do projeto de aquisição de manutenção do storage NetApp FAS3140;
- Elaboração de projeto de aquisição de switches para atender aumento de quantitativo de estações de trabalho na rede MT;
- Implantação do Proxy autenticado no AD – Solução McAfee;
- Elaborado o projeto de aquisição de Software de Gerenciamento de Switches; e
- Documentada a infraestrutura de redes de 2012.

Atendimento a Usuários:

- Elaborados projetos para aquisição de equipamentos de informática conforme demandas solicitadas e de atualização do parque tecnológico.

No ano de 2012, as principais ações tiveram como foco a elaboração do Plano Diretor de Tecnologia da Informação - PDTI.

- Solicitação às Unidades a indicação de seus Representantes para o GT-PDTI;

- Apresentação os Planos de Elaboração e Manutenção do PDTI aos Dirigentes titulares das Unidades (Comitê Gestor de TI);
- Realização de reunião inicial com o GT-PDTI e definição do cronograma de Levantamento e Consolidação nas Unidades;
- Submissão ao GT-PDTI a Estrutura Documental do PDTI;
- Consolidação Geral das Necessidades de TI do MT;
- Validação do Inventário das Necessidades de TI junto às Unidades e orientação sobre a melhoria das justificativas de cada demanda;
- Submissão ao GT-PDTI das Necessidades de TI das Unidades e a Estrutura Documental do PDTI;
- Submissão ao CGTI das Necessidades de TI das Unidades e a Estrutura Documental do PDTI;
- Submissão à Autoridade Máxima da Minuta PDTI;
- Levantamento de Requisitos para contratação de uma Solução de Georreferenciamento nas Unidades demandantes;
- Desenvolvimento da Visão de Projeto – Solução de Georreferenciamento;
- Consolidação das informações das Unidades demandantes no que se refere à Solução de Georreferenciamento;
- Desenvolvimento do Termo de Referência para contratação da Solução de Georreferenciamento;
- Acompanhamento do processo referente à contratação da Solução de Georreferenciamento;
- Levantamento de Requisitos para contratação de uma Solução de Gerenciamento de Processos de Negócio (Business Process Management – BPM) na CGTI;
- Desenvolvimento da Visão de Projeto – Solução de Gerenciamento de Processos de Negócio (Business Process Management – BPM);
- Desenvolvimento do Termo de Referência para Solução de Gerenciamento de Processos de Negócio (Business Process Management – BPM).

➤ **A Coordenação–Geral de Modernização e Organização - CGMO** têm como principais ações a análise, elaboração e formatação do Regimento Interno do Ministério.

- Elaboração de fluxogramas, organogramas e personogramas;
- Adequação/inserção da lista de dirigentes na intranet, no portal e versões impressas;
- Elaboração parcial de placas e sinalizações das unidades organizacionais;
- Preparação para microfilmagem, com adoção de todos os procedimentos necessários, da massa documental de diversos setores do Ministério dos Transportes, incluindo pastas funcionais, memorandos, ofícios relativos a exercícios de 1998, 2001 a 2010, no total de 254.929
- (duzentos e cinquenta e quatro mil, novecentos e vinte e nove) documentos com o consequente arquivamento dos 132 (cento e trinta e dois) microfilmes originais no arquivo de segurança de acordo com as diretrizes do Sistema de Microfilmagem – SIMIC, estando disponíveis para pesquisas na rede interna do Órgão.
- Os trabalhos de microfilmagem (preparação da massa documental) são desenvolvidos atualmente para atender a Coordenação Geral de Recursos Humanos, e outros setores quando solicitados.
- Feita etiquetagem numérica sequencial simples para identificação e contagem das caixas arquivos calculando-se a metragem do material que se encontra disperso em área do SGON 01, chegando-se ao seguinte quantitativo de massa documental:
 - 9.604 (nove mil, seiscentos e quatro) caixas-arquivo, ou seja, 1.345 metros lineares;
 - 78 (setenta e oito) caixas de diferentes dimensões (50 cm cada), algo em torno de 39 (trinta e nove) metros lineares;

- 140 (cento e quarenta) prateleiras de aproximadamente 92 cm de comprimento com documentação diversa no total de 129 (cento e vinte nove) metros lineares;
- Tal levantamento sinalizou para uma massa documental de 1.573 (mil quinhentos e setenta e três) metros lineares de documentos existentes no setor.
- Preservação, conservação e restauração de livros e documentos, bem como encadernações, quando necessário.
- Seleção de documentos históricos e/ou importantes para catalogação (código de catalogação anglo-americano – AACR2), classificação e ordenação alfanumérica.
- Seleção de documentos históricos e/ou importantes para catalogação (código de catalogação anglo-americano – AACR2), classificação e ordenação alfanumérica.
- Elaboração de planilhas contendo dados dos livros e de outros documentos para atendimento da demanda interna e externa.
- Inserção do Sistema Sophia para gestão do acervo bibliográfico.
- Ordenação dos livros nas estantes, de acordo com a Classificação Decimal Universal (CDU), sistema internacional de classificação de Documentos, cuja base está no conceito de que o conhecimento humano pode ser dividido em 10 (dez) partes principais de conhecimento, e estas, por sua vez, podem ser infinitamente divididas numa hierarquia decimal. É um sistema de classificação consolidado e largamente usado pelas bibliotecas em todo o mundo.

O desempenho operacional da Coordenação-Geral de Modernização e Organização nas atividades relacionadas ao extinto DNER obteve indicadores positivos, em razão do planejamento elaborado em 2012, bem como em virtude da análise, instrução e liquidação dos processos elencados na relação de possíveis créditos/débitos do extinto DNER, disponibilizada no site do Ministério dos Transportes em agosto/2011.

A previsão da análise, instrução e liquidação de 192 processos de despesas referentes a exercícios anteriores para os anos de 2012/2013, alcançou em dezembro de 2012 o quantitativo de 96 processos, portanto 52% do quantitativo total.

Aparentemente o percentual sugere um índice médio, mas considerando que a análise dos processos pela CGMO ocorreu somente a partir do Decreto nº 7.717 de 04 abril de 2012, foi alcançado em apenas 08 meses um excelente percentual de desempenho.

O universo dos processos analisados consiste na apreciação de pedidos para pagamento de correção monetária, devolução/ressarcimento de multas de trânsito, autos de infração e convênios realizados pelo extinto DNER.

Dos 96 processos analisados, 63 são autos de infração de trânsito aplicados pelo extinto DNER, que tem a seguinte composição:

- 58 processos foram arquivados conforme o art. 5º, da Portaria GM Nº 174, de 02/09/2009, devido a falta de localização dos credores. Estes processos foram publicados em jornal de grande circulação na tentativa de manifestação dos citados credores, não alcançando êxito. Valor total de R\$ 38.340,20;
- 04 processos estão em análise pela CGMO;
- 01 processo pago do credor INMETRO, no valor de R\$ 217,08.

Os 63 processos de auto de infração totalizaram o valor de 42.398,75; sendo constatada a existência de 20 Notas de Empenho na UG 390056, cancelando-se o valor de R\$ 13.779,62.

Dos 96 processos analisados, 33 são pedidos de Correção Monetária e Convênios firmados pelo extinto DNER, que tem a seguinte composição:

- 14 processos arquivados conforme os artigos 4º e 5º, da PORTARIA GM Nº 174, DE 02/09/2009 (processos que estão com ação judicial e/ou prescritos), após pesquisas efetuadas junto aos credores, TRF (Tribunal Regional Federal) e manifestação da CONJUR/MT;
- 01 processo arquivado da Secretaria de Transportes do Estado do Pará – SETRAN-PARÁ, por não ter atendido todas as solicitações do TCU expedidas no Acórdão 30/22/2009 – Plenário, bem assim na Decisão 535/2000 - Plenário, conforme NOTA Nº 209/2011/CGJA/CONJUR/MT/CGU/AGU/gaba, no valor de R\$ 22.963.820,62. Teve a sua Nota de Empenho devidamente cancelada em 05/12/2011 conforme Despacho s/nº de 07/12/2012 da COEX/SAAD;
- 02 processos da empresa FM Engenharia foram encaminhados à CGRL/SAAD para pagamento, totalizando o valor de R\$ 285.701,97;
- 03 processos foram transferidos para o DNIT, por tratarem de contratos sub-rogados àquela autarquia, de acordo com os Termos de Transferência publicados em Diário Oficial, totalizando o valor de 189.403,70;
- 10 processos que estão em análise pela CGMO sendo:
- 05 processos com Ofício expedido para os credores solicitando manifestação quanto à existência de Ação Judicial dos contratos em desfavor do extinto DNER e para que encaminhem documentos comprobatórios.
- 05 processos estão em análise para posterior encaminhamento a Secretaria Federal de Controle/CGU para manifestação quando a regularidade dos contratos.
- 03 processos encaminhados a CONJUR/MT para análise e manifestação sobre eventual prescrição.

Os processos de pedidos de Correção Monetária Contratos/Convênios firmados pelo extinto DNER, arquivados e transferidos totalizaram o valor de R\$ 32.792.103,79, sendo constatada a existência de 06 Notas de Empenho na UG 390056, totalizando o valor de R\$ 1.262.558,76 que foi devidamente cancelado.

➤ **A Subsecretaria de Planejamento e Orçamento - SPO** atua como Órgão Setorial de Orçamento, Planejamento e Programação Financeira, e tem por finalidade estabelecer a ligação entre as Unidades da Administração Direta e Indireta do Ministério dos Transportes com as Secretarias de Orçamento Federal - SOF, de Planejamento e Investimentos Estratégicos - SPI, com o Departamento de Coordenação e Controle das Empresas Estatais - DEST do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MP, e também com a Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Fazenda – STN/MF.

Dentre a execução das metas e ações estabelecidas, ressaltam-se aquelas referentes à orientação e acompanhamento do orçamento a partir da análise e consolidação das propostas orçamentárias de suas unidades vinculadas até a efetiva aprovação da Lei Orçamentária Anual.

No exercício de 2012, a SPO descentralizou para as Unidades Gestoras deste Ministério (Administração Direta), conforme abaixo indicadas, créditos destinados ao atendimento de gastos com Pessoal e Encargos Sociais, Outras Despesas Correntes e Investimentos:

- » 390004/00001 – Coordenação-Geral de Recursos Logísticos;
- » 390007/00001 – Coordenação-Geral de Recursos Humanos;
- » 390015/00001 – Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S/A;

» 390056/00001 – Subsecretaria de Assuntos Administrativos - SAAD.

A SPO acompanha a execução e proceder à avaliação dos resultados, atendendo às reivindicações das unidades no tocante aos ajustes orçamentários junto à Secretaria de Orçamento Federal - SOF/MP e ao Departamento de Coordenação e Controle das Empresas Estatais – DEST, visando concretizar as solicitações por meio de créditos adicionais e outras alterações orçamentárias.

No que se refere à programação financeira, a SPO tem como meta estabelecer o cronograma anual de desembolso para os diversos Órgãos que compõem esta Pasta; avaliar, consolidar e atender aos pedidos de recursos formulados pelas entidades, condicionada às cotas mensais estabelecidas pela Secretaria do Tesouro Nacional - STN/MF.

Atua também como Setorial do Sistema de Contabilidade Federal, exercendo as atribuições previstas no art. 7º do Decreto 6.976, de 07/10/2009 e como Setorial no Sistema de Administração Financeira Federal de acordo com o Decreto nº 3.590, de 06/09/2000.

A SPO coordena e acompanha o processo de elaboração do Plano Plurianual - PPA, suas revisões e avaliações anuais, por meio do Sistema de Informações Gerenciais e de Planejamento-SIGPlan. Elaborou a Mensagem Presidencial e a Prestação de Contas da Presidência da República – PCPR, em conjunto com representantes das Secretarias e das Unidades Vinculadas a Pasta. Apoia o Secretário-Executivo, por meio da Unidade de Monitoramento e Avaliação – UMA, monitorando a atualização dos dados do SIGplan e orientando os coordenadores de ação nas suas dificuldades, visando garantir a atuação integrada do Órgão para alcance dos objetivos setoriais.

No exercício de 2012, foram apresentadas diversas informações gerenciais que permitiram tomadas de decisões para a definição de prioridades e implementação das políticas públicas do Governo para o setor transportes.

Destaca-se os resultados alcançados por meio do Fórum de Desempenho do Ministério dos Transportes, criado pela Portaria nº 352, de 29 de dezembro de 2011, DOU de 30/12/2011, do qual a SPO faz parte, onde o foco foi direcionado para melhoria dos gastos públicos. Do planejamento efetuado foram estabelecidas metas de desempenho para as Unidades responsáveis pela aplicação dos recursos consignados no Orçamento Geral da União. Foram analisadas as despesas inscritas em restos a pagar, onde foram cancelados R\$ 1.147,8 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 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 2012.

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 7.680, de 17 de fevereiro de 2012 no DOU de 17.2.2012 - Edição extra, Seção I e alterações posteriores.

Foram observados também os limites destinados às despesas com Diárias e Passagens, estabelecidos pelo Decreto nº 7.689, de 02/03/2012 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 desta Subsecretaria, 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 e, conseqüentemente, no BGU – Balanço Geral da União.

Com apoio dos técnicos desta Subsecretaria, foram realizadas diversas adaptações no sistema e banco de dados desenvolvido pela Coordenação – Geral de Modernização e Informática da SAAD/MT, com vistas à obtenção de informações da execução orçamentária e financeira do Orçamento Fiscal e da Seguridade Social, alimentado via extrator de dados do SIAFI, proporcionou um estudo de reestruturação do Sistema de Programação Financeira – SPF, implantado parcialmente.

A execução orçamentária para o exercício de 2012, no que se refere a Outras Despesas Correntes (Custeio) e Capital considerando as disposições contidas no Decreto nº 7.680/2012 representou 87 % do orçamento aprovado pela Lei nº 12.595, de 19 de janeiro de 2012, DOU de 20/01/2012, Seção I, e seus créditos adicionais, conforme demonstrativo adiante indicado.

No que se refere ao limite para pagamento, concedido pelo citado Decreto nº 7.680, de 17 de fevereiro de 2012, Publicado no DOU de 17/02/2012 - Edição extra, Seção I, e alterações posteriores, foram destinados à programação financeira das entidades vinculadas a este Órgão, por meio de cotas mensais, 61,5 % do limite para movimentação de empenho mais Restos a Pagar, sendo importante esclarecer que os recursos direcionados às sentenças judiciais, pessoal e encargos, inversões financeiras do Fundo da Marinha Mercante e destaques recebidos foram excepcionalizados pelo mencionado Decreto.

COMPARATIVO DA DOTAÇÃO AUTORIZADA E LIMITES CONCEDIDOS PARA OUTROS CUSTEIOS E CAPITAL							
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	18.797,4	16.279,0	10.027,5	16.183,6	11.723,5	61,5%	87%
Fontes próprias e tesouro							
Obs: Não está incluso Sentenças Cíveis Inversões Financeiras do FMM e Crédito Extraordinário							
[A] - Despesas sujeitas aos limites de empenho e pagamento do Decreto nº 7.680 de 17/2/2012.							
[C] - Composição do Limite para Empenho (Disponibilizado) R\$ 16.279,0							
- Demais Ações R\$ 1.110,1							
- PAC R\$ 15.168,9							
[E] - Composição do Limite de Pagamento de R\$ 16.183,6							
- Demais Ações R\$ 1.014,7							
- PAC R\$ 15.168,9							
[F] - Pagamento do Orçamento de 2012 e Restos a Pagar							

Tabela XI – Comparativo da Dotação Autorizada e Limites Concedidos Para Outros Custeios e Capiial

Destaca-se agora, as principais atuações dos órgãos específicos singulares, cujas contas estão consolidadas no Relatório de Gestão da Secretaria-Executiva, quais sejam: a Secretaria de

Política Nacional de Transportes – SPNT e a Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes - SEGES.

- **A Secretaria de Política Nacional de Transportes - SPNT** inicia a apresentação da execução do seu plano de metas por meio dos seguintes estudos:

Estudo para Reavaliação das Estimativas e Demanda de Transportes de Cargas e Passageiros e das Metas e Projeções do PNLT. Contrato nº 018/2010-MT – Consórcio Logit/Gistran.

Foram concluídos, em 2012, os trabalhos de “Reavaliação de Estimativas e Metas do PNLT”, onde se realizou uma total revisão da versão original (2007) do estudo, com especial destaque para avanços metodológicos como a atualização dos dados macroeconômicos, o refinamento no tratamento e na alocação da carga geral, o aumento dos produtos e dos setores econômicos analisados, além da elevação do ano-horizonte do Plano, que passou de 2023 para 2031, conforme se apresenta em seus novos portfólios de projetos.

A Reavaliação de Estimativas e Metas do PNLT, contratada por licitação pública, foi realizada pelo Consórcio LOGIT-GISTRAN, com o suporte da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas da Universidade de São Paulo – FIPE/USP.

Toda a documentação relativa ao estudo, como o Relatório Final do PNLT, os Portfólios e o Atlas de Projetos, bem como o Banco de Dados do Plano, estão disponibilizados no site do Ministério dos Transportes.

Principais impactos dos resultados:

Atualização dos dados macroeconômicos e ampliação do ano-horizonte do PNLT, passando de 2023 para 2031.

Informações relevantes:

Tabela XII - Valor estimado do Portfólio de Projetos por Vetores (incluídos os projetos do PAC)

Vetor	Modo de Transporte ou Tipo							Total (R\$ MM)
	Rodoviário	Ferrovário	Hidroviário	Dutoviário	Terminais	Aeroviário	Portuário	
Amazônico	18.914	14.414	4.896	-	1.332	1.464	998	42.018
Centro-Norte	13.071	14.248	5.738	1.572	234	860	4.431	40.152
Centro-Sudeste	20.547	73.770	8.058	80	738	8.108	7.474	118.774
Leste	21.290	41.854	260	210	41	4.422	23.342	91.420
Nordeste Meridional	21.067	11.779	358	-	77	1.273	4.552	39.107
Nordeste Setentrional	14.908	9.246	67	500	29	3.308	4.000	32.059
Sul	20.042	24.655	1.178	-	238	3.023	11.107	60.244
Brasil	129.839	189.967	20.555	2.362	2.689	22.459	55.904	423.774

Figura 07 – Gráfico de Distribuição modal da matriz de transportes em 2011:

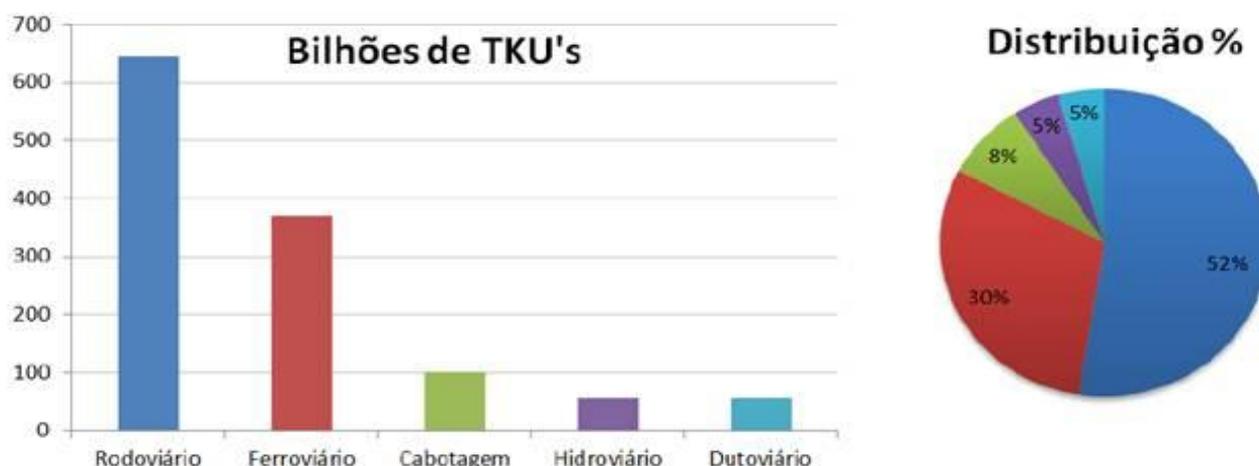


Tabela XIII - Comportamento da Distribuição modal da matriz de transportes até 2031

	Rodoviário	Ferroviário	Hidroviário	Dutoviário	Cabotagem
2011	52%	30%	5%	5%	8%
2015	44%	36%	6%	7%	7%
2019	40%	40%	6%	6%	8%
2023	39%	42%	6%	4%	9%
2027	38%	43%	6%	4%	9%
2031	38%	43%	6%	4%	9%

Elaboração de Estudos e Pesquisas de Engenharia de Tráfego. Termo de Cooperação n° 02/2010/SPNT/MT – Departamento de Educação e Cultura do Exército – DECEX/EB – Ministério da Defesa.

Este estudo, encerrado em 2012, visou à coleta de dados, ao tratamento e à consolidação das informações sobre o tráfego diário médio anual nas rodovias federais e a elaboração de matrizes de origem e destino de mercadorias e passageiros para atualização da Base de Dados Georreferenciada do PNLT.

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

As informações sobre o tráfego rodoviário nacional são importantes para subsidiar o planejamento estratégico da Nação no que diz respeito à sua infraestrutura de transporte.

O Plano Nacional de Logística e Transporte - PNLT utiliza modelos de transporte que dependem basicamente de informações atuais sobre o tráfego rodoviário nacional. Entretanto, os dados sobre os volumes diários de tráfego nas rodovias, suas sazonalidades, origens e destinos, características das cargas transportadas e as motivações das viagens de passageiros, carecem de

mecanismos permanentes para a sua obtenção. Assim, na falta de contagens permanentes, se faz necessário executar pesquisas de tráfego em segmentos rodoviários específicos, ou seja, em pontos estratégicos localizados no território nacional, para contar e classificar as viagens, durante um período de 24 horas, por pelo menos uma semana, bem como obter uma amostra dos padrões de deslocamento (origem/destino). Estas informações alinhadas à infraestrutura de transporte nacional permitem uma adequação do planejamento nacional de transporte para responder aos desejos dos usuários.

Uma pesquisa de tráfego busca conhecer, por intermédio de métodos sistemáticos de coleta de dados de tráfego e modelagem de transportes, o quantitativo de veículos que circulam por uma determinada via (contagem volumétrica classificatória – CVC), assim como as origens e os destinos (pesquisa de origem e destino - O/D) das viagens realizadas pelos diferentes tipos de veículos em uma determinada rede de transporte, em um período específico de tempo.

A Figura 04 mostra o fluxo diário de veículos por sentido e por tipo de veículo (contagem volumétrica classificatória – CVC) para um determinado posto. O gráfico de barras da figura mostra o volume total de veículos por dia da pesquisa. Por outro lado, o outro gráfico mostra a distribuição percentual do volume de veículos distribuídos conforme o tipo de veículo.

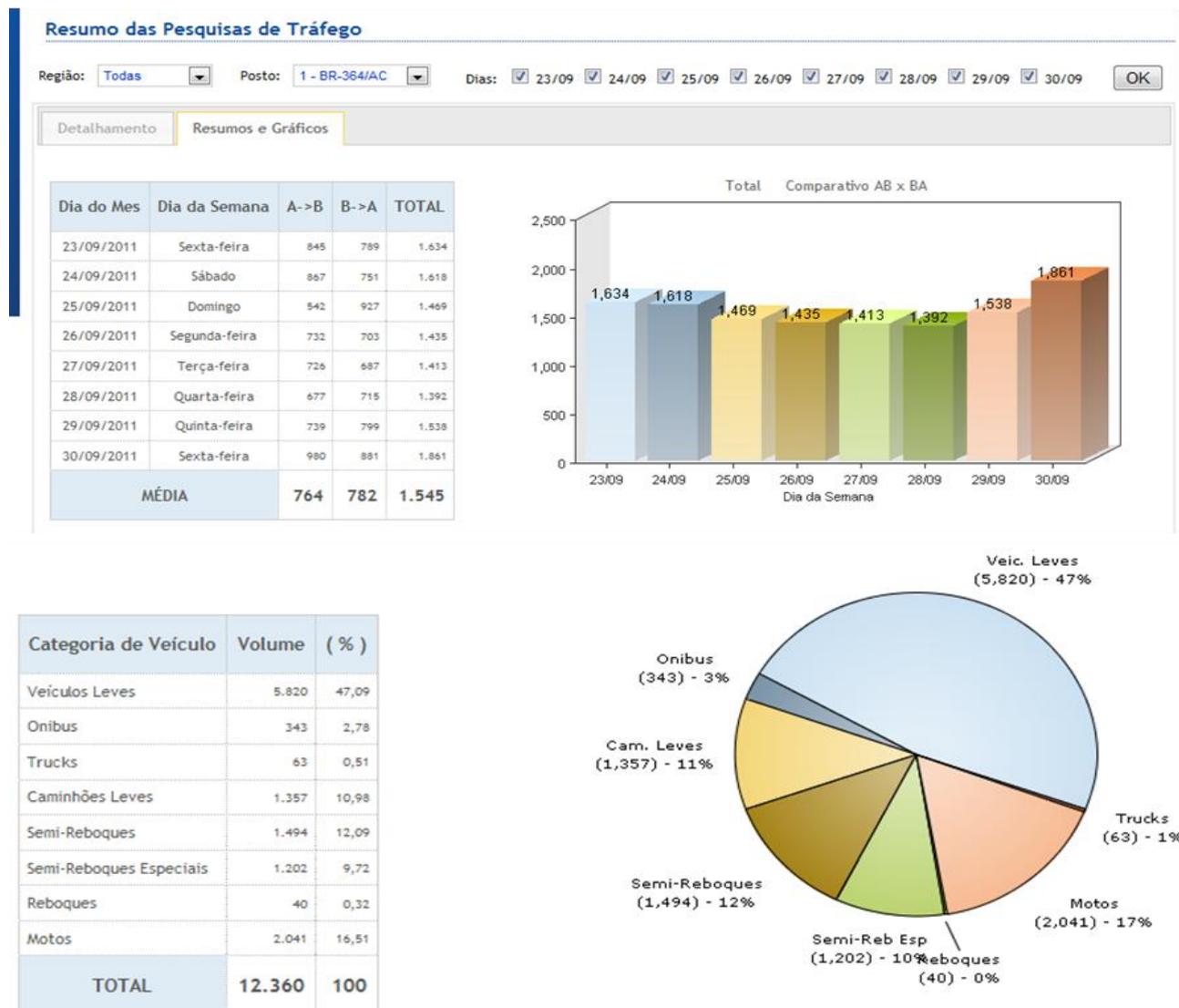


Figura 08 – Gráfico de exemplo de relatório e gráfico percentual de volumes por dia e posto.

O Volume Médio Diário Anual – VMDA foi obtido a partir da rede de simulação após a fase de alocação do tráfego. Os fluxos alocados nos segmentos foram, então, corrigidos com fatores de sazonalidade.

As pesquisas foram realizadas em períodos diferentes do ano de 2011 (em maio, setembro, e novembro) e assim, pode-se avaliar se houve diferença estatisticamente significativa entre os volumes de tráfego medidos nas três épocas, por influência de efeitos sazonais.

A Tabela XIV, que se segue, apresenta o VMDA obtido para o ano de 2011 nos segmentos rodoviários dos 120 postos de pesquisa utilizados. Esta tabela também exhibe o VMDA do ano de 2005 definidos pelo PDNEP nos segmentos compatíveis.

De maneira geral, ao comparar VMDA-2011 e o VMDA-2005, verifica-se um crescimento médio de tráfego da ordem de 9,2% ao ano.

Tabela XIV – Comparação da evolução do volume médio diário anual – VMDA com base nas semanas de pesquisas realizadas em 2005 e 2011.

Posto	VMDA 2005	VMDA 2011	Posto	VMDA 2005	VMDA 2011	Posto	VMDA 2005	VMDA 2011
1	1.779	1.545	41	4.292	3.468	81	803	1.980
2	*	4.801	42	1.435	3.467	82	4.040	6.143
3	7.211	13.123	43	3.113	4.453	83	7.758	11.330
4	4.621	5.449	44	2.330	3.682	84	2.776	4.527
5	1.875	3.873	45	6.277	8.976	85	5.515	7.870
6	7.359	9.468	46	21.701	33.405	86	4.645	5.919
7	4.837	7.636	47	12.795	19.124	87	2.495	3.991
8	7.410	14.463	48	3.873	7.026	88	1.908	2.408
9	5.391	6.084	49	4.635	5.707	89	1.070	1.797
10	1.274	3.570	50	2.330	3.575	90	6.652	10.814
11	2.718	3.234	51	3.625	4.363	91	1.449	1.367
12	590	1.475	52	3.587	4.292	92	20.797	32.177
13	6.777	12.293	53	5.959	8.340	93	36.009	50.074
14	1.421	2.062	54	2.843	6.623	94	13.829	18.725
15	8.068	12.054	55	2.184	2.652	95	14.104	19.626
16	8.818	12.407	56	8.816	15.637	96	4.694	4.977
17	6.316	13.182	57	7.814	14.579	97	4.417	6.001
18	4.991	5.797	58	6.090	8.726	98	6.744	8.158
19	3.167	6.912	59	1.987	3.227	99	2.683	4.696
20	2.407	3.418	60	11.421	20.558	100	2.794	4.020
21	7.720	17.399	61	4.902	4.270	101	10.527	13.531
22	3.108	4.485	62	2.929	3.998	102	7.205	11.294
23	7.409	12.317	63	2.407	4.119	103	37.648	57.151
24	*	3.220	64	1.887	3.060	104	23.448	22.450
25	6.522	12.849	65	3.062	5.237	105	3.018	4.136
26	3.015	5.031	66	13.562	16.306	106	16.739	26.132
27	4.959	6.580	67	7.392	6.449	107	3.216	6.271
28	*	8.861	68	6.334	9.239	108	2.636	3.723
29	2.436	3.718	69	12.583	17.115	109	2.472	4.082
30	2.516	4.332	70	2.468	3.198	110	*	748
31	13.250	25.804	71	19.603	25.258	111	*	4.181
32	28.583	42.736	72	4.752	6.944	112	*	18.263

33	6.873	11.114	73	8.411	13.315	113	*	20.812
34	6.504	10.499	74	10.311	17.707	114	*	4.756
35	6.110	6.516	75	22.078	33.290	115	*	3.672
36	5.633	8.989	76		6.620	116	*	44.918
37	6.473	9.941	77	3.642	5.336	117	*	18.908
38	4.809	9.572	78	12.916	15.864	118	*	25.636
39	4.761	6.329	79	1.586	5.338	119	*	5.756
40	3.333	5.449	80	3.158	4.499	120	*	11.990

Essa Pesquisa considerou 115 produtos, entretanto, dada a classificação utilizada pelo PNLT, eles foram organizados e classificados de acordo com os mesmos critérios válidos para o PNLT para que análises pudessem ser efetuadas e os resultados utilizados na sua revisão.

A Tabela XV apresenta informações considerando o transporte rodoviário total referente aos 120 postos de pesquisa.

Tabela XV- Relação percentual viagens por tipo de carga transportada para cada uma das categorias de veículo-Fase 2

Tipo de Caminhão	Classe de portabilidade da carga (%)									Total de veículos
	Carga Embalada	Carga Refrigerada	Carga solta (peças e volumes)	Cargas Vivas	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	Outros Produtos	Vazio	Total	
Caminhão Leve	29,2%	3,0%	9,3%	1,5%	2,6%	12,3%	2,3%	39,8%	46,9%	94.307
Semirreboque	31,9%	3,7%	12,7%	0,7%	4,8%	16,2%	2,4%	27,6%	39,5%	79.375
Semirreboque Especial	23,8%	0,5%	5,2%	0,2%	8,3%	32,4%	1,6%	28,0%	12,9%	25.903
Reboque	23,1%	0,7%	6,0%	1,8%	6,3%	23,1%	1,1%	37,9%	0,7%	1.372
Total	29,6%	3,0%	10,1%	1,0%	4,2%	16,5%	2,2%	33,4%	100,0%	200.957

Nas pesquisas de origem e destino realizadas – O/D, foram entrevistados 1.082.991 condutores de veículos nas principais rodovias do sistema rodoviário nacional. Desse total, 729.760 foram condutores de veículos de passeio, 53.710 foram motociclistas, 15.043 condutores de ônibus, e 284.478 condutores de veículos de carga.

A partir dos dados da pesquisa O/D, algumas inferências foram realizadas com relação às informações socioeconômicas como a relação entre Renda Média e Motivo da Viagem, as Figuras 5 e 6 apresentam distribuições percentuais das entrevistas realizadas aos condutores de veículos de passeio e de motocicletas, por fase da pesquisa.

Com relação ao motivo da viagem, observa-se uma maior concentração dos usuários de veículos de passeio (cerca de 50%) realizando viagens com motivação relacionada a trabalho.

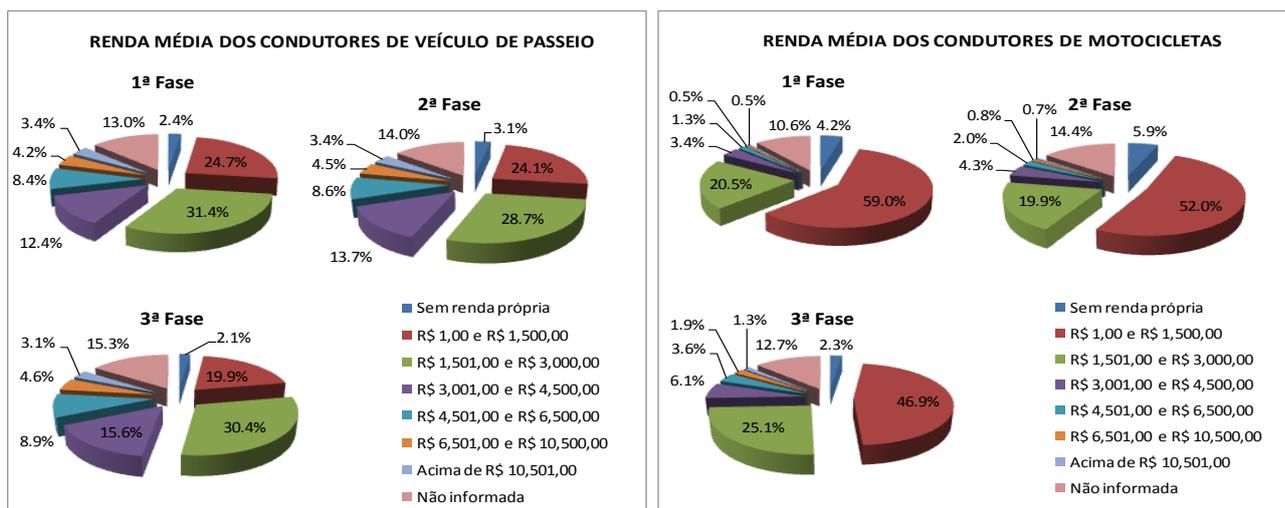


Figura 09 – Gráfico Análise da renda média dos condutores de veículo de passeio e de motocicletas.

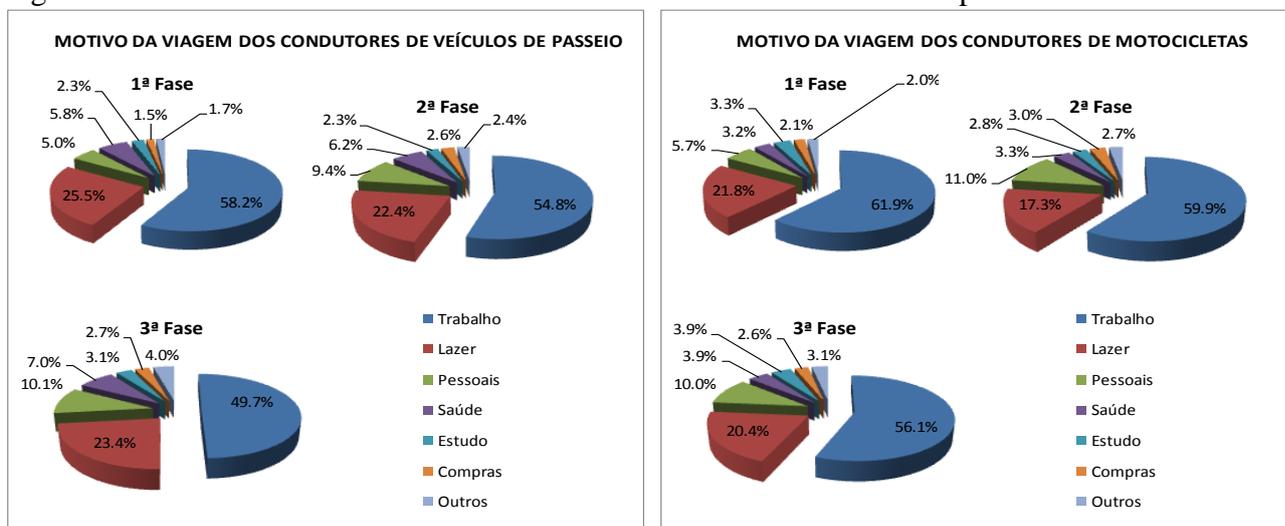


Figura 10 – Análise das viagens dos condutores de veículo de passeio e de motocicletas conforme o motivo.

Os resultados dessas pesquisas servem como elementos técnicos para que sejam adotadas suposições ou consideradas tendências sobre as características das viagens rodoviárias, analisadas para os deslocamentos de pessoas e cargas.

As informações obtidas apresentaram novos resultados quanto às questões de transporte de cargas e passageiros, em relação à campanha realizada em 2005, permitindo reavaliar o tráfego nacional por diversos eixos rodoviários de elevada importância para o desenvolvimento nacional, e também por região geográfica.

Com base nas análises apresentadas cabe indicar uma revisão das metas de investimentos propostas no PNLT, considerando a redução significativa em médio e longo prazo, do custo do transporte para a sociedade, particularmente visando o trabalhador.

Os dados coletados nessas pesquisas já foram disponibilizados aos técnicos dos Governos Federal, Estadual e entidades empresariais da área de transportes, além de outros interessados e continuam disponíveis para consultas no site do Ministério dos Transportes.

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

Destaca-se que este trabalho, em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT desenvolvido pelo Departamento de Educação e Cultura do Exército – DECEEx, permitiu que se alcançasse uma expressiva e consistente base de dados de tráfego.

Principais impactos dos resultados: a utilização dos resultados dessas pesquisas, quando foram contados e classificados mais de 12 milhões de viagens e entrevistados mais de um milhão de usuários, vem propiciando o aumento da eficiência quando da execução de planos, programas e projetos do setor de transportes.

Desenvolvimento de Estudos e Pesquisas de Natureza Científica e Tecnológica, visando a Avaliação da Eficácia da Execução do Planejamento Governamental no Setor de Transportes. Termos de Cooperação n°s 01/2010/SPNT/MT e 01/2011/SPNT/MT – Departamento de Educação e Cultura do Exército – DECEEx/EB – Ministério da Defesa.

O referido trabalho, concluído em 2012, objetivou o desenvolvimento de estudos voltados para averiguação da eficácia da política de transportes, instrumentalizada no PNLT, considerando os aspectos institucionais, orçamentários, técnicos e econômicos.

A avaliação da eficácia executiva do plano governamental de investimento em transportes, executado em atendimento aos Termos de Cooperação N°s 01/2010 e 01/2011, firmado entre a Secretaria de Política Nacional de Transportes – SPNT/Ministério dos Transportes e o Departamento de Educação e Cultura do Exército – DECEEx/Exército Brasileiro, permitiu através de indicadores, análises referentes à execução dos projetos de infraestrutura de transporte pelo portfólio do Plano Nacional de Logística e Transporte – PNLT.

Dessa forma, são apresentados aqui alguns pontos relevantes sobre a avaliação da eficácia do portfólio de projetos do PNLT e do PAC.

Este trabalho teve como objetivo subsidiar o Ministério dos Transportes na sua Secretaria de Política Nacional de Transporte – SPNT/MT, quanto às análises referentes à execução dos projetos de infraestrutura de transporte pelo portfólio do Plano Nacional de Logística e Transporte – PNLT. Para isso foram realizados estudos e pesquisas preliminares a partir do portfólio de projetos do PNLT e do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC com o intuito de identificar a abrangência de execução das instituições executoras e as fases executivas dos projetos de infraestrutura de transporte propostos pelo Planejamento Governamental para o modo rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário e aeroportuário no período de 2008-2011. Estes estudos serviram de subsídio para a elaboração de uma análise estruturada das informações resultando em uma única ficha de identificação por projeto.

A consolidação e análise das informações destes projetos proporcionou o desenvolvimento dos indicadores de pertinência, conformidade e temporalidade que servem de base para a avaliação da eficácia do PNLT no período em estudo.

Assim, estas avaliações sobre os investimentos e particularidades, geraram diretrizes para o desenvolvimento de um Sistema de Painel de Controle dos Indicadores de Eficácia do PNLT, que é dividido em módulo consulta e módulo cadastro; onde no primeiro o usuário pode apenas visualizá-los e no segundo, tem a possibilidade de alteração, inclusão ou até exclusão de projeto, seja ele do portfólio do PNLT ou do PAC.

Os estudos preliminares dos projetos rodoviários, ferroviários, hidroviários, portuários e aeroportuários do PNLT (período 2008-2011) e do PAC 1 orientaram a pesquisa sobre os tipos de informações a serem coletadas, tanto nos aspectos técnicos quanto nos institucionais, para a formação dos parâmetros e métodos a serem utilizados na coleta de informações junto às

instituições executoras (DNIT, VALEC, SEP, Infraero) pela Secretaria de Política Nacional de Transportes.

Uma das fases desta pesquisa de informação para subsidiar os estudos de eficácia do PNLT é a identificação do que o planejamento estratégico do Ministério dos Transportes propôs para o período 2008-2011, do que foi efetivamente acatado pelo Governo e, já nas instituições executoras, do que está sendo implantado. A compreensão dessas diferenças é fundamental para a consolidação das informações pesquisadas, no contexto do “ciclo de vida” executivo dos projetos.

Para possibilitar uma análise sobre os projetos, algumas das principais informações a serem coletadas são as seguintes:

- O Programa de Governo ao qual pertence, quando existe;
- O tipo de obra (projeto) segundo classificação normativa da instituição executora (como exemplo o DNIT);
- Sua descrição técnica (Trecho; Subtrecho; Nome da rodovia, ferrovia e/ou hidrovía; Título do Projeto; Unidade da Federação que projeto se insere);
- Seu regime de administração (forma de implantação);
- Seu custo estimado;
- Seu custo orçado no planejamento federal;
- A unidade administrativa responsável;
- A unidade orçamentária responsável;
- Data de início e fim do projeto;
- Fases do projeto (Planejamento, EVTEA, Projeto Básico, EIA/RIMA, Projeto Executivo, Projeto Básico Ambiental, Obra);
- Status do projeto (Andamento, Paralisada, Cancelada, Suspensa, Concluída).

Essas informações correspondem às atividades internas das instituições, além do gerenciamento externo, ou seja, aquelas de acompanhamento dos serviços de terceiros, principalmente na fase de obra.

Todas as informações coletadas para preenchimento das fichas são fundamentais para que sejam gerados os indicadores de eficácia, relativos ao portfólio do PNLT de curto prazo, como, também, para as avaliações de revisão dos projetos e das obrigações executivas de médio e longo prazo dos projetos rodoviários, ferroviários, hidroviários, portuários e aeroportuários.

A avaliação da eficácia do PNLT provém dos resultados dos estudos e das pesquisas realizadas nas etapas anteriores, com intuito de identificar a efetividade da implantação de ações executivas considerando como referência as indicações de projetos apresentadas em seu portfólio.

Para classificar o desempenho da eficácia desses indicadores, é atribuída uma escala que considera uma classificação “Regular” associada ao índice de 50,00% (Figura 11). A partir desse ponto, têm-se outras classificações.



Figura 11 – Escala de apropriação do grau de desempenho executivo do indicador.

O indicador de pertinência verifica se as indicações dos projetos do PNLT no período 2008-2011 foram consideradas pelos projetos governamentais em execução (percentual de pertinência considerando todos os projetos indicados).

Os índices definidos para tratar a pertinência executiva dos projetos foram: Índice de Pertinência Executiva – *IPE*, Índice de Pertinência Executiva Complementar – *IPC* e Índice de Pertinência Complementar Propositiva – *ICP*.

O Índice de Pertinência Executiva – *IPE* avalia qual a percentagem de “projetos” do Plano de Aceleração do Crescimento – PAC (PPA 2008-2011), independente da fase executiva, que possuem relação com as indicações de projetos do PNLT. Estabelece o desempenho da eficácia do PNLT para cada modo de transporte naquilo que esta sendo executado e não no que foi proposto pelo plano, ou seja, não revela a efetiva percentagem de projetos indicados no portfólio do PNLT.

Permite uma avaliação de forma global, ou seja, para todos os projetos; considerando os Vetores Logísticos e modos de transportes. A percentagem desta avaliação é calculada através da seguinte fórmula:

$$IPE_v^m = \left(\frac{\text{Número de Projetos em Execução que Pertencem ao PNLT}}{\text{Número Total de Projetos em Execução}} \right)^m_v$$

onde:

- *m*: modo de transportes (rodoviário, “*r*”; ferroviário, “*f*”; hidroviário/navegação fluvial, “*h*”; portuário, “*p*”; e aeroportuário, “*a*”);
- *v*: Vetor Logístico (Amazônico, “*AM*”; Centro-Norte, “*CN*”; Nordeste Setentrional, “*NS*”; Nordeste Meridional, “*NM*”; Centro-Sudeste, “*CS*”; Leste “*L*”, e Sul “*S*”).

Como exemplo, pode-se verificar pela Figura 11, que, caso o indicador *IPE* fosse aplicado para avaliar a relação de desempenho da eficácia do PNLT quanto ao modo rodoviário, no tocante à pertinência executiva, seria possível classificar entre “*Bom*” e “*Ótimo*” (referência dada pela escala definida) para o Vetor Logístico Centro-Norte, dado por:

$$IPE_{CN}^r = 76,47\% \rightarrow \text{"BOM}^+ / \text{ÓTIMO}^- \text{"}$$

A indicação dos sinais (+, -) informa que o índice aproxima-se mais da classificação “*Bom*” do que de “*Ótimo*”.

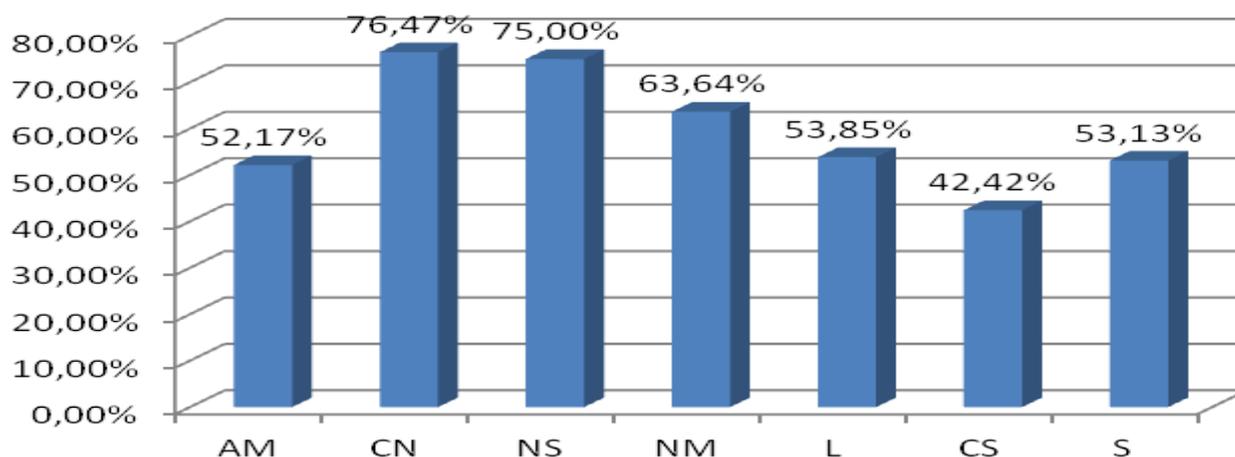


Figura 12 – Gráfico com percentual das obras em execução governamental que pertencem às indicações do portfólio do PNLT, modo rodovia, por Vetor Logístico, período 2008-2011.

Analisando os valores da Figura 12, pode-se verificar, por exemplo, que os projetos indicados no PNLT (2008-2011) para o modo rodoviário possuem um desempenho mais relevante para os Vetores Logísticos Centro-Norte (CN) e Nordeste Setentrional (NS) em relação aos demais Vetores.

Quando retirada a média ponderada dos índices *IPE* (Tabela XVI), incluindo os apresentados na Figura 12, tem-se:

Tabela XVI – Valor do *IPE* médio por modo, período 2008-2011.

PROJETOS	RODO (% PNLT)	FERRO (% PNLT)	HIDRO (% PNLT)	PORTO (% PNLT)	AÉREO (% PNLT)
<i>IPE</i> médio	57,23%	80,49%	71,74%	90,32%	98,90%

O *IPE*_{médio} serve, para uma conferência de pertinência dos projetos que pertencem a mais de um Vetor Logístico e não para aferição da eficácia propriamente dita. Utilizando a fórmula citada anteriormente, tem-se na Tabela XVI os valores do *IPE* para cada modo e respectivos Vetores Logísticos.

Tabela XVII – Classificação multimodal do *IPE*, período 2008-2011.

Vetor	RODO	FERRO	HIDRO	PORTO	AÉREO	Classificação Multimodal
BR	56,10%	80,65%	71,79%	90,32%	98,90%	<i>IPE</i> =73,88%, "BOM ⁺ /ÓTIMO"
AM	52,17%	100,00%	71,43%	0,00%	100,00%	<i>IPE</i> _{AM} =70,90%, "BOM ⁺ /ÓTIMO"
CN	76,47%	100,00%	50,00%	100,00%	100,00%	<i>IPE</i> _{CN} =83,78%, "BOM ⁺ /ÓTIMO"
NS	75,00%	85,71%	S/C	77,78%	100,00%	<i>IPE</i> _{NS} =83,67%, "BOM ⁺ /ÓTIMO"
NM	63,64%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	<i>IPE</i> _{NM} =75,76%, "BOM ⁺ /ÓTIMO"
L	53,85%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	<i>IPE</i> _L =79,31%, "BOM ⁺ /ÓTIMO"
CS	42,42%	78,57%	58,33%	100,00%	95,65%	<i>IPE</i> _{CS} =67,06%, "REGULAR/BOM ⁺ "
S	53,13%	42,86%	100,00%	100,00%	100,00%	<i>IPE</i> _S =67,24%, "REGULAR/BOM ⁺ "

Conforme as classificações do *IPE* para todos os modos apresentadas na Tabela XVII, caracterizando os projetos no contexto multimodal, encontram-se superiores aos valores obtidos pelo modo rodoviário e inferior aos demais modos. Isso deixa claro o peso que os projetos rodoviários possuem nos resultados desse índice.

Levando em consideração que as instituições executoras e o PNLT normalmente referenciam os projetos por quilômetros, o atendimento da análise de quanto do PNLT está sendo executado pode ser obtida com confiança, utilizando-se como unidade de avaliação o “quilômetro” conforme demonstrado a seguir.

O Índice de Pertinência Executiva Complementar - IPC equivale ao conceito do *IPE*; contudo, corrige essa visão pela mudança de unidade de avaliação, ou seja, de “projeto” para “quilômetro”, avaliando, em relação ao total de quilômetros em execução governamental, quantos deles pertencem às indicações de investimentos do PNLT.

Assim, o *IPC* trata do desempenho da eficácia do PNLT, considerando, para os modos rodoviário, ferroviário e hidroviário (projetos com características lineares), a unidade quilômetro (km), revelando, dessa forma, o desempenho da eficácia do PNLT pelas ações executivas governamentais, em relação às transformações físicas, pela implantação de novos segmentos viários e/ou da capacidade de vias existentes.

Conforme o conceito e a definição estabelecidos no item anterior, o *IPC* é dado pela seguinte notação, semelhante ao *IPE*:

$$IPC_v^m = \left(\frac{\text{Quant. de km dos Projetos em Execução que Pertencem ao PNLT}}{\text{Total de km dos Projetos em Execução}} \right)_v^m$$

Considerando-se m e v pelos mesmos critérios estabelecidos anteriormente, pode-se verificar que o IPC global do modo rodoviário e ferroviário revela um desempenho diferente daquele apresentado pelo respectivo IPE :

$$IPC^r = 77,15\% \rightarrow "BOM^+ / \acute{O}TIMO^-"$$

$$IPC^f = 77,81\% \rightarrow "BOM^+ / \acute{O}TIMO^-"$$

Comparando o IPE^r com o IPC^r , verifica-se que o percentual de 56,10% representam 77,15% das extensões quilométricas do total de quilômetros rodoviários em execução governamental no período 2008-2011. Já para o modo ferroviário ocorre ao contrário, onde o IPE^f indica que 80,65% dos projetos em execução governamental pertencem às indicações do PNLT; contudo, em termos quilométricos, essa pertinência corresponde a um percentual menor, no caso, 77,81% da extensão total desses projetos. Portanto, os dois índices são importantes e complementares na avaliação da eficácia do PNLT.

Com intuito de ajustar a visão da eficácia do PNLT sobre as ações governamentais em execução e sobre o que o plano esperava que ocorresse durante o período de execução (2008-2011), tem-se o Índice de Pertinência Complementar Propositivo – ICP .

O Índice de Pertinência Complementar Propositiva – ICP verifica a quantidade de quilômetros (rodovia/ferrovia) do PNLT que estão em execução governamental, em determinado período, em relação ao total de quilômetros (rodovia/ferrovia) indicados pelo próprio portfólio de projetos do PNLT para o mesmo período.

Permite ajustar a visão do IPC em percentuais de quilômetros de investimentos em rodovias e ferrovias em execução, considerando-se quanto, efetivamente, esse percentual atende ao total das proposições do PNLT para determinado período de investimento. Esta análise é feita através do seguinte cálculo:

$$ICP_v^m = \left(\frac{\text{Quant. de km dos Projetos em Execução que Pertencem ao PNLT}}{\text{Total de km dos Projetos Previstos no PNLT}} \right)_v^m$$

Com base na fórmula acima, o ICP global para o modo rodoviário e ferroviário apresentam os seguintes desempenhos:

$$ICP^r = 47,48\% \rightarrow "RUIM^- / REGULAR^+ "$$

$$ICP^f = 83,19\% \rightarrow "BOM^+ / \acute{O}TIMO^- "$$

Cabe destacar que o ICP apresentado para o modo ferroviário considera somente os projetos federais voltados para o transporte de cargas e os projetos do tipo Trem de Alta Velocidade – TAV para efetuar comparação com as ações governamentais, pois esses tipos de projetos em execução são efetivamente de responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. e da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

A tabela 4 apresenta um comparativo entre os índices descritos acima em relação ao modo rodoviário e ferroviário de onde são retiradas algumas análises como:

- As ações governamentais executadas no período 2008-2011, para o modo rodoviário, apresentam-se aquém, em termos de execução física, medida em quilômetros rodoviários, da proposta do PNLT para o mesmo período;

- O valor do ICP^r global indica que 47,48% do total de quilômetros indicados pelo PNLT, entre 2008 e 2011, foram acatados pelas ações governamentais;
- No modo rodoviário, em termos globais, em unidades de avaliação por projetos, verifica-se pelo IPE^r que o desempenho da eficácia do PNLT equivale a 56,10%, e, esse percentual, se analisado em termos quilométricos, equivale a 77,15% do total dos quilômetros de rodovias federais acatados na execução governamental no período 2008-2011;
- Contudo, os 77,15% equivalem, para o mesmo período, a 47,48% do total de quilômetros rodoviários que se esperava executar segundo o portfólio de projetos do PNLT;
- Resumidamente, deduz-se que, tanto na avaliação global como por Vetor Logístico, o PNLT não foi executado plenamente, conforme os valores do ICP^r ;
- No modo ferroviário, a Tabela XV permite deduzir que o desempenho da eficácia do PNLT em termos administrativos demonstra que as indicações de projeto do PNLT contribuíram significativamente para as decisões governamentais de investimentos em projetos ferroviários, no período 2008-2011, conforme os valores e as classificações do IPE^f ;
- Com os valores e as classificações do ICP^f , verifica-se 83,19% das indicações de investimentos ferroviários do PNLT, para 2008-2011, foram acatados;
- Analisando os valores e classificações do modo rodoviário e ferroviário, verifica-se que o desempenho executivo do modo ferroviário, em todos os aspectos tratados, apresenta-se nas ações governamentais com maior significância em relação àqueles do modo rodoviário, com exceção do Vetor Logístico Sul – S.

Tabela XVIII – Comparação entre o IPE , o IPC e o ICP , modo rodoviário e ferroviário por Vetor Logístico, período 2008-2011.

Rodovias						
Vetor	IPE^r	Classificação IPE^r	IPC^r	Classificação IPC^r	ICP^r	Classificação ICP^r
BR	56,10%	$IPE^r=56,10\%$, "REGULAR" /BOM"	77,15%	$IPC^r=77,15\%$, "BOM" /ÓTIMO"	47,48%	$ICP^r=47,48\%$, "RUIM" /REGULAR"
AM	52,17%	$IPE_{AM}^r=52,17\%$, "REGULAR" /BOM"	86,32%	$IPC_{AM}^r=86,32\%$, "BOM" /ÓTIMO"	67,22%	$ICP_{AM}^r=67,22\%$, "REGULAR" /BOM"
CN	76,47%	$IPE_{CN}^r=76,47\%$, "BOM" /ÓTIMO"	89,52%	$IPC_{CN}^r=89,52\%$, "BOM" /ÓTIMO"	59,50%	$ICP_{CN}^r=59,50\%$, "REGULAR" /BOM"
NS	75,00%	$IPE_{NS}^r=75,00\%$ "BOM"	79,24%	$IPC_{NS}^r=79,24\%$, "BOM" /ÓTIMO"	37,69%	$ICP_{NS}^r=37,69\%$, "RUIM" /REGULAR"
NM	63,64%	$IPE_{NM}^r=63,64\%$, "REGULAR" /BOM"	94,05%	$IPC_{NM}^r=94,05\%$, "BOM" /ÓTIMO"	50,01%	$ICP_{NM}^r=50,01\%$, "REGULAR"
L	53,85%	$IPE_L^r=53,85\%$, "REGULAR" /BOM"	52,62%	$IPC_L^r=52,62\%$, "REGULAR" /BOM"	20,96%	$ICP_L^r=20,96\%$, "PÉSSIMO" /RUIM"
CS	42,42%	$IPE_{CS}^r=42,42\%$, "RUIM" /REGULAR"	62,73%	$IPC_{CS}^r=62,73\%$, "REGULAR" /BOM"	47,51%	$ICP_{CS}^r=47,51\%$, "RUIM" /REGULAR"
S	53,13%	$IPE_S^r=53,13\%$, "REGULAR" /BOM"	65,12%	$IPC_S^r=65,12\%$, "REGULAR" /BOM"	51,57%	$ICP_S^r=51,57\%$, "REGULAR" /BOM"
Ferrovias						
Vetor	IPE^f	Classificação IPE^f	IPC^f	Classificação IPC^f	ICP^f	Classificação ICP^f
BR	80,65%	$IPE^f=80,65\%$, "BOM" /ÓTIMO"	77,81%	$IPC^f=77,81\%$, "BOM" /ÓTIMO"	83,19%	$ICP^f=83,19\%$, "BOM" /ÓTIMO"
AM	100,00%	$IPE_{AM}^f=100,00\%$, "ÓTIMO"	100,00%	$IPC_{AM}^f=100,00\%$, "ÓTIMO"	100,00%	$ICP_{AM}^f=100,00\%$, "ÓTIMO"
CN	100,00%	$IPE_{CN}^f=100,00\%$, "ÓTIMO"	100,00%	$IPC_{CN}^f=100,00\%$, "ÓTIMO"	76,88%	$ICP_{CN}^f=76,88\%$, "BOM" /ÓTIMO"
NS	85,71%	$IPE_{NS}^f=85,71\%$, "BOM" /ÓTIMO"	80,06%	$IPC_{NS}^f=80,06\%$, "BOM" /ÓTIMO"	100,00%	$ICP_{NS}^f=100,00\%$, "ÓTIMO"
NM	100,00%	$IPE_{NM}^f=100,00\%$, "ÓTIMO"	100,00%	$IPC_{NM}^f=100,00\%$, "ÓTIMO"	100,00%	$ICP_{NM}^f=100,00\%$, "ÓTIMO"
L	100,00%	$IPE_L^f=100,00\%$, "ÓTIMO"	100,00%	$IPC_L^f=100,00\%$, "ÓTIMO"	51,85%	$ICP_L^f=51,85\%$, "REGULAR" /BOM"
CS	78,57%	$IPE_{CS}^f=78,57\%$, "BOM" /ÓTIMO"	79,69%	$IPC_{CS}^f=79,69\%$, "BOM" /ÓTIMO"	100,00%	$ICP_{CS}^f=100,00\%$, "ÓTIMO"
S	42,86%	$IPE_S^f=42,86\%$, "RUIM" /REGULAR"	12,87%	$IPC_S^f=12,87\%$, "PÉSSIMO" /RUIM"	25,69%	$ICP_S^f=25,69\%$, "RUIM" /REGULAR"

Considerações sobre os índices

Visão administrativa, tomando-se como 100% o total de projetos acatados na execução governamental, período 2008-2011. Revela o desempenho da eficácia em termos executivos, com base em unidades de projetos que guardam relação com as indicações dos projetos listados no portfólio do PNLT, para investimentos nesse período. Demonstra o quanto o PNLT participa das decisões governamentais em termos das unidades administrativas de investimentos.

Corrige a visão anterior, com base na avaliação da execução quilométrica considerada como unidade, e o quanto dessa execução está contemplada no PNLT. Permite deduzir o desempenho executivo do PNLT considerando uma eficácia voltada para a efetiva transformação da rede viária. Indica, também, se uma eficiência administrativa tem a mesma representatividade em termos de logística/transporte.

Ajusta a visão do desempenho da eficácia executiva na unidade quilômetro, considerando como referência o percentual que o IPC equivale do total de quilômetros propostos pelo PNLT. Permite verificar o quanto o desempenho da proposição de investimentos quilométrico do PNLT está sendo atendido nas ações governamentais. Esse indicador revela o percentual de execução da quilometragem do PNLT, em relação ao total indicado pelo próprio plano, para investimento no período 2008-2011.

O indicador de conformidade é desenvolvido e apresentado para que a pertinência seja contextualizada, indicando, em termos quantitativos e percentuais, quanto dessa pertinência encontra-se em conformidade técnica e tipológica, exigida nas proposições do PNLT.

O Índice de Conformidade Executiva – ICE permite verificar, do percentual de investimentos em infraestrutura do PNLT que pertencem às ações governamentais (PAC, PPA), qual a percentagem desses projetos que efetivamente não possuem nenhum tipo de diferença técnica ou tipológica daqueles em execução.

Em outras palavras, o *ICE* permite ajustar a interpretação do *ICP*, indicando qual a percentagem que representa o conjunto de projetos que estão sendo atendidos exatamente como indicados no plano, no contexto *técnico e tipológico*. Seguindo o mesmo critério de notação, tem-se:

$$ICE_v^m = \left(\frac{\text{Quant.de km dos projetos em execução que pertencem ao PNLT}}{\text{Quant.de km indicados pelo PNLT nos projetos acatados na execução}} \right)^m$$

Em virtude da avaliação dos modos de transporte hidroviário, portuário e aeroportuário ser na unidade projeto e de suas descrições normalmente serem generalizadas, a conformidade não pode ser aplicada, pois não se podem descartar ou acatar disparidades técnicas e/ou tipológicas em relação ao indicado pelo PNLT, avaliando assim, somente o modo rodoviário e ferroviário.

Conforme a Tabela XIX, verifica-se que o valor global do *ICE^r* indica que do total de quilômetros acatados na execução governamental no período 2008-2011, 94,52% contemplaram exatamente as indicações técnicas do PNLT, mantendo-se a extensão prevista e a tipologia prevista para cada projeto. No caso do modo ferroviário, os valores do *ICE^f* predominam em 100,00%, determinando a classificação “ÓTIMO”, pois, conforme analisado e descrito anteriormente, as ações governamentais nesse setor, na maioria dos Vetores Logísticos, acataram, além de todos os projetos indicados pelo PNLT para o período 2008-2011, projetos do período pós-2011. Essas deduções podem ser aplicadas para todos os Vetores Logísticos e ambos os modos citados aqui.

Tabela XIX – Valores do *ICE* para o modo rodoviário e ferroviário, por Vetor Logístico, período 2008-2011.

VETOR LOGÍSTICO	<i>ICE^r</i>	<i>ICE^f</i>
AM	100,00%	100,00%
CN	100,00%	99,41%
NS	61,80%	100,00%
NM	98,48%	100,00%
L	97,34%	100,00%
CS	94,59%	100,00%
S	100,00%	100,00%
TOTAL	94,52%	99,94% \cong 100,00%

Resumidamente, do total de quilômetros rodoviários propostos nos projetos do portfólio do PNLT (rodovias federais, período 2008-2011), foi acatado na execução governamental um percentual de 47,48% (*ICP^r*) cuja conformidade técnica estabelecida nesses projetos foi mantida em 94,52% (*ICE^r*) dos quilômetros. Para o modo ferroviário, além de uma eficácia propositiva ser consideravelmente elevada, com 83,19% (*ICP^f*) dos projetos acatados, essa eficácia também é praticamente plena em termos de conformidade técnica, considerando-se as indicações quilométricas e tipológicas estabelecidas nos projetos ferroviários contidos no portfólio do PNLT.

O Indicador de Temporalidade visa a medir e classificar quanto dos projetos do PNLT, acatados na execução governamental, encontram-se efetivamente na fase executiva de obras.

Assim, do total de projetos governamentais em execução que correspondem às indicações do PNLT no período 2008-2011, avalia-se quanto desses projetos ou dos seus respectivos quilômetros encontram-se na fase executiva de obras.

O Índice de Temporalidade Propositivo - ITP permite ajustar a interpretação do ICP indicando qual a percentagem que representa o conjunto de projetos indicados pelo PNLT que estão contemplados nas ações governamentais e efetivamente se encontram na fase executiva de obra. Seguindo o mesmo critério de notação, tem-se:

$$ITP_v^m = \left(\frac{\text{Quant. de km dos projetos do PNLT em execução na fase de obra}}{\text{Total da quant. de km dos projetos do PNLT em execução}} \right)_v^m$$

De forma objetiva e resumida, conforme valores apresentados na Tabela XX deduz-se que, do percentual de quilômetros rodoviários do PNLT em execução governamental, em termos globais, 82,09% encontram-se na fase executiva de obra, o que se apresenta como um significativo percentual de concretização dos projetos rodoviários para o período 2008-2011, sendo que alguns dos Vetores Logísticos, como descritos, apresentam esse percentual próximo de 100,00%.

No modo ferroviário, o desempenho da eficácia temporal apresenta-se inferior ao rodoviário, o que permite concluir que o período entre 2008-2011 não foi suficiente para que os investimentos ferroviários determinados e esperados para implantação nesse tempo, principalmente pelas indicações do PNLT, fossem efetivamente levados à fase executiva de obras.

Tabela XX – Valores do ITP para o modo rodoviário e ferroviário, por Vetor Logístico, período 2008-2011.

VETOR LOGÍSTICO	ITP ^r (%)	ITP ^f (%)
AM	99,97%	0,00%
CN	80,83%	54,63%
NS	65,61%	78,26%
NM	75,94%	85,44%
L	46,80%	37,83%
CS	98,86%	22,50%
S	69,71%	10,43%
TOTAL	82,09%	43,85%

Para exemplificar o uso desse índice, pode-se verificar, pelo ICP tanto do modo rodoviário como ferroviário, descrito anteriormente, que, do total de quilômetros dos projetos do PNLT, 47,48% (ICP^r) e 83,19% (ICP^f) respectivamente são acatados nas execuções governamentais no período 2008-2011. Desses, verifica-se que 82,09% para o modo rodoviário e 43,85% para o modo ferroviário apresentam-se na fase executiva de obras. Adaptando-se a notação do ICP para fins de avaliação do efetivo percentual quilométrico dos projetos rodoviários e ferroviários do portfólio do PNLT, em execução governamental no período 2008-2011, na fase executiva de obras, tem-se:

$$ICP(obra)^r = ICP^r \times ITP^r = 0,4748 \times 0,8209 = 38,98\% \rightarrow \text{"RUIM- /REGULAR+"}$$

$$ICP(obra)^f = ICP^f \times ITP^f = 0,8319 \times 0,4385 = 36,48\% \rightarrow \text{"RUIM+ /REGULAR-"}$$

Pelo resultado, demonstram-se o valor e a classificação para o desempenho do PNLT quanto aos projetos rodoviários do seu portfólio, período 2008-2011, que efetivamente alcançaram, nas ações governamentais, a fase executiva de obras.

Com isso, as devidas garantias de concretização do planejamento estratégico para esse modo de transporte. Essa avaliação pode ser aplicada para cada Vetor Logístico, e, por consequência, os resultados e as análises se modificam.

O Índice de Temporalidade Executiva - ITE está relacionado com a unidade “projeto” e permite avaliar o desempenho da eficácia executiva administrativa. Dessa forma, ela pode ser aplicada para qualquer modo de transporte. Contudo, sua utilização se dá para os modos de transporte hidroviário, portuário e aeroportuário por estes modos serem avaliados somente na unidade “projeto”, e os modos rodoviário e ferroviário possuem avaliações no contexto do ITE, fornecidas anteriormente pelo ITP no qual a unidade é “quilômetro” e não projeto.

Ao avaliar a concretização dos projetos nas ações governamentais, o uso do ITE registra, do total de projetos em execução governamental que possuem pertinência com as indicações do PNLT, qual o percentual daqueles que alcançaram a fase executiva de obra até 2011. Permite ajustar os resultados do IPE para os modos hidroviários, portuários e aeroportuários. Seguindo o mesmo critério de notação, tem-se:

$$ITE_v^m = \left(\frac{\text{Quant. de projetos do PNLT em execução na fase de obra}}{\text{Total da quant. de projetos do PNLT em execução}} \right)_v^m$$

Dessa forma, aplica-se o *ITE* para avaliar o desempenho da eficácia executiva do PNLT considerando-se verificar o percentual e a respectiva classificação referente aos projetos do plano, em execução governamental, que efetivamente iniciaram a fase de obra entre 2008 e 2011. Utilizando a fórmula, têm-se os valores de ITE para os modos hidroviários, portuários e aeroportuários na Tabela XXI.

Tabela XXI – Valores do *ITE* hidroviário, portuário e aeroportuário, por Vetor Logístico, período 2008-2011.

VETOR LOGÍSTICO	<i>ITE</i> ^h	<i>ITE</i> ^p	<i>ITE</i> ^a
AM	33,33%	0,00%	75,00%
CN	100,00%	100,00%	75,00%
NS	S/C	100,00%	92,31%
NM	50,00%	100,00%	75,00%
L	50,00%	83,33%	68,42%
CS	71,43%	100,00%	68,18%
S	40,00%	100,00%	62,50%
TOTAL	48,48%	96,43%	73,33%

Conforme descrito anteriormente, essa percentagem garante, no mínimo, quanto das proposições dos investimentos indicados no PNLT se encontra em concretização, ou seja, do total de 71,74% (*ITE*^h), que representa os projetos hidroviários em execução governamental no período 2008-2011 que tem pertinência com os projetos propostos pelo PNLT, 48,48% destes estão na fase de obras.

Adaptando-se a notação do *IPE*, para fins de avaliação do efetivo percentual dos projetos hidroviários, portuários e aeroportuários do portfólio do PNLT, em execução governamental, no período 2008-2011, na fase executiva de obras, tem-se:

$$\begin{aligned}
IPE(obra)^h &= IPE^h \times ITE^h = 0,7174 \times 0,4848 = 0,3478 \rightarrow 34,78\% \rightarrow "RUIM^+ /REGULAR^- \\
IPE(obra)^p &= IPE^p \times ITE^p = 0,9032 \times 0,9643 = 0,8710 \rightarrow 87,10\% \rightarrow "BOM^+ /ÓTIMO^- \\
IPE(obra)^a &= IPE^a \times ITE^a = 0,9890 \times 0,7333 = 0,7253 \rightarrow 72,53\% \rightarrow "REGULAR^- /BOM^+
\end{aligned}$$

Assim, o $IPE(obra)$ demonstra qual o valor e a classificação dados para o desempenho do PNLT, nas ações governamentais, indicando o percentual que efetivamente alcançou a fase executiva de obras, e, com isso, as devidas garantias de concretização do planejamento estratégico para esse modo de transporte.

arquitetura sistêmica de gestão e controle de desempenho do pntl com implantação de mecanismos operacionais:

A gestão estratégica e o controle do desempenho da eficácia do Plano Nacional de Logística e Transportes - PNLT passa pela seleção de projetos em execução, para todos os modos de transportes avaliados pelo Plano.

Para alcance dos objetivos delineados, que passam pelo monitoramento da evolução das ações executivas governamentais voltadas para implantação de investimentos financeiros em projetos de infraestrutura de transporte, foi realizada a construção de um Sistema de Informações Gerenciais eficiente, integrado a um Banco de Dados completo e confiável que permite a geração de relatórios gerenciais, de onde possam ser retiradas informações referentes aos projetos de interesse da SPNT/MT, com seus respectivos indicadores de desempenho.

Desta forma, a gestão da informação ocorre pela manutenção da base de dados dos projetos de infraestrutura em execução governamental e aqueles propostos pelo PNLT, manipulados por meio do Sistema de Painel de Controle de Eficácia – SPCE do PNLT que é um sistema *web* desenvolvido para sistematização da gestão e do controle executivo dos projetos de infraestrutura de transportes, indicados nos portfólios do Plano Nacional de Logística e Transporte – PNLT, permitindo que os indicadores descritos anteriormente sejam calculados e visualizados por meio de gráficos e notações.

Para tanto, o sistema de painel de controle apresentado, se divide em dois módulos: o módulo de consulta e o módulo de cadastro, onde no “módulo de consulta”, o usuário tem a possibilidade de escolher, visualizar e consultar os indicadores e no “módulo de cadastro”, é possível editar, inserir e excluir projetos, sendo que neste módulo, o acesso é restrito a usuários com *login* e senha de administrador.

Na área gráfica do módulo consulta (Figura 13), além do gráfico com percentuais referentes ao cálculo de cada indicador; é apresentada: a tabela com a classificação do grau de desempenho da eficácia do PNLT (à direita do gráfico), que utiliza a escala conforme Figura 11; dependendo do índice selecionado, a tabela com os números de projetos ou quilômetros (abaixo do gráfico).

No grid, localizado na área de registros, na parte inferior da tela do módulo de consulta, estão listadas algumas informações básicas sobre os projetos como: número da ficha de identificação de cada projeto, modo de transporte, instituição ao qual o projeto está vinculado, órgão responsável pela execução do projeto, nomenclatura oficial do projeto, extensão (no caso de projetos rodoviários e ferroviários), vetor logístico ao qual o projeto pertence, abrangência do projeto, identificação se o projeto faz parte do portfólio de projetos do PAC (ou não), do portfólio de projetos do PNLT 2009 (ou não), ou, se está sendo executado por outro critério.

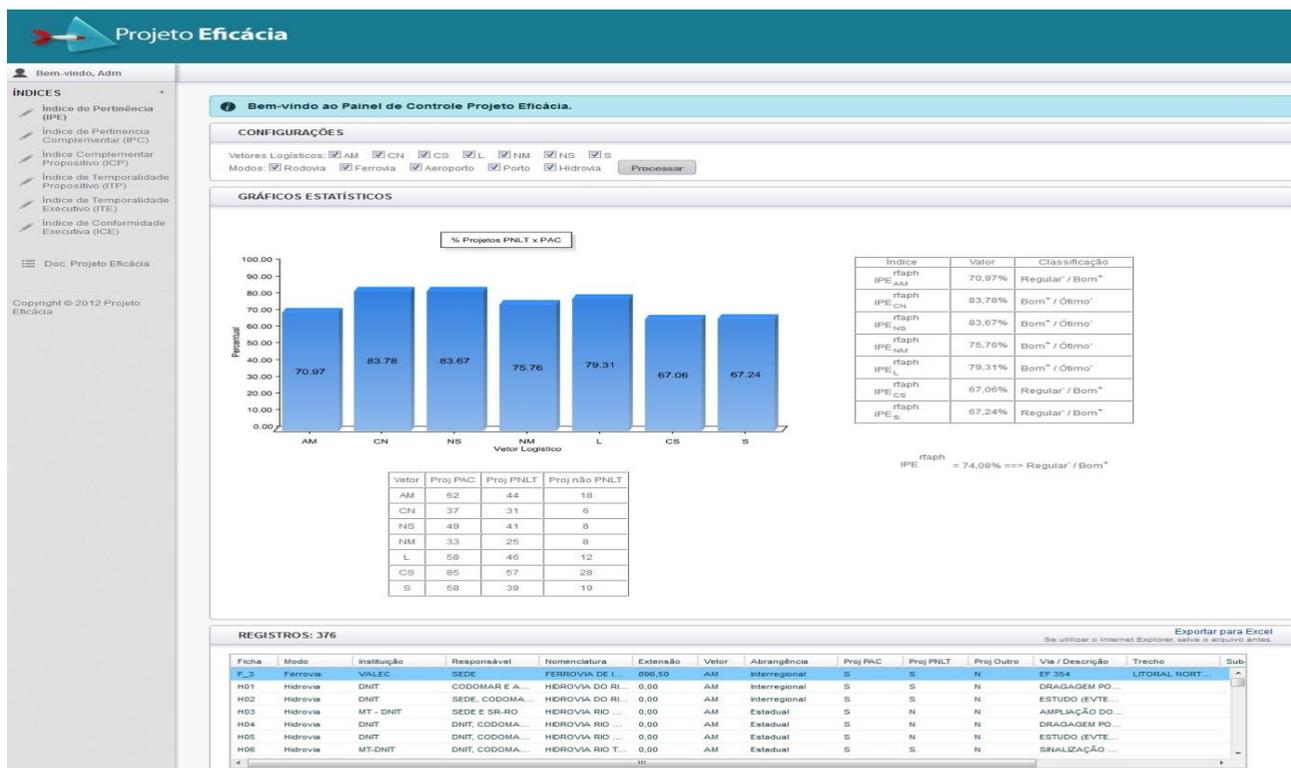


Figura 13 – Gráfico do módulo de consulta para o IPE^{rfaph} .

Principais impactos dos resultados:

Este trabalho permitiu fornecer uma visão das proposições de investimento em infraestrutura de transporte resultando em um processo de comparação das paridades e diferenças principalmente dos projetos propostos pelo PNLT e pelo PAC para o período entre 2008-2011.

O levantamento destas proposições permitiu, também, avaliar por modo de transporte, as prioridades do planejamento estratégico dos atuais investimentos governamentais, verificando-se tais prioridades segundo a ótica da distribuição territorial.

A consolidação das informações dos projetos de infraestrutura de transporte para os modos rodoviários, ferroviários, portuário, hidroportuário e aeroportuários, em diversas análises sobre os investimentos e particularidades, gerou diretrizes para o desenvolvimento do processo sistematizado de avaliação e acompanhamento das execuções dos mesmos.

Estas diretrizes resultaram em um conjunto de índices, os quais promoveram condições para se estabelecerem as análises de quanto do PNLT foi executado pelas instituições governamentais do setor de transportes no período do último Plano Plurianual – PPA.

O modo rodoviário é o mais afetado em termos de planejamento de longo prazo, tanto pela sua expressividade quilométrica quanto pela diversidade da sua distribuição territorial, e isso em virtude de os indicadores de temporalidade apresentados para os desempenhos da eficácia executiva do PNLT apresentarem que mais de 60,00% dos quilômetros rodoviários indicados pelo Plano não alcançaram a fase executiva de obra até 2011.

Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica, Social, Ambiental e Jurídica de Trens Regionais.

O Projeto de Trens Regionais retomam o uso das estradas de ferro brasileiras em benefício direto de seus cidadãos, com a replantagem dos trens de passageiros em várias regiões do país.

Os estudos referentes aos trens regionais, primeiramente, estão sendo desenvolvidos para os seguintes trechos:

- Capão do Leão, Pelotas e Rio Grande até o Balneário de Cassino, no Estado do Rio Grande do Sul – em execução pela Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC (**Termo de Cooperação nº 02/2011/SPNT/MT**) – iniciado em 2012 com conclusão prevista para o terceiro trimestre de 2013;
- Conceição da Feira, Salvador e Alagoinhas, no Estado da Bahia – em execução pela Universidade Federal da Bahia – UFBA (**Termo de Cooperação nº 04/2011/SPNT/MT**) - iniciado em 2012 com conclusão prevista para o terceiro trimestre de 2013;
- Codó (MA), Teresina (PI) e Altos (PI) – em execução pela Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG (**Termo de Cooperação nº 01/2012/SPNT/MT**) - iniciado em 2012 com conclusão prevista para o terceiro trimestre de 2013;
- Itapecuru Mirim a São Luiz, no Estado do Maranhão – a ser executado pela Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG (**Termo de Cooperação nº 02/2012/SPNT/MT**) – iniciado em 2012 com conclusão prevista para o terceiro trimestre de 2013.
- Londrina a Maringá, no Estado do Paraná e Caxias do Sul a Bento Gonçalves, no Estado de Rio Grande do Sul – executado pela Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC

(**Portaria nº 260/2009/SPNT/MT**) – concluído em Dezembro de 2012.

Principais impactos dos resultados:

Esses estudos irão possibilitar a implantação de transporte ferroviário de passageiros, à nível regional, oferecendo novas alternativas de deslocamento de pessoas com modicidade tarifária em razão da concorrência com outros modos de transporte.

Desenvolvimento do Plano Hidroviário Estratégico. Contrato para Serviço de Consultoria s/nº - Entre Ministério dos Transportes e Consórcio ARCADIS LOGOS

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

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

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

Os estudos estão sendo desenvolvidos pelo Consórcio Arcadis/Logos, contratado, em 11 de junho de 2012, por meio de licitação pública com apoio financeiro do Banco Mundial (BIRD) A conclusão está prevista para maio de 2013.

Principais impactos dos resultados:

Os trabalhos elaborados durante o ano de 2012 são referentes à elaboração dos dois primeiros produtos do estudo, a citar “Plano de Trabalho” e “Consultas Públicas”. Como principais impactos da realização desta etapa do trabalho tem-se a mobilização dos atores do setor hidroviário (órgãos governamentais, instituições e usuários) e interessados para contribuir com o estudo. Essa

contribuição se consolidou na realização das consultas públicas e é muito importante para os resultados finais do estudo.

Desenvolvimento de Metodologia para Simulação de Custos Ferroviários e Estudo de Caso.

Termo de Cooperação nº 04/2012/SPNT/MT – Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC

Esse trabalho objetiva desenvolver metodologia para simulação de custos ferroviários e estudo de caso. Esta metodologia deve permitir à formulação de diretrizes políticas das atividades do setor ferroviário relacionadas com a *Gestão da Infraestrutura* e com a *Operação Ferroviária*, compatível com o modelo estruturado na ferramenta logística intitulada SIGPAC – Sistema de Informações Geográficas para Planejamento, Acompanhamento e Controle.

Principais impactos dos resultados:

Tendo em vista que os estudos foram iniciados em 27 de dezembro de 2012, não há elementos, ainda, para avaliação de produção.

Elaboração de Estudos e Pesquisas, de Natureza Tecnológica e Econômica, em subsídio ao Aprimoramento das Diretrizes da Política de Outorgas das Rodovias Federais.

Termo de Cooperação nº 03/2012/SPNT/MT – Universidade Federal Fluminense - UFF

A crescente demanda para realização de estudos, principalmente os relacionados com o planejamento de transportes, especialmente no que diz respeito ao aprimoramento da política de outorgas das rodovias federais, permitirá o aperfeiçoamento das técnicas de gestão pública nessa área, no intuito de sempre maximizar resultados concebendo a premissa da eficácia.

No caso particular deste estudo a proposição estará restrita, especificamente, à concessão das rodovias federais, notadamente por se constatar haver condições tecnológicas e econômicas para se aprimorar o seu resultado, não obstante se verificar, já na primeira fase implantada do programa de outorgas, que o seu efeito tenha sido de impacto positivo na conjuntura social e econômica do País.

Atenção especial deve ser dada à consolidação da segunda fase das concessões rodoviárias federais.

Imprescindível que tais concessões sejam aperfeiçoadas em suas bases regulatórias para incentivar o ingresso dos melhores capitais de investimentos de terceiros, que deverão ser motivados por planos de negócios consistentes, previstos de serem desenvolvidos neste trabalho, de modo a trazer segurança e qualidade à realização dos serviços rodoviários prestados.

A conciliação do interesse do usuário em dispor de uma tarifa socialmente módica com o interesse de se disponibilizar ao mercado um negócio que apresente um mínimo de garantia regulatória para o suporte do seu equilíbrio econômico e financeiro, necessário à manutenção dos investimentos e realização dos serviços administrativos e operacionais exigidos, passa a ser o principal desafio dessa política de aperfeiçoamento.

Como primeiro passo, o MT necessita ampliar seus conhecimentos científicos sobre as concessões rodoviárias, iniciando estudos e pesquisas direcionadas a montagem de uma base de dados, inclusive buscando o máximo de informações referentes à sua evolução histórica.

No contexto dessa base também deve ser instalado um sistema informatizado com capacidade suficiente para assimilar os necessários mecanismos destinados ao processamento de seus dados e desenvolvimento de padrões de consulta, como se pretende.

Esse conjunto deverá se constituir em um arcabouço metodológico e científico, com vistas ao aprimoramento dos resultados sociais e econômicos a serem perseguidos com a proposta de modelagem dos procedimentos de outorga da infraestrutura rodoviária.

Dessa forma, cabe ao MT a formulação de estudos que congreguem o conhecimento histórico e atual das concessões rodoviárias, inclusive em todas as esferas administrativas, para que seja possível identificar e quantificar as grandezas que deverão ser consideradas e priorizadas para o aprimoramento das diretrizes de modelagem desse setor.

Principais impactos dos resultados:

Tendo em vista que os estudos foram iniciados em 27 de dezembro de 2012, não há elementos, ainda, para avaliação de produção.

Projeto para Implantação do Museu Ferroviário Nacional - MFN

Portaria MT nº 266/2009 – Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC

O objetivo geral desse projeto é pesquisar, preservar e divulgar a história e a memória ferroviária brasileira assim como os conhecimentos e as tecnologias aplicados às ferrovias. Para se atingir o objetivo geral, os seguintes objetivos específicos foram alvo do trabalho:

- criar condições propícias à identificação, preservação e divulgação, por diversos meios, dos acervos museológicos, arquivísticos e bibliográficos relacionados com a memória ferroviária brasileira;
- produzir exposições para apreciação dos acervos e da história ferroviária brasileira;
- favorecer a percepção, por parte do visitante, da estreita relação entre desenvolvimento do transporte ferroviário e evolução tecnológica no setor;
- disponibilizar recursos tecnológicos para ampla integração entre o MFN e o seu público, seja pela oferta de espaços de experimentação, seja pelos recursos de comunicação;
- desenvolver e difundir pesquisas científicas relacionadas com a ferrovia e preservação do meio-ambiente;
- atuar junto à educação formal e não formal, complementando conhecimentos e vivências científicas e contribuindo para um aprendizado mais amplo;
- contribuir para a preservação de parcela importante do patrimônio imaterial e de histórias pessoais relacionadas com a ferrovia brasileira;
- promover intercâmbios institucionais;
- divulgar interna e externamente exposições e outras programações, atividades, acervos e pesquisas do MFN;
- atrair o público local, estimulando-o a participar das atividades institucionais e a contribuir para o aprimoramento dos serviços oferecidos;
- atuar expressivamente como polo de atração turística.

Os principais produtos desse projeto se constituem de:

- Relatório Final com 437 páginas segmentado em introdução, estudos de museologia, estudos de arquitetura e engenharia, estudos de sustentabilidade financeira, site institucional, conclusão e anexos (Anexo A – Levantamento de acervos e localização dos acervos selecionados, Anexo B – Anteprojeto arquitetônico de restauração e museologia em A0, Anexo C – Anteprojeto de paisagismo em A0, Anexo D – Anteprojetos de Engenharia: anteprojeto projeto de instalações elétricas, anteprojeto projeto de instalações hidráulicas, anteprojeto de instalações de rede lógica, anteprojeto de instalações de ar condicionado e anteprojeto de instalações preventivas em A0, Anexo E – Orçamentos dos anteprojetos e Anexo F – Organograma e quadro pessoal);

- Anexo G – Fichas de identificação de materiais/estado de conservação, em brochura separada com 142 páginas;
- Anexo H – Fichas de identificação de esquadrias/estado de conservação, em brochura separada, com cerca de 300 páginas;
- Site institucional com maquete eletrônica para navegação 3D no museu virtual;
- DVD com o relatório final e seus respectivos anexos em meio digital, com arquivos .dwg de todos os anteprojetos e com arquivos dos modelos 3D do museu virtual.

Muitas medidas deverão ser tomadas para o sucesso da implantação do MFN, considerando a grandiosidade das propostas e seu alto custo. As articulações e envolvimento de diversos órgãos governamentais desempenharão papel fundamental na viabilização de todas as etapas seguintes, de forma a obter apoio nas ações de natureza política, subsídios técnicos e recursos financeiros.

No que se refere ao acervo, sabe-se que o acesso a ele, assim como sua transferência e restauração, depende claramente do estabelecimento de um acordo entre Ministério dos Transportes e Ministério da Cultura, considerando que o IPHAN é atualmente o detentor dos acervos ferroviários.

Quanto à estação, apesar de tratar-se de propriedade da União, todas as intervenções previstas nos projetos de restauração e adaptação deverão ser previamente aprovadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, considerando tratar-se de bem tombado.

O Projeto de Implantação do Museu Ferroviário Nacional, por sua vez, deverá ser submetido ao Instituto Brasileiro de Museus – IBRAM, órgão subordinado ao Ministério da Cultura, e aprovado por ele antes de qualquer ação executiva.

Em termos técnicos, vários projetos de equipamentos e máquinas de experimentação aqui prevista serão viabilizados pelo envolvimento e participação direta do Ministério de Ciência e Tecnologia, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, através da Casa da Ciência e do Departamento de Eletrotécnica, por exemplo.

A execução de todos os projetos relacionados com a implantação do Museu Ferroviário Nacional exigirá encaminhamento ao MINC/Lei Rouanet, o que facilitará o envolvimento dos patrocinadores pela isenção fiscal. A aprovação de projetos tão complexos dependerá de um estreito relacionamento entre MT e MINC, para que sejam esclarecidas todas as dúvidas e realizados os ajustes necessários ao bom termo.

Aprovados os projetos chegar-se-á à fase de sensibilização e envolvimento de empresários, principalmente daqueles do ramo ferroviário, tais como concessionárias, fornecedores e clientes que, por sua vez, patrocinarão os mesmos.

Como por exemplo, foi criada ainda uma proposta para que seja aportados recursos através das receitas do Trem de Alta Velocidade (TAV).

O Trem de Alta Velocidade (TAV), pelo que tem sido noticiado até o presente momento pela imprensa especializada, terá como terminal no Rio de Janeiro uma moderna estação subterrânea próxima ao prédio do Museu Ferroviário Nacional de Barão de Mauá.

Sendo o terminal subterrâneo, localizada à esquerda do prédio do Museu Ferroviário Nacional de Barão de Mauá e, sendo um terminal subterrâneo, não ocasionará nenhum tipo de interferência no prédio ou na área externa próxima ao Museu, beneficiando o mesmo pela integração entre bilhete de passagem e de visitação, trazendo um público adicional representado

pelos viajantes de duas grandes capitais e outras cidades. O TAV contribuirá também de forma decisiva para a revitalização do entorno do MFN.

Evidentemente, em função do TAV, a mobilidade urbana do Rio de Janeiro passará por um processo de intensa modernização com várias opções de ligação com os terminais aéreos, rodoviário e com os demais pontos importantes da cidade, o que também trará benefícios diretos ao MFN.

Na medida em que forem definidos detalhes sobre o TAV, será necessária a integração entre os técnicos do MFN e do TAV, tendo em vista a importância dos dois projetos para a comunidade, e as inevitáveis interferências técnicas a serem resolvidas.

Finalmente, muitas outras parcerias, tanto no setor público como no privado, poderão ser identificadas ao longo da próxima etapa, acrescentando importantes contribuições técnicas e financeiras a esse imenso empreendimento.

Principais impactos dos resultados:

Desde o início do trabalho ficou claro que a implantação do Museu Ferroviário Nacional Barão de Mauá compreenderia basicamente três etapas, constituindo-se a primeira delas de estudos. Esses estudos foram desenvolvidos em diversos níveis:

- Histórico: proporcionou conhecimentos que permitiram apontar possíveis abordagens, especialmente nas exposições de longa duração;
- Acervos: possibilitou o levantamento de algumas das principais fontes, as funções e as atuais condições, além de viabilizar a indicação genérica de alguns dos principais itens que constituirão os acervos do MFN, tanto nas exposições como em reserva técnica;
- Instituições: compreendeu a visita a museus e oficinas, buscando contato com os acervos existentes, bem como entender a atuação de alguns dos museus brasileiros e obter parâmetros importantes para indicações de público e dimensionamento de despesas.

Além de indicar propostas conceituais, este trabalho destaca a importância da pesquisa para o avanço e aprofundamento dos projetos, assim como para o resgate da memória oral ferroviária, que representará a preservação da história viva das ferrovias brasileiras e de todos os costumes do setor. Trata-se de pesquisa importantíssima à instituição que certamente representará um manancial de informações a serem amplamente explorado pelo MFN.

Aqui também se define claramente a distribuição do espaço físico, em consonância com as características e atividades do MFN e o público que se pretende atender. Por sua vez, o anteprojeto arquitetônico acompanha essa concepção de distribuição, atendendo às necessidades de restauração e adaptações dos espaços existentes.

Com relação às exposições, o anteprojeto apresenta os principais temas a serem abordados, como a definição de linguagens e uma proposta de acervos e equipamentos, buscando-se em tudo coerência com as bases conceituais e apresentando formulações voltadas a políticas de atuação.

Quanto aos acervos, uma indicação precisa exigirá ampla pesquisa de campo para identificação de itens disponíveis, da situação patrimonial, posterior estabelecimento de negociações e formalização das aquisições. Entende-se também que essa indicação deverá recair preferencialmente sobre itens que ainda não se encontrem adequadamente preservada por instituições ou entidades públicas e privadas. Em se tratando de material rodante, as especificações e uma pré-seleção foram possíveis com base em informações obtidas pela equipe, de veículos que atualmente estão disponíveis para aquisição. É importante frisar que para qualquer tipo de acervo

buscar-se-á equilibrar a representatividade no que se refere às diversas ferrovias históricas brasileiras, se não na forma de objetos, em fotografias e outros documentos disponíveis.

Este projeto também aponta para quesitos e respectivos custos da segunda etapa, entendendo-se como tais os projetos executivos a serem desenvolvidos de forma a viabilizar a implantação do Museu Ferroviário Nacional.

Pelo contato e informações obtidas de instituições e entidades ferroviárias existentes, conclui-se que a implantação do Museu Ferroviário Barão de Mauá certamente causará grande impacto não só no meio ferroviário, como em todos os setores da sociedade. Para as escolas ele significará uma oportunidade única de contato com novos conhecimentos e de complementação do ensino convencional de forma bastante aprazível.

Capacitação da equipe técnica do Ministério dos Transportes na preparação, implementação e avaliação de projetos de organismos internacionais.

Contrato nº 03/2012-MT – Consultor Individual Fernando de Melo e Silva

Foram concluídos, em 2012, os trabalhos de “Capacitação da equipe técnica do Ministério dos Transportes na preparação, implementação e avaliação de projetos de organismos internacionais”.

O trabalho foi desenvolvido pelo consultor individual Fernando de Melo e Silva, no período entre 17/02/2012 e 28/05/2012, no valor de R\$ 82.000,00, e foi pago com recursos do Acordo de Empréstimo entre Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento - BIRD e a República Federativa do Brasil, nº 7383-BR - Projeto de Transporte Rodoviário - PREMEF. Toda a documentação relativa ao trabalho desenvolvido encontra-se no Processo Interno nº 50000.040694/2011-57.

Principais impactos dos resultados:

Capacitação da equipe técnica do MT para preparar, implementar e avaliar resultados de projetos contratados junto a organismos internacionais.

Programa Passe Livre

A Lei nº 8.899, de 29 de julho de 1994, concedeu passe livre às pessoas com deficiência, comprovadamente carentes, nos sistemas de transportes coletivos interestaduais de passageiros, nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário. O Decreto nº 3.691, de 19 de dezembro de 2000 regulamentou o benefício e delegou ao Ministério dos Transportes a competência para disciplinar o seu uso.

A Portaria Interministerial nº 003, de 10 de abril de 2001 dos Ministérios dos Transportes, Justiça e Saúde, procedeu ao disciplinamento do benefício do passe livre interestadual reservando 2 (dois) lugares em cada veículo ou embarcação do tipo “convencional” que operam os serviços de transportes interestaduais de passageiros para uso gratuito dos beneficiários alcançados pela Lei nº 8.899/94.

A operacionalização do benefício do Passe Livre do Governo Federal foi regulamentada pela Instrução Normativa nº 001, de 10 de abril de 2001, da então Secretaria de Transportes Terrestres e Secretaria de Transportes Aquaviários, ambas do Ministério dos Transportes. Atualmente.

Principais impactos dos resultados:

Credenciais: Desde a criação do Passe Livre, em 2001, foram emitidas **490.004** credenciais, até 31/12/2012. Foram emitidas **53.392** credenciais no ano de 2012.

Processos: Desde a criação do Passe Livre, em 2001, foram analisados e revisados **1.084.474** processos, até 31/12/2012. Análise e revisão de **83.206** processos no ano de 2012.

Outras atividades desenvolvidas pela SPNT/MT

▪ Acompanhamento de Projetos de Lei:

A SPNT/MT acompanhou, analisou e efetuou proposições a respeito de Projeto de Lei, oriundos da Câmara dos Deputados e do Senado, relacionados com o setor de transportes, tais como: incluir no SNV novos trechos rodoviários, ferroviários e terminais hidroviários; exercício da profissão de motoristas; legislação de trânsito, entre outros. Da mesma forma a SPNT/MT, também, analisou pleitos de governadores e parlamentares sobre federalização de trechos rodoviários. Além disso, continuou a participar de reuniões para tratar de assuntos como eclusas, cabotagem e outros relacionados ao transporte aquaviário, juntamente com outros ministérios, parlamentares e representantes do setor privado.

▪ Atuação junto a Conselhos, Comitês e Grupos de Trabalho: Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transporte – CONIT:

A SPNT/MT tem a função de secretariar o CONIT. Foi promovida uma Reunião Ordinária em 30/3/2012.

Foram realizadas, também, Reuniões Técnicas do CTLAG – Comitê Técnico de Logística da Agricultura e do Agronegócio e do CTICS – Comitê Técnico da Indústria, Comércio e Serviços, ambas em 27/3/2012.

A partir do segundo semestre de 2012, com a criação da EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A., a atribuição de secretariar as atividades do CONIT deixou de ser da SPNT/MT, passando a ser responsabilidade direta da EPL.

▪ Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio (CTLOG) do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA): A SPNT/MT participou de todas as Reuniões Técnicas (mensais) do referido Comitê, cujo objetivo, além de discutir as questões de logística de interesse do agronegócio, é de, também, acompanhar as questões de legislação e regulamentação do setor.

▪ Participação no Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN: como representante do MT no CONTRAN, a SPNT/MT participou de todas as Reuniões Ordinárias (mensais) do referido Conselho, além das Reuniões Extraordinárias convocadas em 2012.

O Conselheiro do MT no CONTRAN coordenou as atividades do GTPE – Grupo de Trabalho de Peso por Eixo e, também, do Grupo de Trabalho de Estudos sobre a Regulamentação da Lei 12.619/2012 (sobre o tempo de parada e descanso dos motoristas profissionais/caminhoneiros). O Conselheiro também relatou cerca de 520 processos sobre recursos de infração e questões técnicas.

▪ Conselho Nacional de Secretários Estaduais de Transportes – CONSETRANS:

A SPNT/MT, no papel de interlocutora do setor público para as ações de planejamento, continuou, em 2012, atuando junto ao Conselho Nacional de Secretários Estaduais de Transportes – CONSETRANS, fórum que congrega todas as Secretarias de Transportes dos governos estaduais, no sentido de discutir assuntos relacionados com o planejamento da infraestrutura do setor de transportes.

- Integração da América do Sul:

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

- ✓ Atividades relacionadas à IIRSA - Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana, entre as quais se destacam as reuniões dos grupos técnicos executivos para discussão da visão estratégica e atualização do portfólio de projetos dos eixos sul-americanos de integração e desenvolvimento. Em 2012, a SPNT/MT esteve presente em todas as reuniões técnicas para as quais foi convocada; e
- ✓ Atividades coordenadas pelo Ministério de Relações Exteriores - MRE, relacionadas a processos bilaterais ou multilaterais de integração, entre os quais se destacam o MERCOSUL, a conectividade Brasil-Chile, Brasil-Suriname, Brasil-Guiana e a Ferrovia Bioceânica Brasil-Paraguai-Argentina-Chile. Em 2012, o representante da SPNT/MT continuou à frente da Coordenação Nacional do SGT-5 – Subgrupo de Transportes do MERCOSUL.
- Atuação junto ao Sistema de Informação ao Cidadão - SIC: A SPNT/MT, atendendo o disposto na Lei nº 12.527/2011 – Acesso a Informações, respondeu, em 2012, **trinta** indagações sobre temas relacionados com políticas de transportes.
- Elaboração de Termos de Referência:

Em 2012 foram desenvolvidos os seguintes termos de referência: “Estudos e Pesquisas para Desenvolvimento de Metodologia para Implementação de Centros de Integração Logística com vistas a subsidiar Políticas Públicas voltadas à promoção da Intermodalidade no Transporte de Cargas”; “Elaboração de Estudos e Pesquisas, de Natureza Tecnológica e Econômica, em subsídio ao Aprimoramento da Política de Outorgas de Rodovias Federais”; “Desenvolvimento de Metodologia para Simulação de Custos Ferroviários e Estudo de Caso”; “Execução de Serviço de Apoio Técnico no Levantamento, Documentação e Categorização dos Metadados de Bases de Dados Georreferenciadas existentes no Ministério dos Transportes e nas Entidades Vinculadas (DNIT, ANTT e VALEC), visando à Estruturação de uma Base Corporativa de Dados Georreferenciada no âmbito destas Entidades com uso de novas Ferramentas e Tecnologias”; “Elaboração de Estudos e Pesquisas, de Natureza Científica e Tecnológica, em subsídio a Proposição Técnica de Apropriação e Composição de Custos de Consultoria na área de Planejamento de Transportes”; “Avaliação Ambiental Estratégica”; “Plano Nacional de Logística e Transportes: Monitoramento, Índice de Logística e Estudos Complementares”; “Desenvolvimento de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica, Social, Ambiental e Jurídico-Legal dos Serviços Regionais de Transportes Ferroviários de Passageiros”.

- Viagens Internacionais do Secretário da SPNT/MT e de seu Substituto: **Para: Cuzco / Peru**
Período: 28 e 29 de março de 2012. Objetivo: Participar, na qualidade de Coordenador Geral do SGT-5 Transportes do MERCOSUL pelo Brasil da VI Reunião Bilateral Brasil-Peru dos Organismos de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT.
Resultado: Destacaram-se as discussões sobre os seguintes temas: embarque e desembarque de passageiros nos países signatários do ATIT; critérios para o estabelecimento de serviços regulares de transporte de passageiros; viagem em circuito fechado; característica dos veículos; transporte de encomendas; tarifas; cooperação e integração entre os transportadores de carga do Peru e do Brasil; sistemas de quotas; e, transporte de mercadorias consideradas perigosas, entre outras.

Para: Barcelona / Espanha. Período: 04 a 09 de Junho de 2012. Objetivo: Representar o Ministério dos Transportes no 14º SIL - Salão Internacional de Logística no painel - Infraestruturas da América Latina com objetivo de reflexão e discussão dos setores de Infraestrutura, Logística, Transportes e Manutenção com destacados profissionais de empresas do Brasil, Chile, México, Colômbia, Panamá e Peru. Resultado: O aumento do fortalecimento das alianças internacionais estratégicas de internacionalização na logística de negócios.

Para: Buenos Aires / Argentina. Período: 13 a 15 de junho de 2012. Objetivo: Participar, na qualidade de Coordenador Nacional do SGT-5 pelo Brasil, como Chefe da Delegação Brasileira na XLIII Reunião do Subgrupo de Trabalho nº 5 “Transportes do MERCOSUL”. Resultado: Foram discutidos temas constantes de uma ampla agenda de trabalho tendo como destaque a análise e aperfeiçoamento de resoluções específicas.

Para: Montevideú / Uruguai. Período: 14 a 16 de agosto de 2012. Objetivo: Participar, na qualidade de Coordenador Nacional do SGT-5 do MERCOSUL pelo Brasil, da XV Reunião da Comissão do Artigo 16 do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT. Resultado: Dentre os temas agendados, destacou-se as alterações de artigos específicos do ATIT, em função de propostas formuladas pelos Países-Parte.

Para: Chicago / Estados Unidos. Período: 21 a 25 de Agosto de 2012. Objetivo: Participar do Fórum de Negócios Brasil 2012 e, também, de reuniões com executivos do sistema de transporte intermodal, bem como realizar visitas técnicas ao Parque de Logística Intermodal e a outros projetos de interesse do Brasil. Resultado: Conhecer a operação dos sistemas de transporte intermodal nos Estados Unidos e identificar projetos que possam ser aplicados no Brasil.

Para: Berlim / Alemanha. Período: 16 a 23 de Setembro de 2012. Objetivo: Participar da 9ª Edição da Feira Internacional de Tecnologia de Transporte, Componentes, Sistemas e Veículos Inovadores - INNOTRANS 2012, com objetivo de apresentar o Plano de Investimentos para a Indústria Brasileira Metro-Ferroviário. Resultado: Importante destaque desse evento foi à participação do Brasil, único País convidado fora da comunidade europeia, além de o mesmo ter proporcionado conhecimento de novas tecnologias de transporte. Foi destaque, também, o encontro com a Ministra de Fomento – Transportes, da Espanha e com o Presidente Mundial da SVP América Latina – Setor Transporte. Destaca-se, igualmente, a visita ao Porto de Hamburgo e ao Terminal de containers de Altenwerder e, ainda, a visita à Estação Central de Berlim, quando foram conhecidas as peculiaridades de seus sistemas operacionais.

Para: Berlim / Alemanha. Período: 27 e 28 de setembro de 2012. Objetivo: Participar, a convite do Banco Mundial, do evento “*Turning the Right Corner – Ensuring Development through a Low-carbon Transport Sector*”. Resultado: Apresentação da modelagem macroeconômica e de transportes desenvolvida no PNLT e sua utilização nas simulações relativas à redução de emissões de carbono pelo setor de transportes.

Para: Buenos Aires / Argentina. Período: 30 de Setembro a 02 de Outubro de 2012. Objetivo: Participar de Audiência Pública sobre a Reestruturação do Setor de Transportes da Argentina. Resultado: Foram trocadas opiniões, informações, propostas e críticas com o objetivo de formular uma política de Estado para o Setor de Transportes.

Para: Santiago / Chile. Período: 25 a 27 de Outubro de 2012. Objetivo: Representar o Ministério dos Transportes em reunião interministerial sobre Infraestrutura da Comunidade dos Estados Latino-Americanos e Caribenhos – CELAC com o objetivo de elaborar um Documento de Acordos para ser levado à consideração dos chefes de Estado de Governo e a cúpula da CELAC – Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos. Resultado: Considerando o objetivo

básico do CELAC que é a promoção ao respeito do direito internacional, a igualdade entre Estados e ao respeito aos direitos humanos e a cooperação, destacaram-se as posições e sugestões da delegação brasileira relativas ao tema *transportes*.

Para: Lima / Peru. Período: 14 a 16 de novembro de 2012. **Objetivo:** Integrar a delegação brasileira, na qualidade de representante do Ministério dos Transportes junto ao COSIPLAN/UNASUR, participando das seguintes reuniões: 1) XXI Reunião de Coordenadores Nacionais de IIRSA, realizada no dia 14; 2) VI Reunião do Comitê Coordenador do COSIPLAN, realizada no dia 15; 3) III Reunião Ordinária de Ministros, realizada no dia 16. **Resultado:** XXI Reunião da IIRSA (Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana) – Foram analisadas e discutidas diversas questões relacionadas com a modernização da infraestrutura de transporte; VI Reunião do Comitê do COSIPLAN (Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento) – Foram analisados e discutidos projetos incluídos no portfólio do COSIPLAN; III Reunião Ordinária de Ministros – Aperfeiçoar a confiança e a cooperação recíproca entre os países que constituem a UNASUL (União de Nações Sul-Americanas) foram os principais objetivos do evento.

2.4. Indicadores

A implementação, levantamento e validação de indicadores de desempenho destina-se a permitir a avaliação de desempenho dos programas de transportes. Com a implantação do novo Plano Plurianual 2012-2015 foram considerados indicadores por Programa Temático, assim distribuído para a função Transporte:

- Desenvolvimento Produtivo – quatro indicadores;
- Transporte Ferroviário – 14 indicadores;
- Transporte Hidroviário – quatro indicadores;
- Transporte Rodoviário – 11 indicadores.

Merecem destaque os seguintes indicadores:

TABELA XXII - PROGRAMA 2072 - TRANSPORTE FERROVIÁRIO

INDICADOR	FONTE	DATA DE APURAÇÃO	ÍNDICE APURADO	ÍNDICE PPA 2012/2015	UNIDADE
Índice de acidentes ferroviários	SAFF	30/11/12	12,00	15,00	acid/(milhão trens.km)
Malha Ferroviária inoperante ou subutilizada	Deliberação 124/2011-ANTT	31/12/12	5.544	18.900	Km
Malha Ferroviária	Sítio da ANTT	31/12/12	28.692	29.785	Km
Número de acidentes ferroviários	SAFF	31/12/12	946	951	Acidentes
Percentual de carga ferroviária movimentada em TM/DP	SAFF	30/11/12	8,64	7,36	%
Produto médio anual do transporte ferroviário*	SAFF	30/11/12	35,44	0,05	R\$/tku
Total da produtividade ferroviária	SAFF	30/11/12	275	279	bilhões de tku
Total da carga geral transportada**	SAFF	30/11/12	34	103,10	milhão de tu
Total da movimentação de cargas por ferrovia	SAFF	30/11/12	421	497,00	milhão de tu
Velocidade média comercial dos trens	SAFF	30/11/12	15,63	25,00	km/h
Total de movimentação de passageiros por ferrovias***	ANTT	30/09/12	1.655.005	2.484.930,00	Quantidade

SAFF - Sistema de Acompanhamento e Fiscalização de Transporte Ferroviário

TABELA XXIII PROGRAMA 2075 - TRANSPORTE RODOVIÁRIO

INDICADOR	FONTE	DATA DE APURAÇÃO	ÍNDICE APURADO	ÍNDICE DO PPA 2012/2015	UNIDADE
Preço médio das tarifas rodoviárias – concessões	ABCR/ANTT	31/12/12	5,1	4,8	km
Malha classificada entre bom e ótimo estado de conservação	DNIT/ANTT	31/12/12	89,00	57,00	%

*indicador com a unidade modificada, conforme Nota Técnica ANTT/SUFER nº 01/2013.

**indicador com o conceito de carga geral transportada ajustado, conforme Nota Técnica ANTT/SUFER nº 01/2013.

***calculado até o 3º trimestre de 2012.

ABCR - Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias

➤ No que diz respeito à SPNT, temos a informar:

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

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

Assim, foram considerados três enfoques apresentados a seguir:

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

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

Tabela XXIV – Exemplificativa de Projetos a Ser Contratado pela SPNT/MT

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

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

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

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

Tabela XXV- Exemplificativa de Programação dos Recursos a Ser Avaliado pela SPNT/MT

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

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

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

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

Tabela XXVI – Exemplificativa de Nota de Relevância do Projeto para a SPNT/MT

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

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

Forma de Apuração.

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

Tabela XXVII - Formulário de Percentual de Metas e Desenvolvimento Físico de Projetos

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

Forma de Cálculo:

O desempenho da Secretaria será avaliado por meio de indicadores definidos com base nos percentuais de realização de cada um de seus projetos/atividades ponderados pelo seu respectivo percentual de participação no conjunto da Secretaria.

Para fins de ponderação, serão utilizados os percentuais definidos segundo os três enfoques apresentados acima: a) o do total anualizado dos recursos destinados à execução plena dos projetos/atividades; b) o do total de recursos programado para os projetos/atividades a serem desenvolvidos no ano de avaliação; e c) o da nota de relevância desses projetos/atividades.

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

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

Na qual:

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

MAP_i = Meta Anual Projetada – Percentual do projeto/atividade i a ser realizado no ano de avaliação.

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

PP_{e_i} = Percentual de participação do projeto/atividade i segundo o enfoque e= (a), (b) ou (c), dado pela fórmula:

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

Na qual:

V_{e_i} = valor da variável representativa do enfoque “e” associado ao projeto/atividade “i”;

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

n = nº de projetos contratos da Secretaria

Observações:

1) Ao longo de um particular ano de avaliação, os percentuais de participação dos projetos/atividade no conjunto da Secretaria serão modificados se:

- for iniciado pelo menos um novo projeto/atividade não previsto para o ano;
- for alterado o cronograma de execução de algum projeto/atividade;
- for alterado o valor dos recursos destinados a algum projeto/atividade.

2) Os enfoques considerados podem ser aplicados, cumulativamente, a cada trimestre, produzindo avaliações parciais que possibilitarão o acompanhamento do desempenho da Secretaria ao longo do ano.

3) A avaliação efetuada no 4º trimestre será, ao mesmo tempo, a avaliação do ano em análise.

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

Tabela XXVIII - Classificação de Indicadores por Qualificação e Classe 1

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

Avaliação de 2012

A tabela, a seguir relaciona os projetos/atividade da Secretaria, executados em 2012, e seus respectivos percentuais de participação, segundo os enfoques (a), (b) e (c):

Tabela XXIX - Participação Percentual nos Projetos da SNPT/MT

PROJETO/ATIVIDADE	OBJETIVO ESTRATÉGICO	ENFOQUES							
		(a) TOTAL ANUALIZADO DE RECURSOS NECESSÁRIOS PARA O CUMPRIMENTO PLENO DO PROJETO/ATIVIDADE				(b) RECURSOS PROGRAMADOS NO ANO		(c) RELEVÂNCIA RELATIVA DO PROJETO PARA A POLÍTICA DE TRANSPORTES [0 - 100]	
		Total (R\$)	Tempo de execução (ANO)	Total/ano (R\$/ANO)	Valor Relativo (Peso ₁)	Valor Absoluto	Valor Relativo (Peso ₂)	Valor Absoluto	Valor Relativo (Peso ₃)
1) Reavaliação, estimativas e metas do PNLT	Atualização do PNLT	5.068.707,69	1,83	2.769.785,62	0,15	1.016.512,59	0,14	100	0,37

2) Avaliação da eficácia do PNLT	Identificação das causas que impedem a realização das intervenções previstas no portfólio do PNLT	1.935.903,29	1,00	1.935.903,29	0,10	1.016.349,00	0,14	70,0	0,26
3) Pesquisa de tráfego	Conhecer as demandas	9.993.846,64	1,50	6.662.564,43	0,35	0,00	0,00	30	0,11
4) Estudos de Viabilidade de trens Regionais de passageiros – Codó/Teresina, Itapecurumirim/São Luis e Pelotas/RioGrande	Implantação do serviço de transporte ferroviário de passageiro	1.500.000,00	1,17	1.282.051,28	0,07	1.125.000,00	0,16	20	0,07
5) Plano Hidroviário Estratégico - PHE	Inserir o transporte hidroviário interior de forma mais incisiva no contexto do planejamento nacional de transportes	6.569.105,08	1,00	6.569.105,08	0,34	3.911.462,13	0,55	50	0,19
TOTAL		25.067.562,70		19.219.409,70	1,00	7.069.323,72	1,00	270	1,00

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

Tabela XXX – Evolução e Avaliação dos Projetos da SPNT/MT

Se q. i	PROJETO/A TIVIDADE	PERCENTUAL DE REALIZAÇÃO POR TRIMESTRE				ACUMULAD O DO PERÍODO		QUOCI ENTE DE REALIZ AÇÃO	PARTICIPAÇÃO PERCENTUAL SEGUNDO O ENFOQUE ADOTADO		
		1º tri m.	2º tri m.	3º tri m.	4º tri m.	Realiz ado	Progra mado	Realizad o/ Program ado	(a) Peso ₁	(b) Peso ₂	(c) Peso ₃
1	Reavaliação, estimativas e metas do PNLT	25,0 %	5,0 %	5,0 %	0,0 %	35,0 %	35,0%	1,00	0,14	0,14	0,37
2	Avaliação da eficácia do PNLT	40,0 %	10,0 %	0,0 %	0,0 %	50,0 %	50,0%	1,00	0,10	0,14	0,26
3	Pesquisa de tráfego	20,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	20,0 %	20,0%	1,00	0,35	0,00	0,11
4	Trens Regionais	0,0 %	5,0 %	0,0 %	0,0 %	5,0%	5,0%	1,00	0,07	0,16	0,07
5	Plano Hidroviário Estratégico – PHE	0,0 %	0,0 %	10,0 %	25,0 %	35,0 %	48,0%	0,73%	0,25	0,40	0,14
INDICADOR DE DESEMPENHO = $\sum_{i=1}^5 \text{Peso}_{D_i} \times \frac{\text{Realizado}_i}{\text{Programado}_i}$									90,7%	85,0%	95,0%
									Ótimo	Bom	Ótimo

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

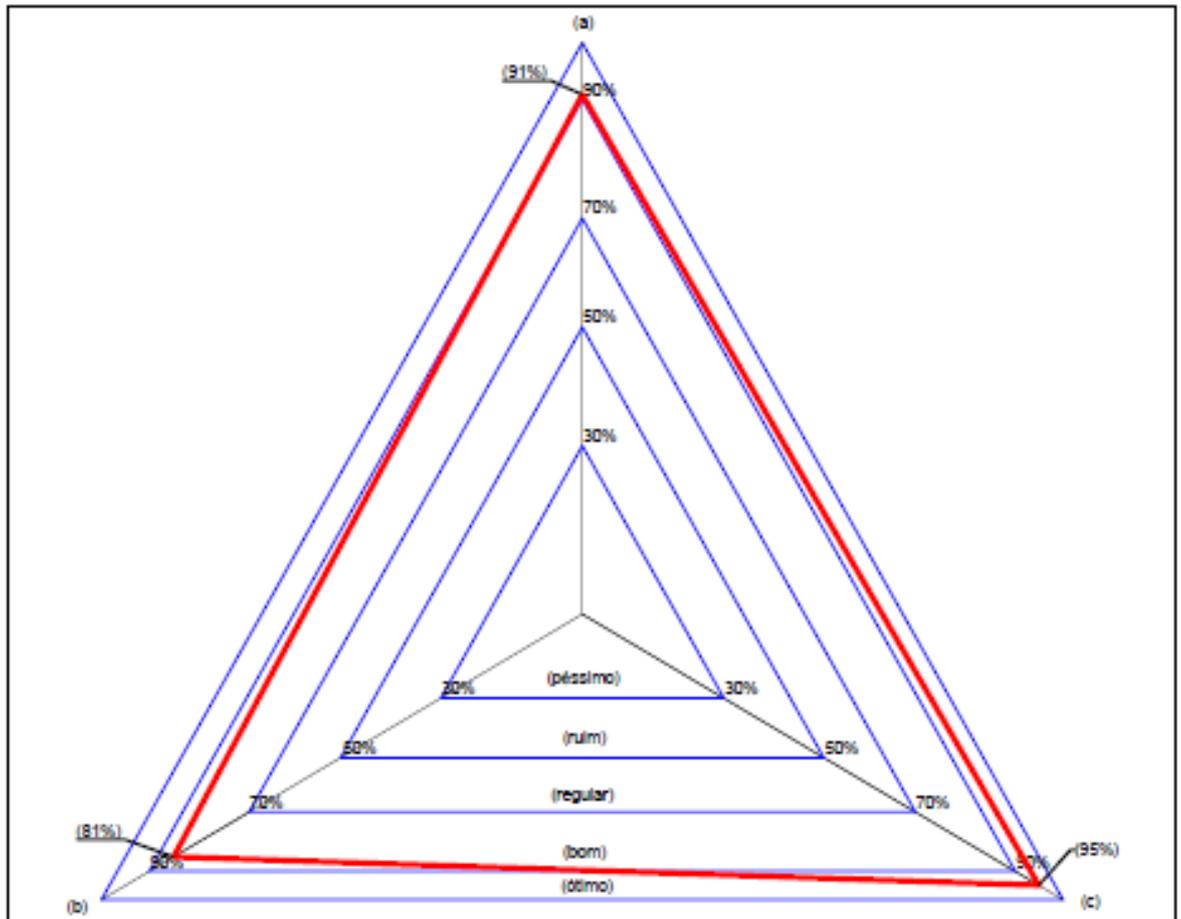


Figura 14 -Diagrama de Desempenho

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

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

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

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

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

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

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

E seus valores poderão ser assim classificados:

Tabela XXXI - Classificação de Indicadores por Qualificação e Classe 2

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

Adotando-se este conceito e com base nos valores de desempenho alcançados pela Secretaria em 2012, calcula-se o **IDG** da Secretaria em **81,44%**, o que indica que boa parte dos projetos/atividades programados para o ano foi executada, classificando, sob todos os enfoques considerados, como **ÓTIMO** o seu desempenho.

➤ No que diz respeito à SEGES, temos a informar:

Em relação aos indicadores é oportuno informar que foi instituído um Grupo de Trabalho através da Portaria nº 389, de 15 de dezembro de 2011, composto e coordenado por servidores da SEGES, com a finalidade de analisar e propor o uso de indicadores no âmbito do Ministério dos Transportes.

Este Grupo realizou uma série de reuniões de levantamento e apresentações, no ano de 2012, e por meio deste trabalho foram produzidos e propostos 48 indicadores, para os modais Rodoviários, Ferroviários e Aquaviário, dos quais 16 estão sob responsabilidade da SEGES.

A plena implementação destes indicadores carecerá de simulações sistemáticas para observação, depuração de possíveis distorções e posterior homologação e validação, segundo relatório do Grupo de Trabalho que prevê a conclusão desde ciclo até 2014.

Contudo, com a implementação do Programa de Modernização da Gestão Pública – PMGP no âmbito do Ministério dos Transportes os indicadores propostos pelo GT instituído pela Portaria nº 389/2012 foram submetidos à Coordenação do PMGP para avaliação e compatibilização com o rol de indicadores a serem produzidos pelo referido Programa, para avaliação das iniciativas estratégicas do Ministério dos Transportes.

A Secretaria dispõe de 13 indicadores de uso interno, visando medir o desempenho operacional da Unidade na realização de suas atribuições. Dentre as atividades da Secretaria, duas têm indicadores associados, quais sejam: “Monitoramento das ações do PAC” (sete indicadores) e “Acompanhamento dos Programas de Trabalho da CIDE” (seis indicadores).

Indicadores - Monitoramento das ações do PAC em 2012: (sete indicadores)

- a. Elaboração de 04 relatórios trimestrais, cada um com informações sobre obras em execução, apresentado os principais dados sobre a realização física, orçamentária e financeira, envolvendo a construção de ferrovias e,

- b. Produção de 03 pacotes informativos, trimestrais, com informações para os balanços/PAC, contendo fichas atualizadas de cada obra, incluindo, além das “obras em execução, os empreendimentos que se encontram em ação preparatória ou em fase de licitação, que são apresentados à SEPAC/MPOG, contendo informações sobre todas as ações em ferrovias”.

Fórmulas, demonstrativas de cálculo e índices anuais atingidos no exercício são apresentados a seguir:

índice	I	QDE
	a1	265
Nº Ações monitoradas	a2	286
	a3	298
Nº de técnicos envolvidos no monitoramento	c1	32
	c2	31
	c3	28
Nº de Obras em execução acompanhadas	e1	93
	e2	94
	e3	99
	e4	97
Nº de técnicos envolvidos no Acompanhamento	g1	43
	g2	41
	g3	41
	g4	42
Nº de Obras em execução acompanhadas	h1	132
	h2	127
	h3	126

*Memória de calculo dos índices em anexo

Considerações:

- **Monitoramento de ações:** função exercida no sentido de controlar e avaliar, mediante monitoração, como obras em execução, os empreendimentos que se encontram em ação preparatória ou em fase de licitação.
- **Acompanhamento de obras:** função exercida junto à obra.

1) NMAM – Número de ações monitoradas no ano

$$NMAM = \sum a_i / b$$

Onde:

$$a_1 = 265$$

$$a_2 = 286$$

$$a_3 = 298$$

$$b = 3$$

$$NMAM = 283 \text{ ações/ano}$$

Memória de Cálculo

b – número de balanços no ano = 3
a – número de ações monitoradas em cada balanço

2) NMAT – Número médio de ações monitoradas por técnico

$$\text{NMAM} = \Sigma a_i / \Sigma c_i$$

Onde:

$$a_1 = 265 \quad a_2 = 286 \quad a_3 = 298 \quad c_1 = 32 \quad c_2 = 31 \quad c_3 = 28$$

$$\text{NMAT} = 9,3 \text{ ações por técnico}$$

Memória de Cálculo

a: número de ações monitoradas em cada balanço
c: número de técnicos diretamente envolvidos no monitoramento em cada balanço:

3) PAM – Percentual de ações monitoradas

$$\text{PAM} = (\Sigma a_i / \Sigma d_i) \times 100$$

Onde:

$$a_1 = 265 \quad a_2 = 286 \quad a_3 = 298 \quad d_1 = a_1 \quad d_2 = a_2 \quad d_3 = a_3$$

$$\text{PAM} = 100\%$$

Memória de Cálculo

a: número de ações monitoradas em cada balanço
d = número de ações do PAC – Transportes em cada balanço

4) NMEA – Número médio de obras em execução acompanhadas

$$\text{NMEA} = \Sigma e_i / f$$

Onde:

$$e_1 = 93 \quad e_2 = 94 \quad e_3 = 99 \quad e_4 = 97 \quad f = 4$$

$$\text{NMEA} = 95,75 \text{ obras em execução acompanhadas}$$

Memória de Cálculo

f: número de períodos = 4
1º período: (Janeiro – Março)
2º período (Abril – Junho)
3º período (Julho– Setembro)
3º período (Outubro - Dezembro)

e: número de obras em execução acompanhadas em cada período

5) NEAT – Número médio de obras em execução acompanhadas por técnico

$$\text{NEAT} = \Sigma e_i / \Sigma g_i$$

Onde:

$$e_1 = 93 \quad e_2 = 94 \quad e_3 = 99 \quad e_4 = 97$$

$$g_1 = 43 \quad g_2 = 41 \quad g_3 = 41 \quad g_4 = 42$$

$$\text{NEAT} = 2,3 \text{ obra/Técnico}$$

Memória de Cálculo

e: número de obras em execução acompanhadas em cada período

g: número de técnicos diretamente envolvidos no acompanhamento em cada período.

6) PAEA – Percentual de obras em execução acompanhadas

$$\text{PAEA} = (\Sigma e_i / \Sigma h_i) \times 100$$

Onde:

$$e_1 = 93 \quad e_2 = 94 \quad e_3 = 99 \quad h_1 = 132 \quad h_2 = 127 \quad h_3 = 126$$

$$\text{PAEA} = 74,3\%$$

e: número de obras em execução acompanhadas em cada período (conforme memória de cálculo do item 4)

h: número de obras em execução em cada período

7) TRP – Total de relatórios produzidos

$$\text{TRP} = j + k$$

Onde:

J: número de relatórios com informações para os balanços = 3

K: número de relatórios de obras em execução: 4

$$\text{TRP} = 7 \text{ relatórios}$$

Para aperfeiçoar o acompanhamento das obras em execução do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC foi 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), as fotografias, a execução orçamentária e financeira e o diagrama unifilar.

Indicadores - Acompanhamento dos programas de trabalho da CIDE em 2012; (seis indicadores)

-**TARD** = total de ações examinadas dentre os 27 relatórios demonstrativos da execução orçamentária e financeira, encaminhados pelas Unidades da Federação,

referentes às obras ou serviços em rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e transporte multimodal, relativas ao exercício anterior (2012)

Fórmula de cálculo

$$TARD = \sum_{i=1}^n q_i$$

q = número de ações examinadas de cada UF contidas no relatório demonstrativo referente ao exercício anterior

▪ Índice apurado em 2012

q ₁ = 27 (AC)	q ₁₀ = 59 (MA)	q ₁₉ = 19 (RJ)
q ₂ = 27 (AL)	q ₁₁ = 19 (MT)	q ₂₀ = 57 (RN)
q ₃ = 38 (AP)	q ₁₂ = 08 (MS)	q ₂₁ = 142 (RS)
q ₄ = 11 (AM)	q ₁₃ = 27 (MG)	q ₂₂ = 04 (RO)
q ₅ = 181 (BA)	q ₁₄ = 121 (PA)	q ₂₃ = 14 (RR)
q ₆ = 21 (CE)	q ₁₅ = 14 (PB)	q ₂₄ = 12 (SC)
q ₇ = 41 (DF)	q ₁₆ = 41 (PR)	q ₂₅ = 09 (SP)
q ₈ = 02 (ES)	q ₁₇ = 47 (PE)	q ₂₆ = 04 (SE)
q ₉ = 105 (GO)	q ₁₈ = 09 (PI)	q ₂₇ = 12 (TO)

TARD = 1.071 ações

-TARDT = número médio de ações examinadas nos relatórios demonstrativos da execução orçamentária e financeira relativas ao exercício anterior, por técnico

Fórmula de cálculo

$$TARDT = \frac{\sum_{i=1}^n q_i}{r}$$

q = número de ações examinadas de cada UF contidas no relatório demonstrativo referente ao exercício anterior

r = número de técnicos diretamente envolvidos na atividade

▪ Índice apurado em 2012

TARD = 1.071 ações

r = 7

TARDT = número médio de 153 ações por técnico

-TAEA = total de ações examinadas nas 13 alterações dos Programas de Trabalho do exercício

Fórmula de cálculo

$$TAEA = \sum_{i=1}^n s_i$$

s = número de ações examinadas nas alterações eventualmente solicitadas pelas UFs no exercício.

Índice apurado em 2012

$s_1 = 15$ (AP)	$s_7 = 27$ (PE)
$s_2 = 09$ (AM)	$s_8 = 12$ (PI)
$s_3 = 71$ (BA)	$s_9 = 25$ (RN)
$s_4 = 10$ (DF)	$s_{10} = 60$ (RS)
$s_5 = 05$ (MS)	$s_{11} = 07$ (RR)
$s_6 = 15$ (PA)	$s_{12} = 08$ (TO)

TAEA = 264 ações

-TAEAT= número médio de ações examinadas nas alterações, por técnico
Fórmula de cálculo

$$TAPT = \sum_{i=1}^n x_i$$

s = número de ações examinadas nas alterações eventualmente solicitadas pelas UFs no exercício

v = número de técnicos diretamente envolvidos na atividade

▪ Índice apurado em 2012

TAEA = 264

v = 7

TAEAT = número médio de 37,71 ações por técnico

-TAPT= total de ações examinadas e publicadas nos Programas de Trabalho para o exercício seguinte (2013), elaboradas pelas 27 Unidades da Federação, referentes às obras ou serviços em rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e transporte multimodal.

Fórmula de cálculo

$$TAPT = \sum_{i=1}^n x_i$$

x = número de ações examinadas nos Programas de Trabalho de cada UF para o exercício seguinte

▪ Índice apurado em 2012

$x_1 = 13$ (AC)	$x_{10} = 14$ (MA)	$x_{19} = 04$ (RJ)
$x_2 = 08$ (AL)	$x_{11} = 06$ (MT)	$x_{20} = 21$ (RN)
$x_3 = 02$ (AP)	$x_{12} = 05$ (MS)	$x_{21} = 49$ (RS)
$x_4 = 06$ (AM)	$x_{13} = 01$ (MG)	$x_{22} = 02$ (RO)
$x_5 = 05$ (BA)	$x_{14} = 11$ (PA)	$x_{23} = 01$ (RR)
$x_6 = 11$ (CE)	$x_{15} = 04$ (PB)	$x_{24} = 07$ (SC)
$x_7 = 04$ (DF)	$x_{16} = 09$ (PR)	$x_{25} = 01$ (SP)
$x_8 = 01$ (ES)	$x_{17} = 14$ (PE)	$x_{26} = 06$ (SE)
$x_9 = 01$ (GO)	$x_{18} = 04$ (PI)	$x_{27} = 01$ (TO)

TAPT = 211 ações

-TAPTT= número médio de ações examinadas nos Programas de Trabalho para o exercício seguinte, por técnico

Fórmula de cálculo

$$TAPTT = \frac{\sum_{i=1}^n x_i}{z}$$

x = número de ações examinadas nos Programas de Trabalho de cada UF para o exercício seguinte

z = número de técnicos diretamente envolvidos na atividade

▪ Índice apurado em 2012

TAPT = 211

z = 7

TAPTT = número médio de 30,14 ações por técnico

3. Estrutura de Governança e de Autocontrole da Gestão

3.1. Estrutura de Governança

Não se aplica, conforme disposto no Quadro A1, do Anexo II, da DN TCU nº 119/2012.

3.2. Avaliação do Funcionamento dos Controles Internos

QUADRO A.3.1 – AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE CONTROLES INTERNOS DA UJ

ELEMENTOS DO SISTEMA DE CONTROLES INTERNOS A SEREM AVALIADOS	VALORES				
	1	2	3	4	5
Ambiente de Controle					
1. A alta administração percebe os controles internos como essenciais à consecução dos objetivos da unidade e dão suporte adequado ao seu funcionamento.				X	
2. Os mecanismos gerais de controle instituídos pela UJ são percebidos por todos os servidores e funcionários nos diversos níveis da estrutura da unidade.		X			
3. A comunicação dentro da UJ é adequada e eficiente.		X			
4. Existe código formalizado de ética ou de conduta.					X *
5. Os procedimentos e as instruções operacionais são padronizados e estão postos em documentos formais.				X	
6. Há mecanismos que garantem ou incentivam a participação dos funcionários e servidores dos diversos níveis da estrutura da UJ na elaboração dos procedimentos, das instruções operacionais ou código de ética ou conduta.			X		
7. As delegações de autoridade e competência são acompanhadas de definições claras das responsabilidades.					X
8. Existe adequada segregação de funções nos processos e atividades da competência da UJ.				X	
9. Os controles internos adotados contribuem para a consecução dos resultados planejados pela UJ.		X			
Avaliação de Risco					
10. Os objetivos e metas da unidade jurisdicionada estão formalizados.			X		
11. Há clara identificação dos processos críticos para a consecução dos objetivos e metas da unidade.		X			
12. É prática da unidade o diagnóstico dos riscos (de origem interna ou externa) envolvidos nos seus processos estratégicos, bem como a identificação da probabilidade de ocorrência desses riscos e a consequente adoção de medidas para mitigá-los.		X			
13. É prática da unidade a definição de níveis de riscos operacionais, de informações e de conformidade que podem ser assumidos pelos diversos níveis da gestão.			X		
14. A avaliação de riscos é feita de forma contínua, de modo a identificar mudanças no perfil de risco da UJ ocasionadas por transformações nos ambientes interno e externo.			X		
15. Os riscos identificados são mensurados e classificados de modo a serem tratados em uma escala de prioridades e a gerar informações úteis à tomada de decisão.				X	
16. Não há ocorrência de fraudes e perdas que sejam decorrentes de fragilidades nos processos internos da unidade.			X		
17. Na ocorrência de fraudes e desvios, é prática da unidade instaurar sindicância para apurar responsabilidades e exigir eventuais ressarcimentos.				X	
18. Há norma ou regulamento para as atividades de guarda, estoque e inventário de bens e valores de responsabilidade da unidade.				X	
Procedimentos de Controle					
	1	2	3	4	5

19. Existem políticas e ações, de natureza preventiva ou de detecção, para diminuir os riscos e alcançar os objetivos da UJ, claramente estabelecidas.				X	
20. As atividades de controle adotadas pela UJ são apropriadas e funcionam consistentemente de acordo com um plano de longo prazo.			X		
21. As atividades de controle adotadas pela UJ possuem custo apropriado ao nível de benefícios que possam derivar de sua aplicação.			X		
22. As atividades de controle adotadas pela UJ são abrangentes e razoáveis e estão diretamente relacionadas com os objetivos de controle.			X		
Informação e Comunicação	1	2	3	4	5
23. A informação relevante para UJ é devidamente identificada, documentada, armazenada e comunicada tempestivamente às pessoas adequadas.				X	
24. As informações consideradas relevantes pela UJ são dotadas de qualidade suficiente para permitir ao gestor tomar as decisões apropriadas.				X	
25. A informação disponível para as unidades internas e pessoas da UJ é apropriada, tempestiva, atual, precisa e acessível.		X			
26. A Informação divulgada internamente atende às expectativas dos diversos grupos e indivíduos da UJ, contribuindo para a execução das responsabilidades de forma eficaz.			X		
27. A comunicação das informações perpassa todos os níveis hierárquicos da UJ, em todas as direções, por todos os seus componentes e por toda a sua estrutura.			X		
Monitoramento	1	2	3	4	5
28. O sistema de controle interno da UJ é constantemente monitorado para avaliar sua validade e qualidade ao longo do tempo.			X		
29. O sistema de controle interno da UJ tem sido considerado adequado e efetivo pelas avaliações sofridas.			X		
30. O sistema de controle interno da UJ tem contribuído para a melhoria de seu desempenho.			X		
<p>Considerações Gerais:</p> <p>* (item-4) O Ministério dos Transportes adota o Código de Ética da Administração Pública</p> <p>Análise Crítica:</p> <p>Identificam-se várias oportunidades de melhorias em todos os elementos de controle avaliados. Com o ensejo do PMGP tais situações devem ser consideradas com vistas à evolução do controle da gestão e implementação da metodologia de gerência de projetos, disseminação de suas práticas e conceitos entre os colaboradores, através de treinamentos e ações que motivem a utilizarem destas práticas.</p>					
<p>Escala de valores da Avaliação:</p> <p>(1) Totalmente inválida: Significa que o conteúdo da afirmativa é integralmente não observado no contexto da UJ.</p> <p>(2) Parcialmente inválida: Significa que o conteúdo da afirmativa é parcialmente observado no contexto da UJ, porém, em sua minoria.</p> <p>(3) Neutra: Significa que não há como avaliar se o conteúdo da afirmativa é ou não observado no contexto da UJ.</p> <p>(4) Parcialmente válida: Significa que o conteúdo da afirmativa é parcialmente observado no contexto da UJ, porém, em sua maioria.</p> <p>(5) Totalmente válido. Significa que o conteúdo da afirmativa é integralmente observado no contexto da UJ.</p>					

Fonte: Secretaria-Executiva

3.3. Remuneração Paga a Administradores

Não se aplica, conforme disposto no Quadro A1, do Anexo II, da DN TCU nº 119/2012.

3.3.1. Política de Remuneração dos Membros da Diretoria Estatutária e dos Conselhos de Administração e Fiscal

Não se aplica, conforme disposto no Quadro A1, do Anexo II, da DN TCU nº 119/2012.

3.3.2. Demonstrativo da Remuneração Mensal de Membros de Conselhos

Não se aplica, conforme disposto no Quadro A1, do Anexo II, da DN TCU nº 119/2012.

3.3.3. Demonstrativo Sintético da Remuneração de Membros de Diretoria e de Conselhos

Não se aplica, conforme disposto no Quadro A1, do Anexo II, da DN TCU nº 119/2012.

3.3.4. Demonstrativo da Remuneração Variável dos Administradores

Não se aplica, conforme disposto no Quadro A1, do Anexo II, da DN TCU nº 119/2012.

3.4. Sistema de Correição

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

A Corregedoria do Ministério dos Transportes foi criada a partir da aprovação da nova estrutura regimental do Ministério dos Transportes, por meio do Decreto nº 7.717, de 4.4.2012. Entretanto, esse instrumento normativo não contemplou em seu texto as competências da Corregedoria e as atribuições de seus dirigentes, que foram definidas pela Portaria nº 250, de 31.10.2012, publicada no Diário oficial da União em 1º.11.2012, que aprovou os Regimentos Internos do Gabinete do Ministro, da Secretaria-Executiva (SE), da Subsecretaria de Assuntos Administrativos (SAAD), da Subsecretaria de Planejamento e Orçamento, da Consultoria Jurídica, da Secretaria de Política Nacional de Transportes, da Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes e da Secretaria de Fomento de Ações de Transportes.

Ressalta-se que apesar de ser uma unidade nova a Corregedoria herdou a estrutura da Comissão de Procedimentos Disciplinares (CPD) e do antigo Grupo Executivo, unidades que estavam subordinadas à Subsecretaria de Assuntos Administrativos (SAAD). Além disso, herdou, também, as comissões então instauradas antes da criação da CPD, uma vez que estavam com os trabalhos apuratórios inconclusos.

Com base no exposto acima, pode-se inferir que a Corregedoria passou a ter plena gestão sobre os procedimentos disciplinares do Ministério dos Transportes a partir do dia 1º de novembro de 2012. Assim, deve-se registrar que para o ano de 2012 a gestão dos procedimentos disciplinares deve ser dividida por três unidades administrativas, no caso: Gabinete do Ministro; SAAD, até 31.10.2012, e Corregedoria – a partir de 1º.11.2012. Segue, abaixo, tabela dos procedimentos disciplinares do Ministério dos Transportes em 2012.

Tabela XXXII - Procedimentos Disciplinares do Ministério dos Transportes

Tabela dos Procedimentos Disciplinares do Ministério dos Transportes 2012			
	Autoridade Instauradora		
	SAAD/SE/MT (i) Até 31.10.202	Gabinete do Ministro	CORREG/SE/MT A partir de 1º.11.2012
Processos administrativos disciplinares instaurados	16	4	-

Processos administrativos disciplinares julgados	14	6	-
Sindicâncias instauradas	16	2	-
Sindicâncias julgadas	15	2	-
Advertências aplicadas	3 (ii)	1 (iii)	-
Suspensões aplicadas	-	3 (iv)	-
Demissões aplicadas	-	-	-

Fonte: CORREG

i) Compreende também processos instaurados por Portaria Conjunta com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

ii) Inclui também a anotação nos assentamentos individuais em virtude de prescrição (art. 170 da Lei nº 8.112, de 1990)

iii) idem

iv) idem

No interregno entre a criação da Corregedoria e a publicação do Regimento Interno da Secretaria-Executiva foram nomeados o Corregedor e os Chefes de Serviço de Prevenção e Instrução Prévia e de Apuração Disciplinar, uma vez que o Decreto nº 7.717/2012 previa essa estrutura. Assim, enquanto aguardava a publicação dos novos Regimentos Internos, a Corregedoria deu continuidade aos então processos de trabalho oriundos da antiga estrutura (apesar da instauração se dar pelo titular da SAAD). Contudo, focou na identificação do estado da arte e na reestruturação desses processos, bem como na criação de um novo sistema eletrônico de gestão de procedimentos disciplinares.

Como resultado, após apurada análise da situação fática de todos os procedimentos disciplinares instaurados e distribuídos às Comissões de Procedimento Disciplinar até 31.12.2012, constatou-se a existência de 59 procedimentos disciplinares em andamento. Ressalta-se que no momento 13 processos encontram-se em juízo de admissibilidade.

3.5. Cumprimento pela Instância de Correição da Portaria nº 1.043/2007 da CGU

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 no âmbito do Sistema de Correição do Poder Executivo Federal e dá outras providências.

Do exposto, cumpre a esta Corregedoria esclarecer que, em razão de ter herdado processos disciplinares oriundos da CPD e do Grupo Executivo, grande parte dos procedimentos em andamento diz respeito à apuração de irregularidades ocorridas no âmbito do extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). Além disso, foi verificado que o cadastramento desses processos não se encontra completo. Todavia, é importante informar que, do total, a porcentagem de processos ainda não cadastrados é pequena, bem como que a equipe de apoio desta Corregedoria está providenciando a atualização dos dados faltantes no Sistema CGU-PAD.

Também foi constatado que os dados dos processos disciplinares instaurados mediante Portaria Conjunta não foram devidamente inseridos no Sistema. Tal fato tem por base a dificuldade de acesso aos dados, uma vez que a maioria dos integrantes desse tipo de comissão não está vinculada à carreira deste Ministério. A fim de sanar tal deficiência foram expedidas diligências às unidades correcionais competentes (Procuradoria-Geral Federal, Advocacia-Geral da União e DNIT).

Por fim, em relação aos procedimentos disciplinares que apuram tão somente fatos ocorridos no âmbito do Ministério dos Transportes, informamos que o cadastramento encontra-se devidamente atualizado.

4. Programação e Execução da Despesa Orçamentária e Financeira

4.1. Informações sobre Programas do PPA de Responsabilidade da Unidade

4.1.1. Informações sobre Programas Temáticos de Responsabilidade da Unidade

Não ocorreu no período.

4.1.2. Informações sobre Objetivos Vinculados a Programas Temáticos de Responsabilidade da Unidade

Não ocorreu no período.

4.1.3. Informações sobre Iniciativas Vinculadas a Programas Temáticos de Responsabilidade da Unidade

Não ocorreu no período.

4.1.4. Informações sobre Ações de Programas Temáticos de Responsabilidade da Unidade

Não ocorreu no período.

4.1.5. Informações sobre Programas de Gestão, Manutenção e Serviços ao Estado de Responsabilidade da Unidade

No que diz respeito à CGRL, temos a informar:

QUADRO A.4.5 – PROGRAMA DE GOVERNO CONSTANTE DO PPA – DE GESTÃO E MANUTENÇÃO

Identificação do Programa de Governo						
Código Programa	2126					
Título	Programa de Gestão e Manutenção do Ministério dos Transportes					
Órgão Responsável	Ministério dos Transportes					
Execução Orçamentária e Financeira do Programa (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
53.996.915	52.094.155	46.312.913	46.312.913		21.562.964,75	35.058.084,04

Fonte: SIAFI

No que diz respeito à CGMO, temos a informar:

QUADRO A.4.5 – PROGRAMA DE GOVERNO CONSTANTE DO PPA – DE GESTÃO E MANUTENÇÃO

Identificação do Programa de Governo						
Código Programa	2126					
Título	Programa de Gestão e Manutenção do MT					
Órgão Responsável	MT					
Execução Orçamentária e Financeira do Programa (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
-	-	4.324.473,97	4.324.473,97	-	-	4.324.473,97

Fonte: SIAFI

4.1.6. Informações sobre Ações Vinculadas a Programas de Gestão, Manutenção e Serviços ao Estado de Responsabilidade da Unidade

No que diz respeito à COGEP, temos a informar os três quadros abaixo:

QUADRO A.4.6 – AÇÕES VINCULADAS A PROGRAMA DE GESTÃO, MANUTENÇÃO E SERVIÇOS DE RESPONSABILIDADE DA UJ

Identificação da Ação						
Código		0089				
Descrição		PREVIDÊNCIA DE INATIVOS E PENSIONISTAS DA UNIÃO				
Unidade Responsável		39101				
Unidade Orçamentária		ADMINISTRAÇÃO DIRETA				
Execução Orçamentária e Financeira da Ação (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
2.471.346.412	2.819.796.412	2.819.796.412	2.802.524.852	3.449	17.271.560	2.802.521.363
Metas do Exercício Para a Ação						
Ordem	Descrição	Unidade de Medida	Meta Física		Meta Financeira	
			Prevista	Realizada	Prevista	Realizada
01	181 – Pagamento de Aposentadorias e Pensões				2.471.346.412	2.802.521.363

Fonte: SIAFI

QUADRO A.4.6 – AÇÕES VINCULADAS A PROGRAMA DE GESTÃO, MANUTENÇÃO E SERVIÇOS DE RESPONSABILIDADE DA UJ

Identificação da Ação						
Código		2126				
Descrição		PROGRAMA DE GESTÃO E MANUTENÇÃO DO MINISTERIO DOS TRANSPORTES				
Unidade Responsável		49000				
Unidade Orçamentária		ADMINISTRAÇÃO DIRETA				
Execução Orçamentária e Financeira da Ação (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
195.303.417	181.156.652	189.385.503	181.156.652	0	8.228.851	181.156.652
Metas do Exercício Para a Ação						
Ordem	Descrição	Unidade de Medida	Meta Física		Meta Financeira	
			Prevista	Realizada	Prevista	Realizada
01	20TP – Pagamento de Pessoal Ativo da União				129.430.192	123.012.113
02	09HB – Contribuição da União, suas Autarquias e Fundações para o custeio do Regime de Previdência dos servidores públicos federais				16.666.625	14.382.247
03	2000 – Administração da Unidade				3.500.000	2.156.650
04	2010 – Assistência Pré-escolar aos dependentes dos servidores e empregados	Unidade	84	72	96.000	82.740
05	2011 – Auxílio Transporte dos servidores e empregados	Unidade	2.273	1.554	4.200.000	6.528.530
06	2012 – Auxílio Alimentação dos servidores e empregados	Unidade	1.908	1.903	6.960.000	6.528.530
07	4572 – Capacitação de Servidores Públicos Federais em Processo de qualificação e requalificação	Unidade	686	190	541.000	150.380

08	20CW – Assistência Médica aos servidores e empregados – exames periódicos	Unidade	1.720	0	309.600	0
-----------	--	----------------	--------------	----------	----------------	----------

Fonte: SIAFI

QUADRO A.4.6 – AÇÕES VINCULADAS A PROGRAMA DE GESTÃO, MANUTENÇÃO E SERVIÇOS DE RESPONSABILIDADE DA UJ

Identificação da Ação						
Código		0225				
Descrição		GESTÃO DA POLÍTICA DOS TRANSPORTES				
Unidade Responsável		49000				
Unidade Orçamentária		ADMINISTRAÇÃO DIRETA				
Execução Orçamentária e Financeira da Ação (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
2.471.346.412	2.819.796.412	2.819.796.412	2.802.524.852	3.449	17.271.560	2.802.521.363
Metas do Exercício Para a Ação						
Ordem	Descrição	Unidade de Medida	Meta Física		Meta Financeira	
			Prevista	Realizada	Prevista	Realizada
01	2004 - Assistência Médica e Odontológica aos servidores e empregados e seus dependentes	Unidade	28.789	27.400	33.600.000	31.972.673

Fonte: SIAFI

No que diz respeito à CGMO, temos a informar:

QUADRO A.4.6 – AÇÕES VINCULADAS A PROGRAMA DE GESTÃO, MANUTENÇÃO E SERVIÇOS DE RESPONSABILIDADE DA UJ

Identificação da Ação						
Código		0713				
Descrição		Cumprimento de Obrigações Decorrentes da Extinção do DNER				
Unidade Responsável		Subsecretaria de Assunto Administrativo				
Unidade Orçamentária		93002 – Subsecretaria de Planejamento Setorial				
Execução Orçamentária e Financeira da Ação (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
-	-	4.324.473,97	4.324.473,97	-	-	4.324.473,97
Metas do Exercício Para a Ação						
Ordem	Descrição	Unidade de Medida	Meta Física		Meta Financeira	
			Prevista	Realizada	Prevista	Realizada

Fonte: SIAFI

4.2. Informações sobre a Execução Orçamentária e Financeira da Despesa

4.2.1. Identificação das Unidades Orçamentárias da Unidade

No que diz respeito à CGRL, temos a informar:

QUADRO A.4.7 – IDENTIFICAÇÃO DAS UNIDADES ORÇAMENTÁRIAS DA UJ

Denominação das Unidades Orçamentárias	Código da UO	Código SIAFI da UGO
Coordenação Geral de Recursos Logísticos (Administração Direta)	39101	390004

Fonte: SIAFI

No que diz respeito à COGEP, temos a informar:

QUADRO A.4.7 – IDENTIFICAÇÃO DAS UNIDADES ORÇAMENTÁRIAS DA UJ

Denominação das Unidades Orçamentárias	Código da UO	Código SIAFI da UGO
ADMINISTRAÇÃO DIRETA	39.101	390007

Fonte: SIAFI

No que diz respeito à CGMO, temos a informar:

QUADRO A.4.7 – IDENTIFICAÇÃO DAS UNIDADES ORÇAMENTÁRIAS DA UJ

Denominação das Unidades Orçamentárias	Código da UO	Código SIAFI da UGO
Administração Direta	39101	390056

Fonte: SIAFI

No que diz respeito à SPO, temos a informar:

QUADRO A.4.7 – IDENTIFICAÇÃO DAS UNIDADES ORÇAMENTÁRIAS DA UJ

Denominação das Unidades Orçamentárias	Código da UO	Código SIAFI da UGO
Administração Direta	39101	390002

Fonte: SIAFI

No que diz respeito à SPNT, temos a informar:

QUADRO A.4.7 – IDENTIFICAÇÃO DAS UNIDADES ORÇAMENTÁRIAS DA UJ

Denominação das Unidades Orçamentárias	Código da UO	Código SIAFI da UGO
(Administração Direta)	39101	390041

Fonte: SIAFI

No que diz respeito à SEGES, temos a informar:

QUADRO A.4.7 – IDENTIFICAÇÃO DAS UNIDADES ORÇAMENTÁRIAS DA UJ

Denominação das Unidades Orçamentárias	Código da UO	Código SIAFI da UGO
(Fiscalização da Concessão dos Serviços e da Exploração da Infraestrutura Rodoviária – Ponte Internacional São Borja – São Tomé. Brasil – Argentina)- Ação 2907 – UO – 39.101 (ADMINISTRAÇÃO DIRETA)	39.101	390041

Fonte: SIAFI

4.2.2. Programação de Despesas

4.2.2.1. Programação de Despesas Correntes

No que diz respeito à CGRL, temos a informar os dois quadros abaixo:

QUADRO A.4.8 – PROGRAMAÇÃO DE DESPESAS CORRENTES

Valores em R\$ 1,00

Origem dos Créditos Orçamentários	Grupos de Despesas Correntes					
	1 – Pessoal e Encargos Sociais		2 – Juros e Encargos da Dívida		3- Outras Despesas Correntes	
	Exercícios		Exercícios		Exercícios	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011

LOA	Dotação proposta pela UO						68.418.902	60.930.216,
	PLOA						50.350.905	44.468.000,
	LOA						44.324.155	44.468.000,
CRÉDITOS	Suplementares							
	Especiais	Abertos						
		Reabertos						
	Extraordinários	Abertos						
		Reabertos						
Créditos Cancelados						1.900.000		
Outras Operações								
Total						42.424.155	44.468.000,	

Fonte: SIAFI

Ainda no que se refere à CGRL, em que pese não ser programa relacionado com a suas obrigações regimentais, a CGRL, sob a gerência das diversas áreas afetadas, executou o programa de trabalho relativo ao quadro A.4.8 a seguir:

QUADRO A.4.8 – PROGRAMAÇÃO DE DESPESAS CORRENTES

Valores em R\$ 1,00

Origem dos Créditos Orçamentários		Grupos de Despesas Correntes						
		1 – Pessoal e Encargos Sociais		2 – Juros e Encargos da Dívida		3- Outras Despesas Correntes		
		Exercícios		Exercícios		Exercícios		
		2012	2011	2012	2011	2012	2011	
LOA	Dotação proposta pela UO						30.000.000	25.000.000,
	PLOA						10.000.000	10.000.000,
	LOA						9.790.000	10.000.000,
CRÉDITOS	Suplementares						4.210.000	
	Especiais	Abertos						
		Reabertos						
	Extraordinários	Abertos						
		Reabertos						
Créditos Cancelados								
Outras Operações								
Total						14.000.000	10.000.000,	

Fonte: : SIAFI

No que diz respeito à COGEP, temos a informar:

QUADRO A.4.8 – PROGRAMAÇÃO DE DESPESAS CORRENTES

Valores em R\$ 1,00

Origem dos Créditos Orçamentários		Grupos de Despesas Correntes					
		1 – Pessoal e Encargos Sociais		2 – Juros e Encargos da Dívida		3- Outras Despesas Correntes	
		Exercícios		Exercícios		Exercícios	
		2012	2011	2012	2011	2012	2011
LOA	Dotação proposta pela UO		2.694.663.608	2.411.938.327			
	PLOA		2.617.443.229	2.279.671.558			
	LOA		2.617.443.229	2.279.671.558			
CRÉDITOS	Suplementares			527.600.000			
	Especiais	Abertos	300.000	300.000			
		Reabertos					
	Extraordinários	Abertos					
		Reabertos					
Créditos Cancelados		2.000.000	9.625.668				
Outras Operações							
Total		2.967.393.229	2.797.945.890				

Fonte:: SIAFI

No que diz respeito à CGMO, temos a informar:

QUADRO A.4.8 – PROGRAMAÇÃO DE DESPESAS CORRENTES

Valores em R\$ 1,00

Origem dos Créditos Orçamentários		Grupos de Despesas Correntes						
		1 – Pessoal e Encargos Sociais		2 – Juros e Encargos da Dívida		3- Outras Despesas Correntes		
		Exercícios		Exercícios		Exercícios		
		2012	2011	2012	2011	2012	2011	
LOA	Dotação proposta pela UO						119.069.301,00	39.277.987,00
	PLOA						32.500.000,00	39.700.000,00
	LOA						31.843.484,00	39.294.000,00
CRÉDITOS	Suplementares							
	Especiais	Abertos						
		Reabertos						
	Extraordinários	Abertos						
		Reabertos						
Créditos Cancelados						7.034.908,00	-	
Outras Operações						-	-	
Total						24.808.632,00	39.294.000,00	

Fonte: : SIAFI

No que diz respeito à SPO, temos a informar:

QUADRO A.4.8 – PROGRAMAÇÃO DE DESPESAS CORRENTES

Valores em R\$ 1,00

Origem dos Créditos Orçamentários		Grupos de Despesas Correntes						
		1 – Pessoal e Encargos Sociais		2 – Juros e Encargos da Dívida		3- Outras Despesas Correntes		
		Exercícios		Exercícios		Exercícios		
		2012	2011	2012	2011	2012	2011	
LOA	Dotação proposta pela UO		2.694.663.608	2.411.938.327			380.221.270	283.498.115
	PLOA		2.617.943.229	2.279.671.558			216.548.964	235.878.058
	LOA		2.617.943.22	2.279.671.558			213.541.981	228.064.669
CRÉDITOS	Suplementares		351.150.000	527.600.000			4.510.000	30.860.711
	Especiais	Abertos	300.000	300.000				
		Reabertos						9.300.000
	Extraordinários	Abertos						
		Reabertos						
Créditos Cancelados		2.000.000	9.625.668			11.734.908	1.166.922	
Outras Operações								
Total		2.967.393.229	2.797.945.890			206.317.073	267.058.458	

Fonte: SIAF

No que diz respeito à SEGES, temos a informar:

QUADRO A.4.8 – PROGRAMAÇÃO DE DESPESAS CORRENTES

Valores em R\$ 1,00

Origem dos Créditos Orçamentários		Grupos de Despesas Correntes						
		1 – Pessoal e Encargos Sociais		2 – Juros e Encargos da Dívida		3- Outras Despesas Correntes		
		Exercícios		Exercícios		Exercícios		
		2012	2011	2012	2011	2012	2011	
LOA	Dotação proposta pela UO						22.093.923	2.343.425
	PLOA						22.093.923	2.343.425
	LOA						22.093.923	2.343.425
CRÉDITOS	Suplementares							
	Especiais	Abertos						
		Reabertos						
Extraordinários		Abertos						

		Reabertos						
	Créditos Cancelados							
Outras Operações								
Total							22.093.923	2.343.425

Fonte: SIAF

4.2.2.2. Programação de Despesas de Capital

No que diz respeito à CGRL, temos a informar:

QUADRO A.4.9 – PROGRAMAÇÃO DE DESPESAS DE CAPITAL

Valores em R\$ 1,00

Origem dos Créditos Orçamentários		Grupos de Despesa de Capital						
		4 – Investimentos		5 – Inversões Financeiras		6- Amortização da Dívida		
		Exercícios		Exercícios		Exercícios		
		2012	2011	2012	2011	2012	2011	
LOA	Dotação proposta pela UO		19.667.629	12.880.000,				
	PLOA		7.540.000	441.000,				
	LOA		7.540.000	441.000,				
CRÉDITOS	Suplementares							
	Especiais	Abertos						
		Reabertos						
	Extraordinários	Abertos						
		Reabertos						
Créditos Cancelados								
Outras Operações								
Total			7.540.000	441.000,				

Fonte:SIAFI

No que diz respeito à CGMO, temos a informar:

QUADRO A.4.9 – PROGRAMAÇÃO DE DESPESAS DE CAPITAL

Valores em R\$ 1,00

Origem dos Créditos Orçamentários		Grupos de Despesa de Capital						
		4 – Investimentos		5 – Inversões Financeiras		6- Amortização da Dívida		
		Exercícios		Exercícios		Exercícios		
		2012	2011	2012	2011	2012	2011	
LOA	Dotação proposta pela UO			1.000.000,00				
	PLOA			1.000.000,00				
	LOA			594.000,00				
CRÉDITOS	Suplementares							
	Especiais	Abertos						
		Reabertos						
	Extraordinários	Abertos						
		Reabertos						
Créditos Cancelados								
Outras Operações								
Total				594.000,00				

Fonte: : SIAFI

No que diz respeito à SPO, temos a informar:

QUADRO A.4.9 – PROGRAMAÇÃO DE DESPESAS DE CAPITAL

Valores em R\$ 1,00

Origem dos Créditos Orçamentários	Grupos de Despesa de Capital		
	4 – Investimentos	5 – Inversões	6-Amortização da

		Exercícios		Financeiras		Dívida	
		Exercícios		Exercícios		Exercícios	
		2012	2011	2012	2011	2012	2011
LOA	Dotação proposta pela UO		30.147.629	614.000.000			
	PLOA		777.249.760	442.620.000	5.000.000	135.000.000	
	LOA		904.445.528	556.136.280	5.000.000	94.500.000	
CRÉDITOS	Suplementares						
	Especiais	Abertos					
		Reabertos				5.000.000	
	Extraordinários	Abertos	250.519.999				
		Reabertos					
Créditos Cancelados		225.827.484	29.627.750		23.750.000		
Outras Operações							
Total		929.138.043	526.508.530	5.000.000	75.750.000		

Fonte: SIAFI

4.2.2.3. Resumo da Programação de Despesas e da Reserva de Contingência

No que diz respeito à CGRL, temos a informar:

QUADRO A.4.10 – QUADRO RESUMO DA PROGRAMAÇÃO DE DESPESAS E DA RESERVA DE CONTINGÊNCIA

Valores em R\$ 1,00

Origem dos Créditos Orçamentários		Despesas Correntes		Despesas de Capital		9 – Reserva de Contingência	
		Exercícios		Exercícios		Exercícios	
		2012	2011	2012	2011	2012	2011
LOA	Dotação proposta pela UO		68.418.902	51.431.490,	19.667.629	12.880.000,	
	PLOA		50.350.905	44.468.000,	7.540.000	441.000,	
	LOA		44.324.155	44.468.000,	7.540.000	441.000,	
CRÉDITOS	Suplementares						
	Especiais	Abertos					
		Reabertos					
	Extraordinários	Abertos					
		Reabertos					
Créditos Cancelados							
Outras Operações							
Total		44.328.155	44.468.000,	7.540.000	441.000,		

Fonte: SIAFI

No que diz respeito à CGMO, temos a informar:

QUADRO A.4.10 – QUADRO RESUMO DA PROGRAMAÇÃO DE DESPESAS E DA RESERVA DE CONTINGÊNCIA

Valores em R\$ 1,00

Origem dos Créditos Orçamentários		Despesas Correntes		Despesas de Capital		9 – Reserva de Contingência	
		Exercícios		Exercícios		Exercícios	
		2012	2011	2012	2011	2012	2011
LOA	Dotação proposta pela UO		119.069.301,00	39.277.987,00			
	PLOA		32.500.000,00	39.700.000,00			
	LOA		31.843.484,00	39.394.000,00			
CRÉDITOS	Suplementares						
	Especiais	Abertos					
		Reabertos					
	Extraordinários	Abertos					
		Reabertos					
Créditos Cancelados		7.034.908,00	-				

Outras Operações						
Total	24.808.632,00	39.394.000,00				

Fonte: : SIAFI

No que diz respeito à COGEP, temos a informar:

QUADRO A.4.10 – QUADRO RESUMO DA PROGRAMAÇÃO DE DESPESAS E DA RESERVA DE CONTINGÊNCIA Valores em R\$ 1,00

Origem dos Créditos Orçamentários		Despesas Correntes		Despesas de Capital		9 – Reserva de Contingência	
		Exercícios		Exercícios		Exercícios	
		2012	2011	2012	2011	2012	2011
LOA	Dotação proposta pela UO	2.752.517.818	2.463.525.497				
	PLOA	2.666.649.829	2.307.127.651				
	LOA	2.666.649.829	2.307.127.651				
CRÉDITOS	Suplementares		541.590.000				
	Especiais	Abertos	300.000	300.000			
		Reabertos					
	Extraordinários	Abertos					
		Reabertos					
Créditos Cancelados	4.800.000	3.309.600					
Outras Operações							
Total		3.013.799.829	2.845.408.051				

Fonte: : SIAFI

No que diz respeito à SPO, temos a informar:

QUADRO A.4.10 – QUADRO RESUMO DA PROGRAMAÇÃO DE DESPESAS E DA RESERVA DE CONTINGÊNCIA Valores em R\$ 1,00

Origem dos Créditos Orçamentários		Despesas Correntes		Despesas de Capital		9 – Reserva de Contingência	
		Exercícios		Exercícios		Exercícios	
		2012	2011	2012	2011	2012	2011
LOA	Dotação proposta pela UO	3.074.884.878	2.695.436.442	30.147.629	614.000.000		
	PLOA	2.834.492.193	2.515.549.616	782.249.760	577.620.000		
	LOA	2.831.485.210	2.507.736.227	909.445.528	650.636.280		
CRÉDITOS	Suplementares	355.660.000	558.460.711				
	Especiais	Abertos		300.000			
		Reabertos		9.300.000		5.000.000	
	Extraordinários	Abertos			250.519.999		
		Reabertos				700.000	
Créditos Cancelados	13.734.908	10.792.590	225.827.484	167.127.670			
Outras Operações							
Total		3.173.710.302	3.065.004.348	934.138.043	602.258.530		

Fonte: SIAFI

No que diz respeito à SEGES, temos a informar:

QUADRO A.4.10 – QUADRO RESUMO DA PROGRAMAÇÃO DE DESPESAS E DA RESERVA DE CONTINGÊNCIA Valores em R\$ 1,00

Origem dos Créditos Orçamentários		Despesas Correntes		Despesas de Capital		9 – Reserva de Contingência	
		Exercícios		Exercícios		Exercícios	
		2012	2011	2012	2011	2012	2011
☐ ○ ◀	Dotação proposta pela UO	22.093.923	2.343.425				

	PLOA	22.093.923	2.343.425				
	LOA	22.093.923	2.343.425				
CRÉDITOS	Suplementares						
	Especiais						
	Extraordinários						
	Créditos Cancelados						
Outras Operações							
Total		22.093.923	2.343.425				

Fonte: SIAFI

4.2.2.4. Análise Crítica

No que diz respeito à SPO, temos a informar:

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.

Movimentação Externa_– No exercício de 2012, a dotação alocada na ação destinada ao Apoio a Implantação de Melhoramentos no Canal de Navegação da Hidrovia do Rio Tietê - no Estado de São Paulo, constou do orçamento da Administração Direta, sendo, portanto, necessária a descentralização parcial para o Departamento Nacional de Infra Estrutura de Transportes - DNIT, UG 393003, por meio de destaque, conforme Portaria/MT nº 11, de 31 de janeiro de 2012, bem como a dotação da ação de Apoio à Construção do Rodoanel do Estado de São Paulo, também foi descentralizada ao DNIT por meio de destaque, conforme Portaria/MT nº 42, de 27 de fevereiro de 2012.

Cabe acrescentar que foram transferidos recursos desta Administração Direta, para a Empresa de Planejamento e Logística – EPL, destinados à participação mínima no capital da Empresa, de forma a viabilizar a sua criação,

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

Alterações relevantes ocorridas nas dotações do exercício em relação às dotações do exercício anterior.

As dotações aprovadas, considerando as descentralizações efetuadas para o Grupo Executivo do extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER e para a Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A - RFFSA, bem como os limites orçamentários disponibilizados, permitiram que a Administração Direta do Ministério dos Transportes atendesse a suas necessidades orçamentárias no decorrer do exercício.

As alterações orçamentárias ocorridas tiveram a finalidade de atender despesas obrigatórias relativas a pagamentos de aposentadorias e pensões, devido as atualizações ocorridas, bem como aumento nas gratificações dos servidores ocorridos em julho/2012. No tocante a extinta RFFSA, foi aprovado crédito adicional para Cumprimento de Débitos Judiciais Periódicos Vincendos, devidos pela RFFSA em extinção e reaberto crédito especial para atender despesas com o Cumprimento de Sentença Judicial Transitada em Julgado (precatórios), de forma a regularizar os pagamentos de

sentenças judiciais. As demais alterações tiveram o intuito de reforçar dotações constantes da Lei Orçamentária Anual que se mostraram insuficientes para atender plenamente despesas no decorrer do exercício, citando os gastos com publicidade de utilidade pública, (campanhas educativas) e contratos para a realização de estudos no âmbito da ação orçamentária de Formulação de Políticas de Transportes.

Pode-se mencionar ainda o cancelamento de recursos alocados para o Apoio à Implantação do Trem de Alta Velocidade – TAV (Rio de Janeiro – São Paulo – Campinas), uma vez que a licitação para o empreendimento não havia sido realizada, bem como cancelamento de recursos na ação de Apoio de Implantação de Melhoramentos no Canal de Navegação do Rio Tietê, pois não foi assinado novo termo de cooperação com o estado de São Paulo.

Por último, foram remanejados recursos de benefícios que não seriam utilizados no decorrer do exercício, de forma a otimizar os recursos orçados na LOA.

4.2.3. Movimentação de Créditos Interna e Externa

No que diz respeito à CGRL, temos a informar:

QUADRO A.4.11 – MOVIMENTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA POR GRUPO DE DESPESA VALORES EM R\$ 1,00

Natureza da Movimentação de Crédito		UG		Classificação da ação	Despesas Correntes		
		Concedente	Recebedora		1 – Pessoal e Encargos Sociais	2 – Juros e Encargos da Dívida	3 – Outras Despesas Correntes
Movimentação Interna	Concedidos						
	Recebidos	390002	390004	2000			44.554.155
	Recebidos	390002	390004	4641			14.000.000
	Recebidos						
Movimentação Externa	Concedidos						
	Recebidos						
Natureza da Movimentação de Crédito		UG		Classificação da ação	Despesas de Capital		
		Concedente	Recebedora		4 – Investimentos	5 – Inversões Financeiras	6 – Amortização da Dívida
Movimentação Interna	Concedidos						
	Recebidos	390002	390004	2000	7.540.000		
Movimentação Externa	Concedidos						
	Recebidos						

Fonte: : SIAFI

No que diz respeito à COGEP, temos a informar:

QUADRO A.4.11 – MOVIMENTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA POR GRUPO DE DESPESA Valores em R\$ 1,00

Natureza da Movimentação de Crédito		UG		Classificação da ação	Despesas Correntes		
		Concedente	Recebedora		1 – Pessoal e Encargos Sociais	2 – Juros e Encargos da Dívida	3 – Outras Despesas Correntes
Movimentação Interna	Concedidos	390002			2.965.893.229		46.050.350
	Recebidos		390007	4572			541.000
				9HB	16.666.625		
				2012			6.760.000
				2011			2.900.000
				2010			96.000
20TP			129.430.192				

				2000			3.143.750
				0181	2.819.796.412		
				2004			32.609.600
Movimentação Externa	Concedidos			2000			151.241
	Recebidos		390007	2000			151.241
Natureza da Movimentação de Crédito		UG		Classificação da ação	Despesas de Capital		
		Concedente	Recebedor		4 – Investimentos	5 – Inversões Financeiras	6 – Amortizações da Dívida
Movimentação Interna	Concedidos						
	Recebidos						
Movimentação Externa	Concedidos						
	Recebidos						

Fonte: : SIAFI

No que diz respeito à CGMO, temos a informar:

QUADRO A.4.11 – MOVIMENTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA POR GRUPO DE DESPESA

Valores em R\$
1,00

Natureza da Movimentação de Crédito		UG		Classificação da ação	Despesas Correntes		
		Concedente	Recebedor		1 – Pessoal e Encargos Sociais	2 – Juros e Encargos da Dívida	3 – Outras Despesas Correntes
Movimentação Interna	Concedidos	390002	390056	0713	-	-	10.220.770,00
	Recebidos						
Movimentação Externa	Concedidos						
	Recebidos						
Natureza da Movimentação de Crédito		UG		Classificação da ação	Despesas de Capital		
		Concedente	Recebedor		4 – Investimentos	5 – Inversões Financeiras	6 – Amortizações da Dívida
Movimentação Interna	Concedidos						
	Recebidos						
Movimentação Externa	Concedidos						
	Recebidos						

Fonte: : SIAFI

No que diz respeito à SPO, temos a informar:

QUADRO A.4.11 – MOVIMENTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA POR GRUPO DE DESPESA

Valores em R\$
1,00

Natureza da Movimentação de Crédito		UG		Classificação da ação	Despesas Correntes		
		Concedente	Recebida		1 – Pessoal e Encargos Sociais	2 – Juros e Encargos da Dívida	3 – Outras Despesas Correntes
Movimentação Interna	Concedidos	390002					
	Recebidos		390015	009S			5.700.000
			390015	0482	500.000		
			390015	09IX			14.482.828
			390015	0486	300.000		
			390015	0181	700.000		

			390056	0713			10.220.770
			390004	6058			3.142.185
			390058	6058			4.232.000
			390004	2907			978.948
			390004	2000			44.554.155
			390004	4641			14.000.000
			390007	09HB	16.666.625		
			390007	2012			6.760.000
			390007	2011			2.900.000
			390007	2010			96.000
			390007	2000			3.143.750
			390007	4572			541.000
			390007	20TP	129.430.192		
			390007	0181	2.819.796.412		
			390007	6058			9.600
			390007	2004			32.600.000
			390004	6058			800.000
Movimentação Externa	Concedidos						
	Recebidos						
Natureza da Movimentação de Crédito	UG		Classificação da ação	Despesas de Capital			
	Concedente	Recebedora		4 – Investimentos	5 – Inversões Financeiras	6 – Amortização da Dívida	
Movimentação Interna	Concedidos	390002					
	Recebidos		390004	2000	7.540.000		
			390015	09IX	60.000		
Movimentação Externa	Concedidos	390002					
	Recebidos		393003	12JP	593.950.129		
			393003	14KV	44.618.155		
			395001	00GM		5.000.000	

Fonte: : SIAFI

4.2.4. Execução Orçamentária da Despesa

4.2.4.1. Execução da Despesa com Créditos Originários

4.2.4.1.1. Despesas Totais por Modalidade de Contratação – Créditos Originários

No que diz respeito à CGRL, temos a informar:

QUADRO A.4.12 – DESPESAS POR MODALIDADE DE CONTRATAÇÃO – CRÉDITOS ORIGINÁRIOS

Valores em R\$ 1,00

Modalidade de Contratação	Despesa Liquidada		Despesa paga	
	2012	2011	2012	2011
1. Modalidade de Licitação (a+b+c+d+e+f)	52.677.254,07	48.702.031,47	34.642.756,19	29.479.893,73
a) Convite	-	-	-	-
b) Tomada de Preços	-	-	-	-
c) Concorrência	12.503.806,51	15.710.225,29	4.134.303,18	4.706.331,00
d) Pregão	40.173.447,56	32.991.806,18	30.508.453,01	24.773.562,73
e) Concurso	-	-	-	-
f) Consulta	-	-	-	-
2. Contratações Diretas (g+h)	5.033.252,92	4.687.082,50	3.626.866,21	3.167.255,59
g) Dispensa	3.938.877,83	3.751.074,69	2.842.915,77	2.682.410,55
h) Inexigibilidade	1.094.375,09	936.007,81	783.950,44	484.845,04
3. Regime de Execução Especial	47.420,31	51.656,67	47.420,31	49.956,55
i) Suprimento de Fundos	47.420,31	51.656,67	47.420,31	49.956,55
4. Pagamento de Pessoal (j+k)	734.880,87	355.492,99	734.880,87	355.492,99
j) Pagamento em Folha	-	-	-	-
k) Diárias	734.880,87	355.492,99	734.880,87	355.492,99

5. Outros	323.911,86	20.688.292,66	140.463,64	20.318.216,66
6. Total (1+2+3+4+5)	58.816.720,03	74.484.556,29	39.192.387,22	53.370.815,52

Fonte: SIAFI

No que diz respeito à COGEP, temos a informar:

QUADRO A.4.12 – DESPESAS POR MODALIDADE DE CONTRATAÇÃO – CRÉDITOS ORIGINÁRIOS Valores em R\$ 1,00

Modalidade de Contratação	Despesa Liquidada		Despesa paga	
	2012	2011	2012	2011
7. Modalidade de Licitação (a+b+c+d+e+f)				
l) Convite				
m) Tomada de Preços				
n) Concorrência				
o) Pregão				
p) Concurso				
q) Consulta				
8. Contratações Diretas (g+h)	194.031	503.537	150.306	323.376
r) Dispensa	153.254	341.360	122.138	201.107
s) Inexigibilidade	40.777	162.177	28.168	122.269
9. Regime de Execução Especial				
t) Suprimento de Fundos				
10. Pagamento de Pessoal (j+k)				
u) Pagamento em Folha				
v) Diárias				
11. Outros				
12. Total (1+2+3+4+5)				

Fonte: Divisão de Treinamento e Capacitação – DITC/COGEP

No que diz respeito à SPNT, temos a informa:

QUADRO A.4.12 – DESPESAS POR MODALIDADE DE CONTRATAÇÃO – CRÉDITOS ORIGINÁRIOS Valores em R\$ 1,00

Modalidade de Contratação	Despesa Liquidada		Despesa paga	
	2012	2011	2012	2011
13. Modalidade de Licitação (a+b+c+d+e+f)				
w) Convite				
x) Tomada de Preços				
y) Concorrência	1.016.512,59	2.618.130,43	1.016.512,59	2.618.130,43
z) Pregão				
aa) Concurso				
bb) Consulta				
14. Contratações Diretas (g+h)				
cc) Dispensa				
dd) Inexigibilidade				
15. Regime de Execução Especial				
ee) Suprimento de Fundos				
16. Pagamento de Pessoal (j+k)				
ff) Pagamento em Folha				
gg) Diárias				
17. Outros				
18. Total (1+2+3+4+5)	1.016.512,59	2.618.130,43	1.016.512,59	2.618.130,43

Fonte: Secretaria de Política Nacional de Transportes/MT

Observação: Os valores constantes na coluna “Despesa paga – 2011” estão superiores aos apresentados no relatório de gestão exercício 2011, devido as notas fiscais/faturas do referido exercício terem sido pagas no exercício de 2012.

4.2.4.1.2. Despesas por Grupo e Elemento de Despesa – Créditos Originários

No que diz respeito à CGRL, temos a informar:

QUADRO A.4.13 – DESPESAS POR GRUPO E ELEMENTO DE DESPESA – CRÉDITOS
ORIGINÁRIOS

Valores em R\$
1,00

DESPESAS CORRENTES								
Grupos de Despesa	Empenhada		Liquidada		RP não processados		Valores Pagos	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
1. Despesas de Pessoal								
Nome 1º elemento de despesa								
Nome 2º elemento de despesa								
2. Juros e Encargos da Dívida								
Nome 1º elemento de despesa								
Demais elementos do grupo								
3. Outras Despesas Correntes								
Diárias	734.880,87	355.492,	734.880,87	355.492,	-	-	734.880,87	355.492,
Material de Consumo	783.583,68	1.043.765,	783.583,68	1.043.765,	333.890,75	84.382,	449.692,93	959.383,
Passagens	777.528,34	606.656,	777.528,34	606.656,	163.395,57	63.193,	614.132,77	543.462,
Diárias a Colaboradores	10.480,80	1.725,	10.480,80	1.725,	-	-	10.480,80	1.725,
Locação de Mão de Obras PF	27.610.110,44	23.995.019,	27.610.110,44	23.995.019,	4.301.773,28	4.950.329,	23.308.337,16	19.044.690,
Serviços de Consultoria	163.149,99	-	163.149,99	-	163.149,99	-	-	-
Depósito Compulsório	-	-	-	-	-	-	-	-
Serviço Pessoa Jurídica	11.256.741,13	11.163218,	11.256.741,13	11.163.218,	4.139.758,39	4.367.513,	7.116.982,74	6.795.704,
Obrigação Tributária	18.094,37	22.688,	18.094,37	22.688,	6.600,66	12.718,	11.493,71	9.970,
Despesa com Exercícios Anteriores	-	-	-	-	-	-	-	-
Indenizações e Restituições	209.323,74	291.582,	209.323,74	291.582,	23.986,66	22614,	185.337,08	268.967,
Outros Serviços de Terceiros	529.640,15	469.718,	529.640,15	469.718,	192.870,28	232.562,	336.769,87	235.902,
Outras Indenizações e Restituições	-	18.327.041,	-	18.327.041,	-	-	-	18.327.041,

Publicidade	12.333.334,	12.000.000	12.333.334,	12.000.000	8.369.503,33	7.293.669,	3.963.830,67	4.706.331,
DESPESAS DE CAPITAL								
Grupos de Despesa	Empenhada		Liquidada		RP não Processados		Valores Pagos	
4. Investimentos	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Material Permanente	4.219.380,01	440.618,	4.219.380,01	440.618,	1.929.403	29.935,03	2.289.976,04	410.683,
2º elemento de despesa								

Fonte: SIAFI

No que diz respeito à COGEP, temos a informar:

QUADRO A.4.13 – DESPESAS POR GRUPO E ELEMENTO DE DESPESA – CRÉDITOS ORIGINÁRIOS

Valores em R\$ 1,00

DESPESAS CORRENTES								
Grupos de Despesa	Empenhada		Liquidada		RP não processados		Valores Pagos	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
1. Despesas de Pessoal	2.986.052.674	2.795.227.555	2.963.000.204	2.786.562.517	23.052.470	8.665.039	2.963.000.204	2.786.403.615
Pensões	1.844.636.233	1.747.155.477	1.843.207.014	1.745.652.908	1.429.219	1.502.569	1.843.207.014	1.745.652.908
Aposentadorias e Reformas	953.526.175	896.542.542	952.826.175	891.477.116	700.000	5.065.426	952.826.175	891.477.116
Venc. V. Fixas – Pessoal Ativo	109.452.675	115.346.270	108.435.827	114.752.803	1.016.848		108.435.827	114.752.803
Ressarcimento de Despesas de Pessoal Requisitado	4.299.482	3.054.848	3.730.466		569.016	624.026	3.730.466	
Demais elementos do grupo	74.138.109	33.128.418	54.800.722	34.679.690	19.337.387	1.473.018	54.800.722	34.520.788
2. Juros e Encargos da Dívida								
1º elemento de despesa								
2º elemento de despesa								
3º elemento de despesa								
Demais elementos do grupo								

3. Outras Despesas Correntes	48.612.535	47.652.795	46.181.711	45.873.974	2.430.824.	1.784.765	46.181.711	45.873.974
Indenizações e Restituições	32.894.195	32.184.424	32.254.036	32.184.424	640.159	--	32.254.036	32.184.424
Auxílio Alimentação	6.983.912	6.974.715	6.760.000	6.773.343	223.912	201.372	6.760.000	6.773.343
Auxílio Transportes	2.928.681	4.066.310	2.900.000	3.991.708	28.681	--	2.900.000	3.991.708
Outros Serviços Terceiros-PF	--	--	--	--	--	1.000.536	--	--
Outros Serviços Terceiros-PJ	--	--	--	--	--	427.447	--	--
Demais elementos do grupo	5.805747	4.427.346	4.267.675	2.924.499	1.538.072	155.410	4.267.675	2.924.499
Totais	3.034.665.209	2.842.880.350	3.009.181.915	2.832.436.491	25.483.294	10.449.804	3.009.181.915	2.832.277.589

DESPESAS DE CAPITAL

Grupos de Despesa	Empenhada		Liquidada		RP não Processados		Valores Pagos	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
1 Investimentos								
1º elemento de despesa								
2º elemento de despesa								
3º elemento de despesa								
Demais elementos do grupo								
2 Inversões Financeiras								
1º elemento de despesa								
2º elemento de despesa								
3º elemento de despesa								
Demais elementos do grupo								
3 Amortização da Dívida								
1º elemento de despesa								
2º elemento de despesa								
3º elemento de despesa								
Demais elementos do grupo								

Fonte: SIAFI

No que diz respeito à SEGES, temos a informar:

QUADRO A.4.13 – DESPESAS POR GRUPO E ELEMENTO DE DESPESA – CRÉDITOS
ORIGINÁRIOS

Valores em R\$ 1,00

DESPESAS CORRENTES								
Grupos de Despesa	Empenhada		Liquidada		RP não processados		Valores Pagos	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
1. Despesas de Pessoal								
Nome 1º elemento de despesa								

2º elemento de despesa								
3º elemento de despesa								
Demais elementos do grupo								
2. Juros e Encargos da Dívida								
1º elemento de despesa								
2º elemento de despesa								
3º elemento de despesa								
Demais elementos do grupo								
3. Outras Despesas Correntes								
1º elemento de despesa	627.616	1.402.080	297.616	1.402.080	330.000	-	297.616	1.402.080
2º elemento de despesa								
3º elemento de despesa								
Demais elementos do grupo								
DESPESAS DE CAPITAL								
Grupos de Despesa	Empenhada		Liquidada		RP não Processados		Valores Pagos	
4. Investimentos	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
1º elemento de despesa								
2º elemento de despesa								
3º elemento de despesa								
Demais elementos do grupo								
5. Inversões Financeiras								
1º elemento de despesa								
2º elemento de despesa								
3º elemento de despesa								
Demais elementos do grupo								
6. Amortização da Dívida								
1º elemento de despesa								
2º elemento de despesa								
3º elemento de despesa								
Demais elementos do grupo								

Fonte : SIAFI

4.2.4.2. Execução Orçamentária de Créditos Recebidos pela Unidade por Movimentação

4.2.4.2.1. Despesas Totais por Modalidade de Contratação – Créditos de Movimentação

No que diz respeito à CGMO, temos a informar:

QUADRO A.4.14 – DESPESAS POR MODALIDADE DE CONTRATAÇÃO – CRÉDITOS DE MOVIMENTAÇÃO Valores em R\$ 1,00

Modalidade de Contratação	Despesa Liquidada		Despesa paga	
	2012	2011	2012	2011
7. Modalidade de Licitação (a+b+c+d+e+f)				
a) Convite				
b) Tomada de Preços				
c) Concorrência				
d) Pregão				
e) Concurso				
f) Consulta				
8. Contratações Diretas (g+h)				
g) Dispensa				
h) Inexigibilidade				
9. Regime de Execução Especial				
i) Suprimento de Fundos				
10. Pagamento de Pessoal (j+k)				
j) Pagamento em Folha				

k) Diárias				
11. Outros	4.324.473,97		4.324.473,97	
12. Total (1+2+3+4+5)				

Fonte: : SIAFI

4.2.4.2.2. Despesas Totais por Grupo e Elemento de Despesa – Créditos de Movimentação

No que diz respeito à CGMO, temos a informar:

QUADRO A.4.15 – DESPESAS POR GRUPO E ELEMENTO DE DESPESA – CRÉDITOS DE MOVIMENTAÇÃO Valores em R\$ 1,00

DESPESAS CORRENTES								
Grupos de Despesa	Empenhada		Liquidada		RP não processados		Valores Pagos	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
1 – Despesas de Pessoal								
Nome 1º elemento de despesa								
2º elemento de despesa								
3º elemento de despesa								
Demais elementos do grupo								
2 – Juros e Encargos da Dívida								
1º elemento de despesa								
2º elemento de despesa								
3º elemento de despesa								
Demais elementos do grupo								
3 – Outras Despesas Correntes								
39 - Outros Serviços de terceiros – Pessoa Jurídica	3.281.006,67						3.281.006,67	
67 - Depósitos Compulsórios	17.881,60						17.881,60	
92 – Despesas de Exercícios Anteriores	1.025.585,70	1.025.585,70					1.025.585,70	
Demais elementos do grupo								
DESPESAS DE CAPITAL								
Grupos de Despesa	Empenhada		Liquidada		RP não Processados		Valores Pagos	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
4 – Investimentos								
1º elemento de despesa								
2º elemento de despesa								
3º elemento de despesa								
Demais elementos do grupo								
5 – Inversões Financeiras								
1º elemento de despesa								
2º elemento de despesa								
3º elemento de despesa								
Demais elementos do grupo								
6 – Amortização da Dívida								
1º elemento de despesa								
2º elemento de despesa								

Fonte: SIAFI

4.2.4.2.3. Análise Crítica

No que diz respeito à SEGES, temos a informar:

Preliminar a análise deve-se observar que no PPA 2008/2009 a Secretaria de Gestão figurava vinculada pela Portaria nº 97/2009 a execução orçamentária e financeira referente à supervisão do Contrato Internacional de Concessão de Obra Pública referente à Ponte Internacional sobre Rio Uruguai na fronteira Brasil/Argentina (São Borja – Santo Thomé), contudo para o PPA 2012/2015, não há instrumento similar. Ademais com a publicação do Decreto nº 7.717/2012 as atividades relacionadas à concessão no âmbito do Ministério dos Transportes vinculam-se à Secretaria de Fomento para Ações de Transportes e, portanto, a ação deveria estar vinculada àquela UG.

Quanto a elevada disponibilidade orçamentária verificada deve-se comentar que grande parte do orçamento alocado (em torno de R\$20.000.000,00) decorre de previsão para quitação junto à Concessionária Mercovia S.A. de montante referente à juros de mora relativos a determinação contida em Laudo Arbitral de 17/06/2010. Contudo a execução orçamentária relativa a este compromisso encontra-se condicionada á esclarecimentos pela Procuradoria-Geral da União sobre a legalidade dos procedimentos relacionados ao Acordo Arbitral que deu origem a tal laudo.

O restante da previsão orçamentária vincula-se a despesas relativas à manutenção das atividades administrativas da seção brasileira da DELCON/COMAB, justificando-se sua baixa execução, pelos esforços envidados pelo Ministério dos Transportes em adequar a condução daquela Delegação às ações apontadas no Parecer nº 257/2011/CGAS/CONJUR-MT/CGU/AGU/ccc.

5. Tópicos Especiais da Execução Orçamentária e Financeira

5.1. Reconhecimento de Passivos

5.1.1. Reconhecimento de Passivos por Insuficiência de Créditos ou Recursos

Não ocorreu no período

5.1.2. Análise Crítica

5.2. Pagamentos e Cancelamentos de Restos a Pagar de Exercícios Anteriores

5.2.1. Pagamentos e Cancelamentos de Restos a Pagar de Exercícios Anteriores

No que diz respeito à CGRL, temos a informar:

QUADRO A.5.2 - SITUAÇÃO DOS RESTOS A PAGAR DE EXERCÍCIOS ANTERIORES Valores em R\$ 1,00

Restos a Pagar Processados				
Ano de Inscrição	Montante Inscrito	Cancelamentos Acumulados	Pagamentos Acumulados	Saldo a Pagar em 31/12/2012
2011				
2010				
Restos a Pagar não Processados				
Ano de Inscrição	Montante Inscrito	Cancelamentos Acumulados	Pagamentos Acumulados	Saldo a Pagar em 31/12/2012
2012	19.954.332,81	12.252.125,85	21.562.964,75	21.562.964,75
2011	18.147.516,60	13.860.757,79	7.240.142,94	20.591.598,90
2010	10.421.036,44	1.173.602,47	18.961.140,41	23.544.983,00

Fonte: SIAFI

No que diz respeito à COGEP, temos a informar:

QUADRO A.5.2 - SITUAÇÃO DOS RESTOS A PAGAR DE EXERCÍCIOS ANTERIORES Valores em R\$ 1,00

Restos a Pagar Processados				
Ano de Inscrição	Montante Inscrito	Cancelamentos Acumulados	Pagamentos Acumulados	Saldo a Pagar em 31/12/2012
2012	--	--	--	--
2011	--	--	--	--
Restos a Pagar não Processados				
Ano de Inscrição	Montante Inscrito	Cancelamentos Acumulados	Pagamentos Acumulados	Saldo a Pagar em 31/12/2012
2012	25.500.411	9.321.227	1.106.953	25.500.411
2011	10.443.860	25.153.156	1.753.547	10.449.805

Fonte: : SIAFI

No que diz respeito à CGMO, temos a informar:

QUADRO A.5.2 - SITUAÇÃO DOS RESTOS A PAGAR DE EXERCÍCIOS ANTERIORES Valores em R\$ 1,00

Restos a Pagar Processados				
Ano de Inscrição	Montante Inscrito	Cancelamentos Acumulados	Pagamentos Acumulados	Saldo a Pagar em 31/12/2012
2011				
2012				
Restos a Pagar não Processados				

Ano de Inscrição	Montante Inscrito	Cancelamentos Acumulados	Pagamentos Acumulados	Saldo a Pagar em 31/12/2012
2011	105.758.598,60	37.687.817,65	58.323.594,60	47.435.004,00
2012	45.505.851,93	1.933.828,03	254.969,16	45.250.882,77

Fonte: : SIAFI

No que diz respeito à SPNT, temos a informar:

QUADRO A.5.2 - SITUAÇÃO DOS RESTOS A PAGAR DE EXERCÍCIOS ANTERIORES

Valores em R\$
1,00

Restos a Pagar Processados				
Ano de Inscrição	Montante Inscrito	Cancelamentos Acumulados	Pagamentos Acumulados	Saldo a Pagar em 31/12/2012
2012	547.965		0	547.965
2011	1.612.567		1.612.567	0
2010	3.608.443		3.608.443	0
...				
Restos a Pagar não Processados				
Ano de Inscrição	Montante Inscrito	Cancelamentos Acumulados	Pagamentos Acumulados	Saldo a Pagar em 31/12/2012
2011				
2010				

Fonte: Secretaria de Política Nacional de Transportes/MT

Observações:

- O Montante inscrito/2011 no valor de R\$ 846.040 refere-se ao Contrato nº 018/2010-MT formalizado com o Consórcio Logit/Gistran, objeto de Licitação Pública, e o restante corresponde à descentralização de crédito para as seguintes entidades federais: DECEX/EB e UFSC.
- O Montante inscrito/2010 no valor de R\$ 1.092.094 refere-se ao Contrato nº 018/2010-MT e o restante corresponde à descentralização de crédito para as seguintes entidades federais: DECEX/EB e UFSC e UFBA.

No que diz respeito à SEGES, temos a informar:

QUADRO A.5.2 - SITUAÇÃO DOS RESTOS A PAGAR DE EXERCÍCIOS ANTERIORES

Valores em R\$ 1,00

Restos a Pagar Processados				
Ano de Inscrição	Montante Inscrito	Cancelamentos Acumulados	Pagamentos Acumulados	Saldo a Pagar em 31/12/2012
2011	7.308.638,92	-1.817.362,48	3.976.517,15	3.332.121,77
2010	3.610.083,83	-2.448.906,89	3.103.093,64	506.990,19
2012	8.820.715,45	-0,01	4.764.085,19	4.056.630,26
Restos a Pagar não Processados				
Ano de Inscrição	Montante Inscrito	Cancelamentos Acumulados	Pagamentos Acumulados	Saldo a Pagar em 31/12/2012
2011				
2010				

Fonte: : SIAFI

5.2.2. Análise Crítica

A utilização de Restos a Pagar permitiu otimizar o *Orçamento 2012* da SPNT/MT.

5.3. Transferências de Recursos

5.3.1. Relação dos Instrumentos de Transferência Vigentes no Exercício

No que diz respeito à CGRL, temos a informar:

QUADRO A.5.3 – CARACTERIZAÇÃO DOS INSTRUMENTOS DE TRANSFERÊNCIAS VIGENTES NO EXERCÍCIO DE REFERÊNCIA

Unidade Concedente ou Contratante									
Nome: Secretaria de Política Nacional de Transportes									
CNPJ:					UG/GESTÃO: 15227				
Informações sobre as Transferências									
Modalidade	Nº do instrumento	Beneficiário	Valores Pactuados		Valores Repassados		Vigência		Sit.
			Global	Contrapartida	No Exercício	Acumulado até o Exercício	Início	Fim	
3	01/2011	DECEX	1.016.349,23		624822,26	624.822,26	20/12/2011	17/05/2011	4
3	02/2011	UFSC	750.000		750.000				
3	04/2011	UFBA	750.000						
3	01/2012	UFMG	750.000		750.000				
3	02/2012	UFMG	750.000		375.000				
3	03/2012	UFF	1.914.826		382.965				
3	04/2012	UFSC	493.440		165.000				

LEGENDA

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

Fonte: : SIAFI

No que diz respeito à SPNT, temos a informar:

QUADRO A.5.3 – CARACTERIZAÇÃO DOS INSTRUMENTOS DE TRANSFERÊNCIAS VIGENTES NO EXERCÍCIO DE REFERÊNCIA

Unidade Concedente ou Contratante									
Nome: Secretaria de Política Nacional de Transportes									
CNPJ:					UG/GESTÃO: 15227				
Informações sobre as Transferências									
Modalidade	Nº do instrumento	Beneficiário	Valores Pactuados		Valores Repassados		Vigência		Sit.
			Global	Contrapartida	No Exercício	Acumulado até o Exercício	Início	Fim	
3	01/2011	DECEX	1.016.349,23		624.822,26	624.822,26	20/12/2011	17/05/2011	4
3	02/2011	UFSC	750.000,00		750.000,00	750.000,00	30/12/2011	23/05/2011	1
3	04/2011	UFBA	750.000,00		0,00	750.000,00	30/12/2011	22/07/2011	1
3	01/2012	UFMG	750.000,00		750.000,00	750.000,00	08/08/2011	08/04/2011	1
3	02/2012	UFMG	750.000,00		375.000,00	375.000,00	15/08/2011	15/04/2011	1
3	03/2012	UFF	1.914.826,19		382.965,24	382.965,24	28/12/2011	28/02/2011	1
3	04/2012	UFSC	493.440,00		165.000,00	165.000,00	28/12/2011	28/08/2011	1

LEGENDA

Modalidade:	Situação da Transferência:
5 - Convênio	8 - Adimplente
6 - Contrato de Repasse	9 - Inadimplente

7 - Termo de Cooperação
8 - Termo de Compromisso

10 - Inadimplência Suspensa
11 - Concluído
12 - Excluído
13 - Rescindido
14 - Arquivado

Fonte: : SIAFI

5.3.2. Quantidade de Instrumentos de Transferências Celebrados e Valores Repassados nos Três Últimos Exercícios

No que diz respeito à SPNT, temos a informar:

QUADRO A.5.4 – RESUMO DOS INSTRUMENTOS CELEBRADOS PELA UJ NOS TRÊS ÚLTIMOS EXERCÍCIOS

Unidade Concedente ou Contratante						
Nome:	Secretaria de Política Nacional de Transportes					
CNPJ:						
UG/GESTÃO:	15227					
Modalidade	Quantidade de Instrumentos Celebrados em Cada Exercício			Montantes Repassados em Cada Exercício, Independentemente do ano de Celebração do Instrumento (em R\$ 1,00)		
	2012	2011	2010	2012	2011	2010
Convênio						
Contrato de Repasse						
Termo de Cooperação	3	3	2	2.672.787,50	5.778.299,95	1.800.000,07
Termo de Compromisso						
Totais						

Fonte: Secretaria de Política Nacional de Transportes/MT

5.3.3. Informações sobre o Conjunto de Instrumentos de Transferências que permanecerão vigentes no Exercício de 2013 e seguintes

No que diz respeito à SPNT, temos a informar:

QUADRO A.5.5 – RESUMO DOS INSTRUMENTOS DE TRANSFERÊNCIA QUE VIGERÃO EM 2013 E EXERCÍCIOS SEGUINTE

Unidade Concedente ou Contratante					
Nome:	Secretaria de Política Nacional de Transportes				
CNPJ:					
	UG/GESTÃO: 15227				
Modalidade	Qtd. de Instrumentos com Vigência em 2013 e Seguintes	Valores (R\$ 1,00)			% do Valor Global Repassado até o Final do Exercício 2012 de
		Contratados	Repassados até 2012	Previstos para 2013	
Convênio					
Contrato de Repasse					
Termo de Cooperação	6	5.408.266,19	2.047.965,24	2.610.300,95	37,87%
Termo de Compromisso					
Totais					

Fonte: Secretaria de Política Nacional de Transportes/MT

5.3.4. Informações sobre a Prestação de Contas Relativas aos Convênios, Termos de Cooperação e Contratos de Repasse

No que diz respeito à SPNT, temos a informar:

QUADRO A.5.6 – RESUMO DA PRESTAÇÃO DE CONTAS SOBRE TRANSFERÊNCIAS CONCEDIDAS PELA UJ NA MODALIDADE DE CONVÊNIO, TERMO DE COOPERAÇÃO E DE CONTRATOS DE REPASSE.

Valores em R\$ 1,00

Unidade Concedente					
Nome: Secretaria de Política Nacional de Transportes					
CNPJ:		UG/GESTÃO: 15227			
Exercício da Prestação das Contas	Quantitativos e Montante Repassados		Instrumentos (Quantidade e Montante Repassado)		
			Convênios	Termo de Cooperação	Contratos de Repasse
2012	Contas Prestadas	Quantidade		1	
		Montante Repassado		624.822,26	
	Contas NÃO Prestadas	Quantidade			
		Montante Repassado			
2011	Contas Prestadas	Quantidade		4	
		Montante Repassado		8.042.083,08	
	Contas NÃO Prestadas	Quantidade			
		Montante Repassado			
2010	Contas Prestadas	Quantidade			
		Montante Repassado			
	Contas NÃO Prestadas	Quantidade			
		Montante Repassado			
Anteriores a 2010	Contas NÃO Prestadas	Quantidade			
		Montante Repassado			

Fonte: Secretaria de Política Nacional de Transportes/MT

5.3.5. Informações sobre a Análise das Prestações de Contas de Convênios e de Contratos de Repasse

Não correu no período.

5.3.6. Análise Crítica

5.4. Suprimento de Fundos

5.4.1. Despesas Realizadas por meio de Suprimentos de Fundos

5.4.1.1. Suprimento de Fundos – Visão Geral

No que diz respeito à CGRL, temos a informar:

QUADRO A.5.8 – DESPESAS REALIZADAS POR MEIO DE SUPRIMENTO DE FUNDOS (SF) Valores em R\$ 1,00

Suprimento de Fundos					
Código da UG	Nome da UG	Conta Tipo "B"	Valores		Total Geral
			CPGF		
			Saque	Fatura	
390004	Coordenação Geral de Recursos Logísticos		8.693,99	40.034,91	48.728,90
UG 2					

UG 3					
UG n...					
Total Utilizado pela UJ por Tipo de SF					

Fonte: SIAFI

5.4.1.2. Suprimento de Fundos – Conta Tipo “B”

Não ocorreu no período.

5.4.1.3. Suprimento de Fundos – Cartão de Crédito Corporativo (CPGF)

No que diz respeito à CGRL, temos a informar:

QUADRO A.5.10 - DESPESA COM CARTÃO DE CRÉDITO CORPORATIVO POR UG E POR PORTADOR Valores em R\$ 1,00

Código da UG 1	39004	Limite de Utilização da UG	102.000,00		
Portador	CPF	Valor do Limite Individual	Valor		Total
			Saque	Fatura	
Adoniro Judison Barros	084.556.001-87	30.000,00	3.892,67	25.108,33	29.001,00
Maria Ivanildes G. da Mota	226.313.131-00	20.000,00	2.661,32	8.066,86	10.728,18
Rubens Carvalho da Silva	324.852.471-53	12.000,00	2.140,00	4.729,15	6.869,15
Allison Felipe de Souza Silva	837.662.351-68	16.000,00	0	975,80	975,80
Terezinha Vieira Firmino	153.332.721-15	10.000,00	0	1.064,77	1.064,77
Jeannine M. Torres Klein	276.066.191-15	10.000,00	0	0	0
Adoniro Judison Barros				90,00	90,00
Total Utilizado pela UG			8.693,99	40.034,91	48.728,90
Código da UG 2:		Limite de Utilização da UG:			
Total Utilizado pela UG					
Total Utilizado pela UJ					

Fonte: SIAFI

No que diz respeito à SEGES, temos a informar:

QUADRO A.5.10 - DESPESA COM CARTÃO DE CRÉDITO CORPORATIVO POR UG E POR PORTADOR Valores em R\$ 1,00

Código da UG 1		Limite de Utilização da UG			
Portador	CPF	Valor do Limite Individual	Valor		Total
			Saque	Fatura	
José Maria da Cunha	114366461-20	7.000,00	0,0	0,0	0,0
Total Utilizado pela UG			0,0	0,0	0,0
Código da UG 2:		Limite de Utilização da UG:			
Total Utilizado pela UG					
Total Utilizado pela UJ					

Fonte: SIAFI

5.4.1.4. Utilização da Conta Tipo “B” e do Cartão Crédito Corporativo pela Unidade

No que diz respeito à CGRL, temos a informar:

QUADRO A.5.11 – DESPESAS REALIZADAS POR MEIO DA CONTA TIPO “B” E POR MEIO DO CARTÃO DE CRÉDITO CORPORATIVO (SÉRIE HISTÓRICA) Valores em R\$ 1,00

Exercícios	Suprimento de Fundos						
	Conta Tipo “B”		Saque		Fatura		Total (R\$)
	Quantidade	(a) Valor	Quantidade	(b) Valor	Quantidade	(c) Valor	(a+b+c)
2012			20	8.693,99	36	40.034,91	48.728,90
2011			22	6.464,33	34	45.192,34	51.656,67
2010			32	8.938,00	131	43.412,74	52.350,74

Fonte: SIAFI

No que diz respeito à SEGES, temos a informar:

QUADRO A.5.11 – DESPESAS REALIZADAS POR MEIO DA CONTA TIPO “B” E POR MEIO DO CARTÃO DE CRÉDITO CORPORATIVO (SÉRIE HISTÓRICA) Valores em R\$ 1,00

Exercícios	Suprimento de Fundos						
	Conta Tipo “B”		Saque		Fatura		Total (R\$)
	Quantidade	(a) Valor	Quantidade	(b) Valor	Quantidade	(c) Valor	(a+b+c)
2012							
2011							
2010						576,84	576,84

Fonte: SIAFI

5.4.1.5. Prestação de Contas de Suprimento de Fundos

No que diz respeito à CGRL, temos a informar:

QUADRO A.5.12 - PRESTAÇÕES DE CONTAS DE SUPRIMENTO DE FUNDOS (CONTA TIPO “B” E CPGF)

Situação	Suprimento de Fundos											
	Conta Tipo “B”						CPGF					
	2012		2011		2010		2012		2011		2010	
	Qtd.	Valor	Qtd.	Valor	Qtd.	Valor	Qtd.	Valor	Qtd.	Valor	Qtd.	Valor
PC não Apresentadas												
PC Aguardando Análise												
PC em Análise												
PC não Aprovadas												
PC Aprovadas							56	48.728,90	56	51.656,67	163	52.350,74

Fonte: SIAFI

5.4.1.6. Análise Crítica

5.5. Renúncias Tributárias sob a Gestão da Unidade

5.5.1. Renúncias Tributárias sob Gestão da Unidade

Não ocorreu no período.

5.5.2. Valores Renunciados e Respectiva Contrapartida

Não ocorreu no período.

5.5.3. Contribuintes Beneficiados pela Renúncia – Pessoa Jurídica e Física

Não ocorreu no período.

5.5.4. Beneficiários da Contrapartida da Renúncia Tributária – Pessoas Físicas e Jurídica

Não ocorreu no período.

5.5.5. Programas Orçamentários Financiados com Contrapartida de Renúncia de Receita Tributária

Não ocorreu no período

5.5.6. Prestações de Contas de Renúncia de Receitas

Não ocorreu no período

5.5.7. Comunicações À RFB

Não ocorreu no período.

5.5.8. Indicadores de Gestão da Renúncia de Receitas

Não ocorreu no período.

5.5.9. Declaração de Situação de Beneficiários de Renúncia Fiscal

Não ocorreu no período

5.5.10. Fiscalizações Realizadas pela RFB

Não ocorreu no período.

5.6. Gestão de Precatórios

Não se aplica, conforme disposto no Quadro A1, do Anexo II, da DN TCU nº 119/2012.

5.6.1. Requisições e Precatórios da Administração Direta

Não se aplica, conforme disposto no Quadro A1, do Anexo II, da DN TCU nº 119/2012.

5.6.2. Requisições e Precatórios da Administração Indireta

Não se aplica, conforme disposto no Quadro A1, do Anexo II, da DN TCU nº 119/2012.

5.6.3. Análise Crítica

Não se aplica, conforme disposto no Quadro A1, do Anexo II, da DN TCU nº 119/2012.

6. Gestão de Pessoas, Terceirização de Mão de Obra e Custos Relacionados

6.1. Composição do Quadro de Servidores Ativos

6.1.1. Demonstração de Força de Trabalho à Disposição da Unidade

No que diz respeito à COGEP, temos a informar:

QUADRO A.6.1 – FORÇA DE TRABALHO DA UJ – SITUAÇÃO APURADA EM 31/12

Tipologias dos Cargos	Lotação		Ingressos no Exercício	Egressos no Exercício
	Autorizada	Efetiva		
1. Servidores em Cargos Efetivos (1.1 + 1.2)		1.334	55	216
1.1. Membros de poder e agentes políticos		1	-	-
1.2. Servidores de Carreira (1.2.1+1.2.2+1.2.3+1.2.4)		1.333	55	216
1.2.1. Servidores de carreira vinculada ao órgão*		830	20	109
1.2.2. Servidores de carreira em exercício descentralizado		164	18	26
1.2.3. Servidores de carreira em exercício provisório		-	-	-
1.2.4. Servidores requisitados de outros órgãos e esferas		339	17	81
2. Servidores com Contratos Temporários		-	-	-
3. Servidores sem Vínculo com a Administração Pública		135	34	45
4. Total de Servidores (1+2+3)		1.469	89	261

Fonte: Serviço de Cálculo de Remuneração – SECR/Sistema SIAPE

Observação:

* Inclui 142 servidores com a situação de excedente à lotação.

** Incluídos aqueles requisitados de outros órgãos, mas que na origem são vinculados ao regime celetista.

*** Não foi informado no quadro:

- 741 empregados reintegrados administrativamente das extintas RFFSA, GEIPOT E AGEF.
- 19 empregados de outros órgãos no MT.
- 10 empregados anistiados por decisão judicial

6.1.1.1. Situações que Reduzem a Força de Trabalho Efetiva da Unidade

No que diz respeito à COGEP, temos a informar:

QUADRO A.6.2 – SITUAÇÕES QUE REDUZEM A FORÇA DE TRABALHO DA UJ – SITUAÇÃO EM 31/12

Tipologias dos afastamentos	Quantidade de Pessoas na Situação em 31 de Dezembro
1. Cedidos (1.1+1.2+1.3)	147
1.1. Exercício de Cargo em Comissão	-
1.2. Exercício de Função de Confiança	-
1.3. Outras Situações Previstas em Leis Específicas (especificar as leis)	-
2. Afastamentos (2.1+2.2+2.3+2.4)	-
2.1. Para Exercício de Mandato Eletivo	-
2.2. Para Estudo ou Missão no Exterior	-
2.3. Para Serviço em Organismo Internacional	-

2.4. Para Participação em Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu no País	-
3. Removidos (3.1+3.2+3.3+3.4+3.5)	-
3.1. De Ofício, no Interesse da Administração	14
3.2. A Pedido, a Critério da Administração	8
3.3. A pedido, independentemente do interesse da Administração para acompanhar cônjuge/companheiro	-
3.4. A Pedido, Independentemente do Interesse da Administração por Motivo de saúde	-
3.5. A Pedido, Independentemente do Interesse da Administração por Processo Seletivo	-
4. Licença Remunerada (4.1+4.2)	-
4.1. Doença em Pessoa da Família	-
4.2. Capacitação	-
5. Licença não Remunerada (5.1+5.2+5.3+5.4+5.5)	-
5.1. Afastamento do Cônjuge ou Companheiro	-
5.2. Serviço Militar	-
5.3. Atividade Política	11
5.4. Interesses Particulares	31
5.5. Mandato Classista	-
6. Outras Situações (Especificar o ato normativo)	-
7. Total de Servidores Afastados em 31 de Dezembro (1+2+3+4+5+6)	211

Fonte: Serviço de Movimentação e Lotação – SEMOL

6.1.2. Qualificação da Força de Trabalho

No que diz respeito à COGEP, temos a informar:

QUADRO A.6.3 – DETALHAMENTO DA ESTRUTURA DE CARGOS EM COMISSÃO E FUNÇÕES GRATIFICADAS DA UJ (SITUAÇÃO EM 31 DE DEZEMBRO)

Tipologias dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas	Lotação		Ingressos no Exercício	Egressos no Exercício
	Autorizada	Efetiva		
1. Cargos em Comissão				
1.1. Cargos Natureza Especial	não há	1		
1.2. Grupo Direção e Assessoramento Superior				
1.2.1. Servidores de Carreira Vinculada ao Órgão	não há	175	32	25
1.2.2. Servidores de Carreira em Exercício Descentralizado	não há	63	47	7
1.2.3. Servidores de Outros Órgãos e Esferas	não há	75	20	19
1.2.4. Sem Vínculo	não há	134	50	46
1.2.5. Aposentados	não há	11		
2. Funções Gratificadas		-		
2.1. Servidores de Carreira Vinculada ao Órgão	não há	197	40	5
2.2. Servidores de Carreira em Exercício Descentralizado	não há	4	1	
2.3. Servidores de Outros órgãos e Esferas	não há	1		2
3. Total de Servidores em Cargo e em Função (1+2)	não há	661	190	104

Fonte: Serviço de Cálculo e Remuneração - SECR

6.1.2.1. Qualificação do Quadro de Pessoal da Unidade Segundo a Idade

No que diz respeito à COGEP, temos a informar:

QUADRO A.6.4 – QUANTIDADE DE SERVIDORES DA UJ POR FAIXA ETÁRIA - SITUAÇÃO APURADA EM 31/12

Tipologias do Cargo	Quantidade de Servidores por Faixa Etária				
	Até 30 anos	De 31 a 40 anos	De 41 a 50 anos	De 51 a 60 anos	Acima de 60 anos
1. Provedimento de Cargo Efetivo	86	75	178	438	181
1.1. Membros de Poder e Agentes Políticos	-	-	-	-	1
1.2. Servidores de Carreira	86	75	178	438	180
1.3. Servidores com Contratos Temporários	-	-	-	-	-
2. Provedimento de Cargo em Comissão	66	98	144	297	116

2.1. Cargos de Natureza Especial	-	-	-	-	01
2.2. Grupo Direção e Assessoramento Superior	43	75	89	119	58
2.3. Funções Gratificadas	23	23	55	160	57
3. Totais (1+2)	152	173	322	717	297

Fonte: Serviço de Cálculo e Remuneração – SECR / Sistema SIAPE

6.1.2.2. Qualificação do Quadro de Pessoal da Unidade Segundo a Escolaridade

No que diz respeito à COGEP, temos a informar:

QUADRO A.6.5 – QUANTIDADE DE SERVIDORES DA UJ POR NÍVEL DE ESCOLARIDADE - SITUAÇÃO APURADA EM 31/12

Tipologias do Cargo	Quantidade de Pessoas por Nível de Escolaridade								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Provimento de Cargo Efetivo	-	-	26	59	428	445	5	-	-
1.1. Membros de Poder e Agentes Políticos	-	-	-	-	-	1	-	-	-
1.2. Servidores de Carreira	-	-	26	59	428	444	5	-	-
1.3. Servidores com Contratos Temporários	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Provimento de Cargo em Comissão	-	-	13	31	268	391	-	-	-
2.1. Cargos de Natureza Especial	-	-	1	-	-	-	-	-	-
2.2. Grupo Direção e Assessoramento Superior	-	-	1	4	103	276	-	-	-
2.3. Funções Gratificadas	-	-	11	27	165	115	-	-	-
3. Totais (1+2)	-	-	39	90	696	836	5	-	-

LEGENDA

Nível de Escolaridade

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

Fonte: Serviço de cálculo de Remuneração - SECR/Sistema SIAPE

Observação: A SAAD/DICAD informa que está procedendo a levantamento de dados cadastrais dos servidores, especialmente com relação ao nível de escolaridade dos itens 8 e 9 do presente quadro.

6.1.3. Demonstração dos Custos de Pessoal da Unidade

No que diz respeito à COGEP, temos a informar:

QUADRO A.6.6 – QUADRO DE CUSTOS DE PESSOAL NO EXERCÍCIO DE REFERÊNCIA E NOS DOIS ANTERIORES

Valores em R\$ 1,00

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				
Membros de Poder e Agentes Políticos											
Exercícios	2010	-	107.484,30	10.784,43	-	-	-	-	-	118.232,73	
	2011	-	217.764,67	26.723,13	-	-	-	-	-	244.487,80	
	2012	-	320.677,56	26.723,13	-	-	-	-	-	347.400,69	
Servidores de Carreira que não Ocupam Cargo de Provimento em Comissão											
Ex	20	49.427,9	-	30.683.468,	2.933.210	10.042.95	9.195.812,1	1.401.77	232.841,	33.314,	103.

exercícios	2010	94,44		60	,22	5,76	8	0,87	88	56	951.368,51
	2011	55.674.754,96	-	32.791.819,41	3.655.489,74	11.212.598,47	23.167.226,71	1.469.915,74	-	36.857,42	128.008.662,45
	2012	57.816.168,97	-	27.372.473,96	3.393.876,63	6.409.327,51	21.989.285,85	1.322.956,85	2.926.195,64	475.275,42	121.705.560,83
Servidores com Contratos Temporários											
exercícios	2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00
	2011	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00
	2012	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00
Servidores Cedidos com Ônus ou em Licença											
exercícios	2010	456.315,24	-	179.849,29	-	20.945,96	17.312,32	-	-	-	674.422,81
	2011	5.763.239,02	-	162.730,10	-	17.652,27	46.645,68	-	-	-	5.990.267,07
	2012	327.556,04	-	29.361,00	-	8.866,67	16.085,70	-	-	-	381.869,41
Servidores Ocupantes de Cargos de Natureza Especial											
exercícios	2010	-	102.886,62	11.431,88	-	-	-	-	-	-	114.318,50
	2011	-	113.939,73	11.431,88	-	-	-	-	-	-	125.371,61
	2012	-	137.182,56	11.431,88	-	-	-	-	-	-	148.614,44
Servidores Ocupantes de Cargos do Grupo Direção e Assessoramento Superior											
exercícios	2010	-	14.055.224,28	698.060,96	-	-	-	-	-	-	14.753.285,24
	2011	-	13.349.428,30	4.496,57	-	-	-	-	-	-	13.353.924,87
	2012	-	12.947.035,04	530.940,75	-	-	-	-	-	-	13.477.975,79
Servidores Ocupantes de Funções Gratificadas											
exercícios	2010	-	735.869,35	61.896,81	-	-	-	-	-	-	797.766,16
	2011	-	782.937,84	65.638,38	-	-	-	-	-	-	848.576,22
	2012	-	768.331,62	63.906,81	-	-	-	-	-	-	832.238,43

Fonte: Serviço de cálculos e remuneração – SECR/ SISTEMA SIAPE

6.1.4. Composição do Quadro de Servidores Inativos e Pensionistas

6.1.4.1. Classificação do Quadro de Servidores Inativos da Unidade Segundo o Regime de Proventos e de Aposentadoria

No que diz respeito à COGEP, temos a informar:

QUADRO A.6.7 - COMPOSIÇÃO DO QUADRO DE SERVIDORES INATIVOS - SITUAÇÃO APURADA EM 31 DE DEZEMBRO

Regime de Proventos / Regime de Aposentadoria	Quantidade	
	De Servidores Aposentados até 31/12	De Aposentadorias Iniciadas no Exercício de Referência
1. Integral		
1.1 Voluntária	11.208	52
1.2 Compulsória	107	-
1.3 Invalidez Permanente	1.065	01
1.4 Outras	838	-
2. Proporcional		
2.1 Voluntária	2.023	-
2.2 Compulsória	49	-
2.3 Invalidez Permanente	408	-
2.4 Outras		-
3. Totais (1+2)	15.698	53

Fonte: Serviço de Registro Funcional – SEREF

6.1.4.2. Demonstração das Origens das Pensões Pagas pela Unidade

No que diz respeito à COGEP, temos a informar:

QUADRO A.6.8 - INSTITUIDORES DE PENSÃO - SITUAÇÃO APURADA EM 31/12

Regime de Proventos do Servidor Instituidor	Quantidade de Beneficiários de Pensão	
	Acumulada até 31/12	Iniciada no Exercício de Referência
1. Aposentado		
1.1 Integral	35.463	388
1.2 Proporcional	15.967	166
2. Em Atividade	10.684	3
3. Total (1+2)	62.114	557

Fonte: Serviço de Cálculo de Remuneração - SECR

6.1.5. Acumulação Indevida de Cargos, Funções e Empregos Públicos

A COGEP informa que o servidor quando do ingresso em cargo/emprego efetivo ou em cargo comissionado assina Declaração de Acumulação ou não de cargo e emprego público. Há também o cruzamento de dados do SIAPE, com outros sistemas do Governo Federal, Estadual, Distrital e Municipal e ainda com o sistema da RAIS. No exercício de 2012, foi detectado apenas um caso de acumulação indevida.

6.1.6. Providências Adotadas nos Casos de Acumulação Indevida de Cargos, Funções e Empregos Públicos

Apenas um servidor acumulava cargo indevido. Foi aberto um processo administrativo onde o servidor, após a notificação, optou por um dos cargos que acumulava ficando a sua situação regularizada.

6.1.7. Informações sobre os Atos de Pessoal Sujeitos a Registros e Comunicação

Não ocorreu no período.

6.1.7.1. Atos Sujeitos à Comunicação ao Tribunal por intermédio do SISAC

No que diz respeito à COGEP, temos a informar nos três quadros a seguir:

QUADRO A.6.9 – ATOS SUJEITOS AO REGISTRO DO TCU (ART. 3º DA IN TCU 55/2007)

Tipos de Atos	Quantidade de atos sujeitos ao registro no TCU		Quantidade de atos cadastrados no SISAC	
	Exercícios		Exercícios	
	2012	2011	2012	2011
Admissão	-	-	58	55
Concessão de aposentadoria	141	141	141	141
Concessão de pensão civil	107	47	623	239
Concessão de pensão especial a ex-combatente	-	-	-	-
Concessão de reforma	-	-	-	-
Concessão de pensão militar	-	-	-	-
Alteração do fundamento legal de ato concessório	9	-	9	-
Totais	257	188	831	335

Fonte: Serviço de Movimentação e Lotação - SEMOL

QUADRO A.6.10 – ATOS SUJEITOS À COMUNICAÇÃO AO TCU (ART. 3º DA IN TCU 55/2007)

Tipos de Atos	Quantidade de atos sujeitos à comunicação ao TCU		Quantidade de atos cadastrados no SISAC	
	Exercícios		Exercícios	
	2012	2011	2012	2011
Desligamento	29	27	29	27
Cancelamento de concessão	1	-	1	-
Cancelamento de desligamento	-	-	-	-
Totais	30	27	30	27

Fonte: Serviço de Movimentação e Lotação - SEMOL

QUADRO A.6.11 – REGULARIDADE DO CADASTRO DOS ATOS NO SISAC

Tipos de Atos	Quantidade de atos de acordo com o prazo decorrido entre o fato caracterizador do ato e o cadastro no SISAC			
	Exercício de 2012			
	Até 30 dias	De 31 a 60 dias	De 61 a 90 dias	Mais de 90 dias
Atos Sujeitos ao Registro pelo TCU (Art. 3º da IN TCU 55/2007)				
Admissão			12	46
Concessão de aposentadoria	51			90
Concessão de pensão civil	107			516
Concessão de pensão especial a ex-combatente				
Concessão de reforma				
Concessão de pensão militar				
Alteração do fundamento legal de ato concessório	9			
Total	167		12	652

Atos Sujeitos à Comunicação ao TCU (Art. 3º da IN TCU 55/2007)				
Desligamento	8	11		10
Cancelamento de concessão			1	
Cancelamento de desligamento				
Total	8	11	1	10

Fonte: Serviço de Movimentação e Lotação - SEMOL

6.1.7.2. Atos Sujeitos à Remessa ao Tribunal em meio Físico

Não ocorreu no período.

6.1.7.3. Informações da Atuação do Órgão de Controle Interno (OCI) Sobre os Atos

No que diz respeito à COGEP, temos a informar:

QUADRO A.6.13 – ATUAÇÃO DO OCI SOBRE OS ATOS SUBMETIDOS A REGISTRO

Tipos de Atos	Quantidade de atos com diligência pelo OCI		Quantidade de atos com parecer negativo do OCI	
	Exercícios		Exercícios	
	2012	2011	2012	2011
Admissão	-	-	-	-
Concessão de aposentadoria	37	25	-	-
Concessão de pensão civil	21	03	-	-
Concessão de pensão especial a ex-combatente				
Concessão de reforma				
Concessão de pensão militar				
Alteração do fundamento legal de ato concessório				
Totais	58	28		

Fonte: Serviço de Registro Funcional – SEREF

6.1.8. Indicadores Gerenciais Sobre Recursos Humanos

Não há indicadores a ser informado neste item visto que somente com a conclusão do Planejamento Estratégico do Ministério dos Transportes que está sendo elaborado, por uma equipe delegada pelo Secretário Executivo é que podemos informar sobre esses indicadores.

Atualmente no bojo desse trabalho estão sendo definidos no âmbito das Unidades Administrativas do Ministério, os respectivos painéis de entregas de produtos, iniciativas, ações e respectivas metas que contribuirão com a consecução dos Objetivos Estratégicos do Órgão.

6.2. Terceirização de Mão de Obra Empregada e Contratação de Estagiários

6.2.1. Informação sobre Terceirização de Cargos e Atividades do Plano de Cargos do Órgão

Não ocorreu no período.

6.2.2. Informação sobre a Substituição de Terceirizados em Decorrência da Realização de Concurso Público

Não ocorreu no período.

6.2.3. Autorizações Expedidas pelo MPOG para Realização de Concursos Públicos para Substituição de Terceirizados

Não ocorreu no período.

6.2.4. Informações sobre a Contratação de Serviços de Limpeza, Higiene e Vigilância Ostensiva pela Unidade

No que diz respeito à CGRL, temos a informar:

QUADRO A.6.17 - CONTRATOS DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE LIMPEZA E HIGIENE E VIGILÂNCIA OSTENSIVA

Unidade Contratante													
Nome: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES													
UG/Gestão: 390004/0001						CNPJ: 37115342/0004-00							
Informações sobre os Contratos													
Ano do Contrato	Área	Natureza	Identificação do Contrato	Empresa Contratada (CNPJ)	Período Contratual de Execução das Atividades Contratadas		Nível de Escolaridade Exigido dos Trabalhadores Contratados						Sit.
					Início	Fim	F		M		S		
							P	C	P	C	P	C	
2007	V	O	22/2007	0360264/0001.37	21/05/07	21/05/2012	54	54					E
2009	L	O	49/2009	00478727/0001.89	14/10/09	13/10/2013							P
2010	V	O	51/2010	38062485/0001.10	19/11/10	18/11/2012	29	29					E
2012	V	O	12/2012	0360264/0001.37	22/05/12	21/05/2013	56	56					P
Observações: O Acórdão TCU nº 1.520/2006-P não é aplicável a este item													
LEGENDA													
Área: (L) Limpeza e Higiene; (V) Vigilância Ostensiva.													
Natureza: (O) Ordinária; (E) Emergencial.													
Nível de Escolaridade: (F) Ensino Fundamental; (M) Ensino Médio; (S) Ensino Superior.													
Situação do Contrato: (A) Ativo Normal; (P) Ativo Prorrogado; (E) Encerrado.													

Fonte: SIAFI

6.2.5. Informações sobre Locação de Mão de Obra para Atividades não Abrangidas pelo Plano de Cargos do Órgão

No que diz respeito à CGRL, temos a informar:

QUADRO A.6.18 - CONTRATOS DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS COM LOCAÇÃO DE MÃO DE OBRA

Unidade Contratante													
Nome: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES													
UG/Gestão: 390004/0001						CNPJ: 37115342/0004-00							
Informações sobre os Contratos													
Ano do Contrato	Área	Natureza	Identificação do Contrato	Empresa Contratada (CNPJ)	Período Contratual de Execução das Atividades Contratadas		Nível de Escolaridade Exigido dos Trabalhadores Contratados						Sit.
					Início	Fim	F		M		S		
							P	C	P	C	P	C	
2007	2	O	22/2007	03602646/0001.37	21/05/07	20/05/12	54	54					E
2007	14	O	27/2007	26428219/0001.80	24/05/07	23/05/12							E

2009	5	O	39/2009	38056404/0001.70	29/07/09	28/07/13														P
2009	5	O	40/2009	38056404/0001.70	29/07/09	28/07/13														P
2009	9	O	52/2009	01644731/0001.32	15/09/09	14/09/13			11	11										P
2010	7	O	43/2010	05496394/0001.34	03/11/10	02/11/12														E
2010	14	O	54/2010	26413146/0001.52	06/12/10	05/12/13	10		10						3					P
2011	14	O	06/2011	26413146/0001.52	28/02/11	27/02/13			91						1					P
2011	14	O	02/2011	26413146/0001.52	20/01/11	19/01/13			04						0					P
2009	10	O	21/2009	02602476/0001.67	01/06/09	31/05/13	13	13												P
2009	1	O	49/2009	00478727/0001.89	10/10/09	13/10/13														P
2009	6	O	55/2009	04248842/0001.18	01/12/09	30/11/13	33	33												P
2010	14	O	51/2010	38062485/0001.10	19/11/10	18/11/13														P
2010	12	O	16/2010	10811374/0001.40	07/05/10	06/05/13	18	18												P
2010	10	O	42/2010	03015651/0001.43	25/10/10	24/10/13	04	04												P
2010	9	O	29/2010	08454128/0001.37	23/08/10	22/08/13			1	1										P
2011	10	O	13/2011	00077362/0001.80	09/05/11	08/05/13	04	04	1	1	1	1								P
2009	14	O	17/2009	26413146/0001.52	31/03/09	30/03/13									1					P
2012	14	O	32/2012	10704092/0001.44	15/09/12	14/09/13			53	53					3					P
2012	14	O	34/2012	04248842/0001.18	01/11/12	15/05/13	34	34												P
2012	14	O	12/2012	03602646/0001.37	22/05/12	21/05/13	56	56												P

Observações:

LEGENDA

Área:

1. Segurança;
2. Transportes;
3. Informática;
4. Copeiragem;
5. Recepção;
6. Reprografia;
7. Telecomunicações;
8. Manutenção de bens móveis
9. Manutenção de bens imóveis
10. Brigadistas
11. Apoio Administrativo – Menores Aprendizizes
12. Outras

Natureza: (O) Ordinária; (E) Emergencial.

Nível de Escolaridade: (F) Ensino Fundamental; (M) Ensino Médio; (S) Ensino Superior.

Situação do Contrato: (A) Ativo Normal; (P) Ativo Prorrogado; (E) Encerrado.

Quantidade de trabalhadores: (P) Prevista no contrato; (C) Efetivamente contratada.

Fonte: SIAFI

No que diz respeito à COGEP, temos a informar:

QUADRO A.6.18 - CONTRATOS DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS COM LOCAÇÃO DE MÃO DE OBRA

Unidade Contratante													
Nome:													
UG/Gestão:							CNPJ:						
Informações sobre os Contratos													
Ano do Contrato	Área	Natureza	Identificação do Contrato	Empresa Contratada (CNPJ)	Período Contratual de Execução das Atividades Contratadas		Nível de Escolaridade Exigido dos Trabalhadores Contratados						Sit.
					Início	Fim	F		M		S		
							P	C	P	C	P	C	
2009	12	O	052/2009	01.644.731/0001-32	15/09/2009	15/09/2014	-	-	107	107	-	-	A
2010	12	O	054/2010	26.413.146/0001-52	06/12/2010	05/12/2013	10	9	11	11	38	35	P
2011	12	O	02/2011	26.413.146/0001-52	20/01/2011	19/01/2014	0	0	4	4	8	5	P
2011	12	O	06/2011	26.413.146/0001-52	28/02/2011	27/02/2014	0	0	79	71	25	17	P
2010	12	O	043/2010	05.496.394/0001-34	03/11/2010	02/11/2012	0	0	56	55	29	29	E
2012	12	O	032/2012	10.704.092/0001-44	03/11/2012	28/02/2013	0	0	67	53	47	34	E

Observações: O Contrato nº 052/2009-MT possui 28 colaboradores com carga horária de 30 horas semanais (operadores de telemarketing) e 79 colaboradores com carga horária de 40 horas semanais (assistentes administrativos).

LEGENDA

Área:

1. Segurança;
2. Transportes;
3. Informática;
4. Copeiragem;
5. Recepção;
6. Reprografia;
7. Telecomunicações;
8. Manutenção de bens móveis
9. Manutenção de bens imóveis
10. Brigadistas
11. Apoio Administrativo – Menores Aprendizizes
12. Outras

Natureza: (O) Ordinária; (E) Emergencial.

Nível de Escolaridade: (F) Ensino Fundamental; (M) Ensino Médio; (S) Ensino Superior.

Situação do Contrato: (A) Ativo Normal; (P) Ativo Prorrogado; (E) Encerrado.

Quantidade de trabalhadores: (P) Prevista no contrato; (C) Efetivamente contratada.

Fonte: Gestor do Contrato.

6.2.6. Composição do Quadro de Estagiários

No que diz respeito à COGEP, temos a informar:

QUADRO A.6.19 - COMPOSIÇÃO DO QUADRO DE ESTAGIÁRIOS

Nível de escolaridade	Quantitativo de contratos de estágio vigentes				Despesa no exercício (em R\$ 1,00)
	1º Trimestre	2º Trimestre	3º Trimestre	4º Trimestre	
1. Nível superior	131	147	147	142	
1.1 Área Fim	33	38	39	39	277.332,10
1.2 Área Meio	98	109	108	103	782.276,02
2. Nível Médio	186	177	181	183	
Área Fim	58	60	66	70	292.614,67
2.2 Área Meio	128	117	115	113	532.924,75
3. Total (1+2)	317	324	328	325	1.885.147,54

Fonte: Divisão de Treinamento e Capacitação – DITC / COGEP

7. Gestão do Patrimônio Mobiliário e Imobiliário

7.1. Gestão da Frota de Veículos Próprios e Contratados de Terceiros

No que diz respeito à CGRL, temos a informar:

a) Legislação que dispõe sobre o uso da frota oficial: Lei 1.081/1950, Decreto 6.403/2008 e a Instrução Normativa da SLTI/MPOG nº 03, de 15 de maio de 2008.

b) Ultimamente tem sido manifesta a importância da logística nas mais diversas atividades humanas, inclusive no âmbito da esfera pública, em que tal função, embora se enquadre como atividade meio, de apoio às demais funções típicas de Estado, posiciona-se estrategicamente, viabilizando as ações exercidas pelo órgão.

Assim, em caso de ausência dos serviços prestados pela área de logística, em especial no que se refere ao transporte de pessoas e cargas, as ações-fim dificilmente seriam prestadas com eficiência, comprometendo a efetividade das políticas públicas, uma vez que a utilização da frota se dá de forma a apoiar os serviços administrativos e de suporte aos serviços de demandas sazonais, como projetos e execução de obras.

Dessa forma, em consequência da grande parcela de contribuição aos serviços prestados pelo Estado, a atividade de transporte deve ser considerada fundamental. Logo, uma eventual paralisação dos serviços pode trazer diversos prejuízos às ações desenvolvidas por este órgão, o que pode ocasionar ineficiência no serviço público a ser prestado.

Por essas razões, o assunto mereceu normatização no Serviço Público Federal, na forma das disposições contidas no ordenamento jurídico retrocitado.

c) Relação de veículos com a respectiva classificação por grupo.

Tabela XXXIII – Relação e Classificação de Veículos por Grupo

Item	Marca	Modelo	Ano	Placa	Patrimônio	Rena van	Chassi	Grupo
Grupo I - Veículos de Representação								
01	Ford	Fusion	2008	JGC-1421	037484	973269030	3FAHP08Z68R2348111	G-I
02	GM	Omega	1998	JFP- 4491	018314	711137404	6G1VX69TXWL378317	G-I
							Total	02
Grupo III - Veículos de Transporte Institucional								
01	Fiat	Fiat Linea	10/10	JJU-1531	039.772	196686750	9BD110586A1522982	G-III
02	Fiat	Fiat Linea	10/10	JJU-1541	039.776	196689619	9BD110586A1523017	G-III
03	Fiat	Fiat Linea	10/10	JJU-1551	039.775	196690986	9BD110586A1522993	G-III
04	Fiat	Fiat Linea	10/10	JJU-1571	039.773	196622646	9BD110586A1522978	G-III
05	Fiat	Fiat Linea	10/10	JJU-1611	039.774	197710018	9BD110586A1522986	G-III
06	Renault	Megane	05/06	JKH-5671	033029	873325117	8 A1LA1D356L650565	G-III
07	Ford	Focus guia 2.olfc	2003	JFP-8095	028194	818023120	8AFCZZFFC4J324593	G-III
08	Ford	Focus guia 2.olfc	05/06	JKH-4551	033025	870784633	8AFFZZFFC6J464597	G-III
							Total	08
Grupo IV - Veículos de Serviço Comuns								
01	Fiat	Fiat Doblo	10/10	JJU-1561	039.771	196557232	9BD119205A1065054	G-IV
02	Ford	Fiesta Sedan	09/10	JJU-0071	039.763	190868600	9BFZF54P8A8491663	G-IV
03	Ford	Fiesta Sedan	09/10	JJU-0081	039.761	190867639	9BFZF54P6A8491807	G-IV
04	Ford	Fiesta Sedan	09/10	JHG-8962	039.758	183778499	9BFZF54P3A8491652	G-IV

05	Ford	Fiesta Sedan	09/10	JHG-8972	039.762	183781082	9BFZF54P8A8491615	G-IV
06	Ford	Fiesta Sedan	09/10	JHG-8982	039.760	183788672	9BFZF54P6A8491581	G-IV
07	Ford	Fiesta Sedan	09/10	JHG-8992	039.749	183717040	9BFZF54PXA8491616	G-IV
08	Ford	Fiesta Sedan	09/10	JHG-9002	039.755	183740343	9BFZF54P2A8491657	G-IV
09	Ford	Fiesta Sedan	09/10	JHG-9012	039.753	183763998	9BFZF54P1A8491617	G-IV
10	Ford	Fiesta Sedan	09/10	JHG-9022	039.751	183766040	9BFZF54P0A8491558	G-IV
11	Ford	Fiesta Sedan	09/10	JHG-9032	039.757	183775180	9BFZF54P3A8491649	G-IV
12	Ford	Fiesta Sedan	09/10	JHG-9762	039.752	183854608	9BFZF54P0A8491656	G-IV
13	Ford	Fiesta Sedan	09/10	JHG-9772	039.750	183855191	9BFZF54PXA8491650	G-IV
14	Ford	Fiesta Sedan	09/10	JHG-9782	039.754	183855957	9BFZF54P1A8491651	G-IV
15	Ford	Fiesta Sedan	09/10	JHG-9792	039.764	183858530	9BFZF54P9A8491803	G-IV
16	Ford	Fiesta Sedan	09/10	JHG-9802	039.756	183856520	9BFZF54P2A8491805	G-IV
17	Ford	Fiesta Sedan	09/10	JHG-9812	039.759	184971756	9BFZF54P4A8491806	G-IV
18	GM	Corsa Sedan	04/05	JFQ-0765	030137	845060880	9BGSA19E05B178579	G-IV
19	VW	Caminhão	06/07	JFO-2169	034229	905311620	9BWA952P97R706266	G-IV
20	MB	Micro Ônibus	1987	JFO-5185	008062	004268270	9BM308304HB775147	G-IV
							Total	20
TOTAL GERAL				30				

Fonte: DIPAT

Tabela XXXIV - Media Anual de Quilômetros Rodados

GRUPOS	Quantidade de veículos	Somatório de KM rodados em 2012	Media anual de KM rodados
Grupo I - Veículos de Representação	02	24.615	12.307,5
Grupo III - Veículos de Transporte Institucional	08	91.245	11.405,625
Grupo IV - Veículos de Serviço Comuns	20	256.338	12.816,9
TOTAL	30	372.198	12.406,60

Fonte: DIPAT

d) Idade média ponderada da frota por veículo até 2012.

Tabela XXXV – Idade Média Ponderada Por Veículo Até 2012

GRUPO I						
Veículos	Ano de Fabricação			Total de Veículos	Idade Média	
	1998	2008	2012			
Fusion	-	1	-	1	4	
Omega	1	-	-	1	14	
Total	1	1	-	2	9	
GRUPO III						
Veículos	Ano de Fabricação				Total de Veículos	Idade Média
	2003	2005	2010	2012		
Focus	1	1	-	-	2	8
Megane	-	1	-	-	1	7
Linea	-	-	5	-	5	2
Total	1	2	5	-	8	4,12
GRUPO IV						

Veículos	Ano de Fabricação						Total de Veículos	Idade Média
	1987	2004	2006	2009	2010	2012		
Micro-Ônibus	1	-	-	-	-	-	1	25
Corsa-Sedan	-	1	-	-	-	-	1	8
Fiesta Sedan	-	-	-	16	-	-	16	3
Caminhão	-	-	1	-	-	-	1	6
Doblo	-	-	-	-	1	-	1	2
Total	1	1	1	16	1	-	20	4,45

Fonte: DIPAT

e) Custo anual associado à manutenção da frota em 2012.

Tabela XXXVI – Custo Anual da Manutenção da Frota em 2012

ITENS	VALOR ANUAL
Combustível	R\$ 126.505,08
Reparos - Manutenção preventiva e corretiva	R\$ 43.011,10
Seguro Obrigatório / Licenciamento	R\$ 4.799,30
Pessoal responsável pela administração (servidores do quadro de pessoal do MT)	-

Fonte: DIPAT

f) Não há plano de substituição da frota em razão desta ser recente, ademais, os veículos são considerados economicamente vantajosos para a Administração, exceto em relação ao veículo GM – Omega, ano 1998 JFP-4491, patrimônio 018314, RENA VAN 711137404, Chassi 6G1VX69TXWL378317, Grupo GI, o qual há previsão de substituição.

g) Em relação à escolha da aquisição em detrimento da locação, consta destacar que se trata de uma decisão complexa e, por isso, deve ser precedida de análise técnica e econômico-financeira.

Nesse sentido, tem-se que a principal vantagem da terceirização da frota é a transferência da responsabilidade de aquisição e gerenciamento dos veículos às locadoras. Entretanto, em que pese tal benefício, os custos envolvendo essa contratação são, em regra, mais elevados que a frota própria da Administração. Como exemplo, cita-se a isenção que os órgãos públicos possuem em relação ao IPVA, ao passo que a empresa contratada deverá arcar com tal tributo, considerando esse custo na elaboração na proposta, além do lucro que é base para qualquer negócio privado. Portanto, diante do critério “custo/benefício”, esta UJ optou pela utilização de frota própria.

h) O órgão utiliza dos seguintes recursos para procurar manter a prestação eficiente e econômica do serviço de transporte:

- Controle de Movimento Diário de veículos
- Requisição de veículos
- Telefonia fixa
- Computadores
- Requisição de abastecimento
- Mapa de controle anual de veículos
- Relatório de abastecimento
- Check List de viaturas
- Controle de troca de Óleos
- Controle de troca de pneus de viaturas
- Serviço de lavagem de viatura

7.2. Gestão do Patrimônio Imobiliário

7.2.1. Distribuição Espacial dos Bens Imóveis de Uso Especial

No que diz respeito à CGRL, temos a informar:

QUADRO A.7.1 – DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS BENS IMÓVEIS DE USO ESPECIAL DE PROPRIEDADE DA UNIÃO

LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA		QUANTIDADE DE IMÓVEIS DE PROPRIEDADE DA UNIÃO DE RESPONSABILIDADE DA UJ	
		EXERCÍCIO 2012	EXERCÍCIO 2011
BRASIL	DISTRITO FEDERAL		
	Plano Piloto	05	05
	BELÉM		
	Centro	05	05
Subtotal Brasil		10	10
EXTERIOR	PAÍS 1		
	cidade 1		
	cidade 2		
	cidade “n”		
	PAÍS “n”		
	cidade 1		
	cidade 2		
cidade “n”			
Subtotal Exterior		0	0
Total (Brasil + Exterior)		10	10

Fonte:

7.2.2. Distribuição Espacial dos Bens Imóveis Locados de Terceiros

Não ocorreu no período.

7.2.3. Discriminação de Bens Imóveis Sob a Responsabilidade da Unidade

No que diz respeito à CGRL, temos a informar:

QUADRO A.7.3 – DISCRIMINAÇÃO DOS BENS IMÓVEIS DE PROPRIEDADE DA UNIÃO SOB RESPONSABILIDADE DA UJ

UG	RIP	Regime	Estado de Conservação	Valor do Imóvel			Despesa no Exercício	
				Valor Histórico	Data da Avaliação	Valor Reavaliado	Com Reformas	Com Manutenção
39004	9701.31506500.3	11	Bom	386.040,00	22/08/2012	21.717.496,14		
39004	9701.00169500.4	10	Bom	829.185,72	24/08/2012	2.775.467,34		
39004	9701.06154500.9	10	Bom	66.072,93	30/08/2012	1.702.469,48		
39004	970100051500.2	04	Bom	282.841.289,81	31/08/2012	1.561.962,16		
39004	970100270500.3	13	Bom	33.442,79	28/08/2012	142.412,06		
39004	042700520500.7	13	Regular	65.272,47	02/10/2003	33.442,79		

39004	042700521500.2	13	Regular	33.442,79	17/08/2005	65.272,47		
39004	042700522500.8	13	Regular	39.430,47	02/10/2003	33.442,79		
39004	042700523500.3	13	Regular	68.703,25	02/10/2003	39.430,47		
39004	042700497500.3	13	Regular		16/08/2005	68.703,25		
Total							Σ	Σ

Fonte:

Informamos que os RIP's dos imóveis Edifícios Sede e Anexo se referem ao RIP utilização. Isso porque o espaço físico desses prédios é compartilhado pelo Ministério das Comunicações e Ministério dos Transportes, sendo atribuído a cada UG um RIP de utilização diferente. Essa modificação foi requerida pela Secretaria de Patrimônio da União – SPU do Ministério do Planejamento – MPOG por meio do Ofício nº 541/2012-SPU/MP.

Informamos ainda que a reavaliação dos valores dos imóveis cujos RIP's são 9701 31506.5003, 9701 00169.500-4, 9701 2137.500-1, 9701 21381.500-3 e 9701 21374.500-5 foi realizada no ano de 2012, em atendimento ao ofício supracitado, tendo em vista a desatualização dos valores históricos.

8. Gestão da Tecnologia da Informação e Gestão do Conhecimento

8.1. Gestão da Tecnologia da Informação (TI)

No que diz respeito à CGTI, temos a informar:

QUADRO A.8.1 – GESTÃO DA TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO DA UNIDADE JURISDICIONADA

Quesitos a serem avaliados	
1. Em relação à estrutura de governança corporativa e de TI, a Alta Administração da Instituição:	
<input type="checkbox"/>	Aprovou e publicou plano estratégico institucional, que está em vigor.
<input checked="" type="checkbox"/>	monitora os indicadores e metas presentes no plano estratégico institucional.
<input type="checkbox"/>	Responsabiliza-se pela avaliação e pelo estabelecimento das políticas de governança, gestão e uso corporativos de TI.
<input checked="" type="checkbox"/>	aprovou e publicou a definição e distribuição de papéis e responsabilidades nas decisões mais relevantes quanto à gestão e ao uso corporativos de TI.
<input checked="" type="checkbox"/>	aprovou e publicou as diretrizes para a formulação sistemática de planos para gestão e uso corporativos de TI, com foco na obtenção de resultados de negócio institucional.
<input checked="" type="checkbox"/>	aprovou e publicou as diretrizes para gestão dos riscos aos quais o negócio está exposto.
<input checked="" type="checkbox"/>	aprovou e publicou as diretrizes para gestão da segurança da informação corporativa.
<input checked="" type="checkbox"/>	aprovou e publicou as diretrizes de avaliação do desempenho dos serviços de TI junto às unidades usuárias em termos de resultado de negócio institucional.
<input checked="" type="checkbox"/>	aprovou e publicou as diretrizes para avaliação da conformidade da gestão e do uso de TI aos requisitos legais, regulatórios, contratuais, e às diretrizes e políticas externas à instituição.
<input checked="" type="checkbox"/>	Designou formalmente um comitê de TI para auxiliá-la nas decisões relativas à gestão e ao uso corporativos de TI.
<input checked="" type="checkbox"/>	Designou representantes de todas as áreas relevantes para o negócio institucional para compor o Comitê de TI.
<input checked="" type="checkbox"/>	<i>Monitora regularmente o funcionamento do Comitê de TI.</i>
2. Em relação ao desempenho institucional da gestão e de uso corporativos de TI, a Alta Administração da instituição:	
<input type="checkbox"/>	Estabeleceu objetivos de gestão e de uso corporativos de TI.
<input type="checkbox"/>	Estabeleceu indicadores de desempenho para cada objetivo de gestão e de uso corporativos de TI.
<input type="checkbox"/>	Estabeleceu metas de desempenho da gestão e do uso corporativos de TI, para 2012.
<input type="checkbox"/>	Estabeleceu os mecanismos de controle do cumprimento das metas de gestão e de uso corporativos de TI.
<input type="checkbox"/>	Estabeleceu os mecanismos de gestão dos riscos relacionados aos objetivos de gestão e de uso corporativos de TI.
<input type="checkbox"/>	Aprovou, para 2012, plano de auditoria(s) interna(s) para avaliar os riscos considerados críticos para o negócio e a eficácia dos respectivos controles.
<input type="checkbox"/>	Os indicadores e metas de TI são monitorados.
<input type="checkbox"/>	Acompanha os indicadores de resultado estratégicos dos principais sistemas de informação e toma decisões a respeito quando as metas de resultado não são atingidas.
<input checked="" type="checkbox"/>	Nenhuma das opções anteriores descreve a situação desta instituição.
3. Entre os temas relacionados a seguir, assinale aquele(s) em que foi realizada auditoria formal em 2012, por iniciativa da própria instituição:	
<input type="checkbox"/>	Auditoria de governança de TI.
<input type="checkbox"/>	Auditoria de sistemas de informação.
<input type="checkbox"/>	Auditoria de segurança da informação.
<input type="checkbox"/>	Auditoria de contratos de TI.
<input type="checkbox"/>	Auditoria de dados.
<input type="checkbox"/>	Outra(s). Qual(is)? _____
<input checked="" type="checkbox"/>	Não foi realizada auditoria de TI de iniciativa da própria instituição em 2012.
4. Em relação ao PDTI (Plano Diretor de Tecnologia da Informação e Comunicação) ou instrumento congênere:	
<input type="checkbox"/>	A instituição não aprovou e nem publicou PDTI interna ou externamente.
<input checked="" type="checkbox"/>	A instituição aprovou e publicou PDTI interna ou externamente.

<input checked="" type="checkbox"/>	A elaboração do PDTI conta com a participação das áreas de negócio.
	A elaboração do PDTI inclui a avaliação dos resultados de PDTIs anteriores.
<input checked="" type="checkbox"/>	O PDTI é elaborado com apoio do Comitê de TI.
	O PDTI desdobra diretrizes estabelecida(s) em plano(s) estratégico(s) (p.ex. PEI, PETI etc.).
<input checked="" type="checkbox"/>	O PDTI é formalizado e publicado pelo dirigente máximo da instituição.
	O PDTI vincula as ações (atividades e projetos) de TI a indicadores e metas de negócio.
	O PDTI vincula as ações de TI a indicadores e metas de serviços ao cidadão.
<input checked="" type="checkbox"/>	O PDTI relaciona as ações de TI priorizadas e as vincula ao orçamento de TI.
<input checked="" type="checkbox"/>	O PDTI é publicado na <i>internet</i> para livre acesso dos cidadãos. Se sim, informe a URL completa do PDTI: http://transportes.gov.br/conteudo/71619
5. Em relação à gestão de informação e conhecimento para o negócio:	
	Os principais processos de negócio da instituição foram identificados e mapeados.
<input checked="" type="checkbox"/>	Há sistemas de informação que dão suporte aos principais processos de negócio da instituição.
<input checked="" type="checkbox"/>	Há pelo menos um gestor, nas principais áreas de negócio, formalmente designado para cada sistema de informação que dá suporte ao respectivo processo de negócio.
6. Em relação à gestão da segurança da informação, a instituição implementou formalmente (aprovou e publicou) os seguintes processos corporativos:	
<input checked="" type="checkbox"/>	Inventário dos ativos de informação (dados, <i>hardware</i> , <i>software</i> e instalações).
	Classificação da informação para o negócio (p.ex. divulgação ostensiva ou acesso restrito).
	Análise dos riscos aos quais a informação crítica para o negócio está submetida, considerando os objetivos de disponibilidade, integridade, confidencialidade e autenticidade.
	Gestão dos incidentes de segurança da informação.
7. Em relação às contratações de serviços de TI: utilize a seguinte escala: (1) nunca (2) às vezes (3) usualmente (4) sempre	
	(4) são feitos estudos técnicos preliminares para avaliar a viabilidade da contratação.
	(4) nos autos são explicitadas as necessidades de negócio que se pretende atender com a contratação.
	(4) são adotadas métricas objetivas para mensuração de resultados do contrato.
	(4) os pagamentos são feitos em função da mensuração objetiva dos resultados entregues e aceitos.
	(4) no caso de desenvolvimento de sistemas contratados, os artefatos recebidos são avaliados conforme padrões estabelecidos em contrato.
	(4) no caso de desenvolvimento de sistemas contratados, há processo de <i>software</i> definido que dê suporte aos termos contratuais (protocolo e artefatos).
8. Em relação à Carta de Serviços ao Cidadão (Decreto 6.932/2009): (assinale apenas uma das opções abaixo)	
	O Decreto não é aplicável a esta instituição e a Carta de Serviços ao Cidadão não será publicada.
	Embora o Decreto não seja aplicável a esta instituição, a Carta de Serviços ao Cidadão será publicada.
	A instituição a publicará em 2013, sem incluir serviços mediados por TI (e-Gov).
<input checked="" type="checkbox"/>	A instituição a publicará em 2013 e incluirá serviços mediados por TI (e-Gov).
	A instituição já a publicou, mas não incluiu serviços mediados por TI (e-Gov).
	A instituição já a publicou e incluiu serviços mediados por TI (e-Gov).
9. Dos serviços que a UJ disponibiliza ao cidadão, qual o percentual provido também por e-Gov?	
	Entre 1 e 40%.
	Entre 41 e 60%.
<input checked="" type="checkbox"/>	Acima de 60%.
	Não oferece serviços de governo eletrônico (e-Gov).
Comentários	
Alguns questionamentos não foram respondidos de forma afirmativa, tendo em vista que o Planejamento Estratégico Institucional – PEI está em fase de conclusão, onde já está definido e concluído: o Mapa Estratégico (tanto do MT, assim como dos Órgãos vinculados), os Objetivos, as Metas, bem como as iniciativas associadas aos Objetivos. Encontra-se em sua fase inicial a elaboração do Plano Estratégico de Tecnologia da Informação – PETI do Sistema Transportes, iniciativa que reúne técnicos das Áreas de Negócio e de TI do MT e dos Órgãos vinculados.	

Fonte: CGTI

8.2. Análise Crítica

9. Gestão do Uso dos Recursos Renováveis e Sustentabilidade Ambiental

9.1. Gestão Ambiental e Licitações Sustentáveis

QUADRO A.9.1 - GESTÃO AMBIENTAL E LICITAÇÕES SUSTENTÁVEIS

Aspectos sobre a gestão ambiental	Avaliação				
	1	2	3	4	5
Licitações Sustentáveis					
1. A UJ tem incluído critérios de sustentabilidade ambiental em suas licitações que levem em consideração os processos de extração ou fabricação, utilização e descarte dos produtos e matérias primas. <ul style="list-style-type: none"> Se houver concordância com a afirmação acima, quais critérios de sustentabilidade ambiental foram aplicados? 		X			
	Biodegradabilidade Reciclabilidade *				
2. Em uma análise das aquisições dos últimos cinco anos, os produtos atualmente adquiridos pela unidade são produzidos com menor consumo de matéria-prima e maior quantidade de conteúdo reciclável.	X				
3. A aquisição de produtos pela unidade é feita dando-se preferência àqueles fabricados por fonte não poluidora bem como por materiais que não prejudicam a natureza (ex. produtos de limpeza biodegradáveis).		X			
4. Nos procedimentos licitatórios realizados pela unidade, tem sido considerada a existência de certificação ambiental por parte das empresas participantes e produtoras (ex: ISO), como critério avaliativo ou mesmo condição na aquisição de produtos e serviços. <ul style="list-style-type: none"> Se houver concordância com a afirmação acima, qual certificação ambiental tem sido considerada nesses procedimentos? 	X				
5. No último exercício, a unidade adquiriu bens/produtos que colaboram para o menor consumo de energia e/ou água (ex: torneiras automáticas, lâmpadas econômicas). <ul style="list-style-type: none"> Se houver concordância com a afirmação acima, qual o impacto da aquisição desses produtos sobre o consumo de água e energia? 	X				
6. No último exercício, a unidade adquiriu bens/produtos reciclados (ex: papel reciclado). <ul style="list-style-type: none"> Se houver concordância com a afirmação acima, quais foram os produtos adquiridos? 	X				
	**				
7. No último exercício, a instituição adquiriu veículos automotores mais eficientes e menos poluentes ou que utilizam combustíveis alternativos. <ul style="list-style-type: none"> Se houver concordância com a afirmação acima, este critério específico utilizado foi incluído no procedimento licitatório? 	X				
	Sim ()		Não ()		
8. Existe uma preferência pela aquisição de bens/produtos passíveis de reutilização, reciclagem ou reabastecimento (refil e/ou recarga). <ul style="list-style-type: none"> Se houver concordância com a afirmação acima, como essa preferência tem sido manifestada nos procedimentos licitatórios? 	X				
9. Para a aquisição de bens e produtos são levados em conta os aspectos de durabilidade e qualidade de tais bens e produtos.					X
10. Os projetos básicos ou executivos, na contratação de obras e serviços de engenharia, possuem exigências que levem à economia da manutenção e operacionalização da edificação, à redução do consumo de energia e água e à utilização de tecnologias e materiais que reduzam o impacto ambiental.			X		
11. Na unidade ocorre separação dos resíduos recicláveis descartados, bem como sua destinação, como referido no Decreto nº 5.940/2006.					X
12. Nos últimos exercícios, a UJ promoveu campanhas entre os servidores visando a diminuir o consumo de água e energia elétrica. <ul style="list-style-type: none"> Se houver concordância com a afirmação acima, como se procedeu a essa campanha (palestras, folders, comunicações oficiais, etc.)? 					X
	Cartazes Popup's na internet				

Aspectos sobre a gestão ambiental	Avaliação				
Licitações Sustentáveis	1	2	3	4	5
13. Nos últimos exercícios, a UJ promoveu campanhas de conscientização da necessidade de proteção do meio ambiente e preservação de recursos naturais voltadas para os seus servidores. <ul style="list-style-type: none"> Se houver concordância com a afirmação acima, como se procedeu a essa campanha (palestras, folders, comunicações oficiais, etc.)? 					X
Cartazes, Palestras e Popup's na internet					
<p>Considerações Gerais:</p> <p>* Os critérios de sustentabilidade incluídos nas licitações passaram por análise e levaram em consideração a escolha de insumos que causem menos danos ao meio ambiente como, por exemplo: i) a escolha da compra de papel reciclado e de copos biodegradáveis. O processo de compra está na fase final e esses insumos devem ser adquiridos em 2013.</p> <p>** Foi considerado como "totalmente inválida", porque o processo de compra de papel reciclável e dos copos biodegradáveis começou no final do ano de 2012, contudo a previsão é de aquisição desses itens no ano de 2013.</p>					
LEGENDA					
Níveis de Avaliação:					
(1) Totalmente inválida: Significa que o fundamento descrito na afirmativa é integralmente não aplicado no contexto da UJ.					
(2) Parcialmente inválida: Significa que o fundamento descrito na afirmativa é parcialmente aplicado no contexto da UJ, porém, em sua minoria.					
(3) Neutra: Significa que não há como afirmar a proporção de aplicação do fundamento descrito na afirmativa no contexto da UJ.					
(4) Parcialmente válida: Significa que o fundamento descrito na afirmativa é parcialmente aplicado no contexto da UJ, porém, em sua maioria.					
(5) Totalmente válida: Significa que o fundamento descrito na afirmativa é integralmente aplicado no contexto da UJ.					

Fonte: Assessoria Socioambiental/GM

9.2. Consumo de Papel, Energia Elétrica e Água

No que diz respeito à CGRL, temos a informar:

QUADRO A.9.2 – CONSUMO DE PAPEL, ENERGIA ELÉTRICA E ÁGUA

Valores em R\$
1,00

Adesão a Programas de Sustentabilidade						
Nome do Programa	Ano de			Resultados		
Projeto Esplanada Sustentável	2012			Conscientização dos Servidores		
A3P	2011			Conscientização dos Servidores		
Coleta Seletiva Solidária	2007			Reciclagem de Material		
Recurso Consumido	Quantidade			Valor		
	Exercícios					
	2012	2011	2010	2012	2011	2010
Papel	17.575	17.308	20.040	123.025,	129.810,	150.300,
Água	22.621	23.229	21.683	348.733,	322.233,	284.042,
Energia Elétrica	2.251.194	2.158.056	2.251.194	919.355,	797.582,	825.920,
			Total			

Fonte:CGRL

Informações adicionais

Dados referentes ao Ed. Anexo do MT

E.E: Kwh medido fora de ponta

Valor bruto com impostos

Tarifa verde

A.E: Quantidade m3

Valor bruto com impostos

10. Conformidade e Tratamento de Disposições Legais e Normativas

10.1. Deliberações do TCU e do OCI Atendidas no Exercício

10.1.1. Deliberações do TCU Atendidas no Exercício

No que diz respeito à SE - Secretaria Executiva, temos a informar:

QUADRO A.10.1 - CUMPRIMENTO DAS DELIBERAÇÕES DO TCU ATENDIDAS NO EXERCÍCIO

Unidade Jurisdicionada					
Denominação Completa					Código SIORG
Secretaria Executiva					002846
Deliberações do TCU					
Deliberações Expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
01	018.153/2010-0	1253/2012	9.7	DE	Of. 723/2012-TCU/SECOB-4
Órgão/Entidade Objeto da Determinação e/ou Recomendação					Código SIORG
Secretaria Executiva					
Descrição da Deliberação					
9.7. Determinar ao Ministério dos Transportes e à Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. que apresentem a este Tribunal, no prazo de 30 (trinta) dias, os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTA atinente a todo o Complexo Porto Sul, nos termos do art. 6º, IX, da Lei nº 8.666/1993, e em respeito aos princípios da legalidade, da eficiência e da motivação administrativas (art. 37, caput, da CF88 e art. 2º da Lei nº 9.784, de 13 de fevereiro de 1999), e considerando ainda a observância ao princípio da continuidade do serviço público, bem como ao da promoção do desenvolvimento nacional ambiental e economicamente sustentável.					
Providências Adotadas					
Setor Responsável pela Implementação					Código SIORG
Secretaria Executiva					
Síntese da Providência Adotada					
O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA atinente à Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOLE foi encaminhado ao TCU pela VALEC, órgão executor da obra em questão. Quanto à elaboração do EVTEA para todo o Complexo Porto Sul, tal estudo é de competência do Governo do Estado da Bahia. Por meio do Ofício nº 593/2012/SE/MT, de 15/10/2012, a Secretaria Executiva esclareceu ao TCU que a implementação do empreendimento como um todo vem sendo conduzida pelo Ministério dos Transportes em conjunto com o Governo do Estado da Bahia, tanto no processo de licenciamento ambiental como na programação de execução das obras.					
Síntese dos Resultados Obtidos					
O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – Ibama revalidou as licenças de instalação da ferrovia FIOLE, dos lotes 1F a 4F, entre Ilheus e Caetitê, bem como definiu cronograma para liberação dos demais lotes até Barreiras. A Licença Prévia nº 447/2012, foi expedida pelo Ibama em 14/11/2012, referente ao Porto Sul que contempla o Terminal de Uso Privativo da empresa Bahia Mineração Ltda – BAMIN e o Terminal Público do Governo do Estado da Bahia.					
Análise Crítica dos Fatores Positivos/Negativos que Facilitaram/Prejudicaram a Adoção de Providências pelo Gestor					

Fonte: AECI

No que diz respeito à COGEP, temos a informar os quadros abaixo ordenados de 01 a 43:

QUADRO A.10.1 - CUMPRIMENTO DAS DELIBERAÇÕES DO TCU ATENDIDAS NO EXERCÍCIO

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Ofício SEFIP	Item	Tipo	Comunicação Expedida
01		0349/2012		DE	464441494
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Informar no prazo de 15 dias que o servidor Moacyr Morais CPF 029.474556-49 pertence ao regime estatutário, no SISAC. Ato nº 103156088-04-2011-000108-0.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício nº7062/2012/COGEP ao TCU informando a regularização da informação no ato SISAC quanto ao regime que o servidor pertencia.					
Síntese dos resultados obtidos					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Fonte: SAAD

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Ofício SEFIP	Item	Tipo	Comunicação Expedida
02	005.953/2008-1	243/2011		DE	464441494
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Exclusão da folha de pagamento deste órgão, a partir de julho de 2012, os proventos de aposentadoria do senhor Alfredo Antonio Alves Silva, decorrentes da ilegalidade do ato.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício nº 49872012/COGEP ao TCU esclarecendo a exclusão dos proventos e ainda informando que foi encaminhado Ofício ao senhor dando ciência do feito e esclarecendo da oportunidade da aposentadoria pela mais vantajosa, porém o senhor Alfredo Antonio Alves Silva não se manifestou perante este órgão.					
Síntese dos resultados obtidos					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
03	010.196/2008-6	1548/2009 -1ª Câmara	9.1 a 9.6	DE	
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Ilegalidade das Aposentadorias por caracterizar o pagamento em duplicidade da GADF e das parcelas dos quintos.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício nº 1787/2012/CGRH ao TCU esclarecendo que foi disponibilizado no SISAC novo ato concessório, referente as aposentadorias dos ex-servidores do extinto DNER, senhores Sebastião José de Barros, CPF 011.915.783-72 e Jaime Ferreira Dias, CPF 009.305.635-49, excluindo as irregularidades identificadas.					
Síntese dos resultados obtidos					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação-Geral Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Ofício /SEFIP	Item	Tipo	Comunicação Expedida
04	016.286/2008-2	08249/2009		DE	
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Esclarecer divergência entre a data da publicação da concessão (04/07/91) e a da Vigência (13/05/91), bem como, a acumulação das vantagens dos arts. 192 e 193 da L. 8.112/90 e enviar cópias do mapa de tempo de serviço e da portaria de Aposentadoria da senhora Raymunda Maurício Maia.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Ofício nº 1786/2012/CGRH enviado ao TCU esclarecendo que a referida teve sua aposentadoria concedida pelo extinto DNER em 13/05/1991, (data de publicação no DOU), e sua vigência deu-se a partir de 13/05/91, com vantagens previstas no art. 192, item II, da L. 8.112/90, conforme portaria nº 1262 de 26/07/1991 publicada no Dou de 04/07/1991. Esclarecendo ainda, que a referida aposentada está recebendo seus proventos corretamente desde a transferência para a folha de pagamento deste Ministério, ocorrida em abril de 2002.					
Síntese dos resultados obtidos					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
05	016260/2012-0	SEFIP – D/3754	2.1 ao 3.3.3	DE	
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Esclarecer as irregularidades na situação funcional dos ex-servidores, bem como encaminhar documentação que comprove o tempo de serviço, as portarias de aposentadoria e encaminhar aos servidores apontados os ofícios concedendo o direito a Ampla defesa e o Contraditório.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício nº 6630/2012/COGEP ao TCU informando a regularização da situação apontada com relação ao tempo de serviços dos interessados e ainda foram encaminhados aos servidores aposentados os ofícios 341/2012, 342/2012- SERCA/DIVAP/COGEP/MT, concedendo o direito a ampla defesa ou contraditório e disponibilizado novo ato SISAC para nova análise e legalização da aposentadoria dos interessados.					
Síntese dos resultados obtidos					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
06	016.177/2009-6	6325/2009 – 2ª Câmara	9.2	DE	484625546
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Considerar ilegais os atos dos ex-servidores o senhor Edilson Pereira da Silva (062.339.883-49) e Jorge Mourão da Rocha (126.457.881-49), sendo que as aposentadorias consideradas ilegais poderão prosperar, caso sejam emitidos novos atos escoimados das irregularidades verificadas.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício nº 3924/2012/COGEP ao TCU informando que foi regularizada a situação apontada no Acórdão e disponibilizado novo ato SISAC para nova análise e legalização da aposentadoria dos interessados.					
Síntese dos resultados obtidos					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
07	014142/2009-1	484/2010 – 2ª Câmara	1.5	DE	
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Julgado por inépcia o ato de aposentadoria, referente a senhora Tereza Cristina Sodré Reis, (263.256.837-49 com falha no preenchimento no campo dos dados das vantagens					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício nº 196/2012/COGEP ao TCU informando que foi regularizada a situação apontada no Acórdão e disponibilizado novo ato SISAC para nova análise e legalização da aposentadoria dos interessados.					
Síntese dos resultados obtidos					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
08	011.345/2011-0	2979/2012 – 1ª câmara	9.3	DE	52156 – TCU/sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Regularizar pagamentos indevidos às interessadas decorrentes da incidência de paridade nos proventos das pensões civis. Encaminhar comprovante da ciência a interessada. Ilegalidade da Concessão Inicial e Legalidade da alteração.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Regularização dos proventos das pensionistas adequando os proventos em conformidade a E.C nº 41/2003. Encaminhado ofício 7169/2012 COGEP ao TCU informando da alteração da regularização dos proventos dos interessados e dando ciência do acórdão.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida integralmente.					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
09	002.227/2011-8	484/2010 – 2ª Câmara	Integral	Diligência	1436-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Enviar cópias dos laudos médicos que atestam a invalidez dos beneficiários, bem como informações da data que acometeram os beneficiários.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhados Ofícios ao TCU nº 2211/2012 da CGRH, informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
10	011.904/2011-9	421/2012 – TCU 1ª Câmara	9	Diligências	45953-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Considerar prejudicada a apreciação de mérito do ato concessório de pensão. Correção das inconsistências contatadas no formulário SISAC.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício ao TCU nº 1145/2012 da CGRH, informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
11	001.192/2008-8	-	9	Diligências	42/2008-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Cumprimento da determinação relativa a cessação de pagamentos decorrentes da concessão considerada ilegal.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício n ° 6345/2012 ao TCU da COGEP, informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
12	003.950/2007-2	-	Integral	-	2984-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Encaminhar ato inicial de pensão via SISAC.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício n ° 3483/2012 ao TCU da COGEP, informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
13	015.208/2012-58	3605/2012- TCU – 1ª Câmara	9	DE	54448-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Regularizar pagamentos indevidos às interessadas decorrentes da incidência de paridade nos proventos das pensões civis. Encaminhar comprovante da ciência a interessada. Ilegalidade da Concessão Inicial e Legalidade da alteração.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício n ° 6345/2012 ao TCU da COGEP, informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
14	016.408/2012-8	3607/2012 – TCU 1ª Câmara	9	Acórdão	53036-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Regularizar pagamentos indevidos às interessadas decorrentes da incidência de paridade nos proventos das pensões civis. Encaminhar comprovante da ciência a interessada. Ilegalidade da Concessão Inicial e Legalidade da alteração.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 6222/2012 ao TCU da COGEP, informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
15	005.661/2012-9	1488/2012 – TCU 1ª Câmara	9	Acórdão	51953-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Regularizar pagamentos indevidos às interessadas decorrentes da incidência de paridade nos proventos das pensões civis. Encaminhar comprovante da ciência a interessada. Ilegalidade da Concessão Inicial e Legalidade da alteração.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 3829/2012 ao TCU da COGEP, informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
16	016.408/2012-8	420/2012 – TCU 1ª Câmara	9.6	Acórdão	45950-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Regularizar pagamentos indevidos às interessadas decorrentes da incidência de paridade nos proventos das pensões civis. Encaminhar comprovante da ciência a interessada. Ilegalidade da Concessão Inicial e Legalidade da alteração.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 1251/2012 ao TCU da COGEP e Ofício 2621/2012 ao TCU da COGEP informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
17	011.892/2011-0	418/2012 – TCU 1ª Câmara	9.5	Acórdão	45948-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Regularizar pagamentos indevidos às interessadas decorrentes da incidência de paridade nos proventos das pensões civis. Encaminhar comprovante da ciência a interessada. Ilegalidade da Concessão Inicial e Legalidade da alteração.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 1253/2012 ao TCU da COGEP, informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
18	033.213/2011-9	28/2012 – TCU 1ª Câmara	Integral	Acórdão	45965-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Regularização dos benefícios de pensão.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 1250/2012 ao TCU da COGEP , informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
19	011.898/2011-9	194/2012 – TCU 1ª Câmara	9.5	Acórdão	45951-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Regularizar pagamentos indevidos às interessadas decorrentes da incidência de paridade nos proventos das pensões civis. Encaminhar comprovante da ciência a interessada. Ilegalidade da Concessão Inicial e Legalidade da alteração.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 1452/2012 ao TCU da COGEP , informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
20	007.713/2001-8	9841/2011 – TCU 1ª Câmara	9.6	Acórdão	44325-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Regularizar pagamentos indevidos às interessadas decorrentes da incidência de paridade nos proventos das pensões civis. Encaminhar comprovante da ciência a interessada. Ilegalidade da Concessão Inicial e Legalidade da alteração					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 6973/2012 ao TCU da COGEP , informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
21	040.352/2012-9	-	Integral	OITIVA	4550-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício nº 8959/2012 ao TCU da COGEP , informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
22	006.306/2011-0	-	Integral	OITIVA	4539-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 9006/2012 ao TCU da COGEP , informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
23	002.227/2011-8	-	Integral	OITIVA	4535-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 8913/2012 ao TCU da COGEP , informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
24	025.280/2010-4	-	Integral	OITIVA	4445-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 8052 e 8918/2012 ao TCU da COGEP , informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
25	025.279/2010-6	-	Integral	OITIVA	4457-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 8807/2012 ao TCU da COGEP , informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
26	017.767/2008-9	-	Integral	OITIVA	4517-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 8835/2012 ao TCU da COGEP , informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
27	012.033/2011-1	-	Integral	OITIVA	4538-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 8775/2012 ao TCU da COGEP , informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
28	016.773/2011-0	-	Integral	OITIVA	4533-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 8626/2012 ao TCU da COGEP , informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
29	006.305/2011-3	-	Integral	OITIVA	4534-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 8625/2012 ao TCU da COGEP , informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
30	022.413/2009-0	-	Integral	OITIVA	4446-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 8225/2012 ao TCU da COGEP , informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
31	023.563/2010-9	-	Integral	OITIVA	4443-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 8229/2012 ao TCU da COGEP , informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
32	023.561/2010-6	-	Integral	OITIVA	4447-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 7893/2012 ao TCU da COGEP , informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
33	025.282/2010-7	-	Integral	OITIVA	4444-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 7644/2012 ao TCU da COGEP , informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
34	023.567/2010-4	-	Integral	OITIVA	4441-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 7698/2012 ao TCU da COGEP , informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
35	011.891/2011-4	1860/2012- TCU - 1ª Câmara	9.5	Diligências	49543-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Considerar ilegais e negar aos atos de alteração de pensões civis. Regularizar pagamentos indevidos às interessadas decorrentes da incidência de paridade nos proventos das pensões civis. Encaminhar comprovante da ciência a interessada. Ilegalidade da Concessão Inicial e Legalidade da alteração.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 7390/2012 ao TCU da COGEP , informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
36	025.275/2010-0	-	Integral	OITIVA	4450-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício 8462/2012 ao TCU da COGEP , informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
37	018.840/2011-6	-	Integral	OITIVA	4440-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício nº 7888 e 8466/2012 - COGEP ao TCU, informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
38	025.274/2010-4	-	Integral	OITIVA	4448-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício nº 9096 e 9519/2012 - COGEP ao TCU, informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
39	006.303/2011-0	-	Integral	OITIVA	4545-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício nº 9253/2012 - COGEP ao TCU, informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
40	006.304/2011-7	-	Integral	OITIVA	4544-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício nº 9255/2012 - COGEP ao TCU, informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
41	001.192/2008-8	-	Integral	OITIVA	4546-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício nº 9144/2012 - COGEP ao TCU, informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
42	012.751/2007-8	-	Integral	OITIVA	4540-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Providências Adotadas					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação de Administração de Aposentados, Instituidores de Pensão e de Pensionistas.					14304
Síntese da providência adotada:					
Encaminhado Ofício nº 9237/2012 - COGEP ao TCU, informando do feito.					
Síntese dos resultados obtidos					
Atendida Integralmente					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação Completa					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Deliberações do TCU					
Deliberações Expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
43	027.647/2007-6	2084/2012 - Plenário	9	DE	Diligência 55598 –TCU/Sefip
Órgão/Entidade Objeto da Determinação e/ou Recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação					
<p>9.7. com fundamento no art.71, inciso IX, da Constituição Federal, c/c o art. 45 da Lei nº 8.443/1992, determinar ao Ministérios dos Transportes que, no prazo de 15 (quinze), contado do recebimento da notificação, proceda à anulação da Portaria nº 195, de 30/05/2001, do Gabinete do Ministro dos Transportes, publicada no Diário Oficial da União em 1º/06/2001, que alterou ilegalmente a classificação funcional da Sra. Mirsa Teresinha de Galvão Rocque de Souza quando funcionaria da extinta Portobras;</p>					
Providências Adotadas					
Setor Responsável pela Implementação					Código SIORG
Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas					13034
Síntese da Providência Adotada					
<p>- Atendendo a determinação do TCU, foi publicada no DOU de 28/09/2012, a Portaria nº 222 de 27/09/2012, anulando os efeitos da Portaria nº 195, de 30/05/2001, que alterava a descrição do emprego de Mirsa Teresinha de Galvão Rocque de Souza.</p> <p>- Publicada a portaria o Serviço de Cálculos de Remuneração providenciou os acertos cadastrais e financeiros para a folha de pagamento de mês de outubro de 2012.</p> <p>- Foi encaminhado ao TCU em 04/10/2012 o Ofício nº 7136/2012-COGEP/SAAD/SE/MT, para conhecimento das providências adotadas pelo Órgão para atendimento das determinações do TCU.</p>					
Síntese dos Resultados Obtidos					
A demanda foi atendida conforme determinado.					
Análise Crítica dos Fatores Positivos/Negativos que Facilitaram/Prejudicaram a Adoção de Providências pelo Gestor					

No que diz respeito à SPO, temos a informar:

QUADRO A.10.1 - CUMPRIMENTO DAS DELIBERAÇÕES DO TCU ATENDIDAS NO EXERCÍCIO

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
SUBSECRETARIA DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO - SETORIAL					014165
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
01	TC-023.903/2009-6			Determinação	Aviso 1167-GPT/TCU
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
SUBSECRETARIA DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO - SETORIAL					014165
Descrição da Deliberação:					
Em virtude do relatório de auditoria nº 752/2009, verificar a evidenciação contábil da programação institucional e da situação patrimonial do Ministério dos Transportes a partir de resultados gerais do exercício de 2009, em comparação com os de 2008. Promover a regularização dos valores do passivo “2.1.2.1.1.11.00 – Fornecedores por insuficiência de					

créditos/recursos” do Departamento do Fundo da Marinha Mercante do Ministério dos Transportes.	
Providências Adotadas	
Setor responsável pela implementação	Código SIORG
COORDENAÇÃO-GERAL DE FINANÇAS E CONTABILIDADE	014165
Síntese da providência adotada:	
<p>No tocante a recomendação constante do item 112 do capítulo 5 do citado relatório, onde o balanço orçamentário das demonstrações financeiras do exercício de 2008 do Ministério dos Transportes apresenta duplicação indevida da despesa e da receita num montante de R\$ 4,2 bilhões. Assim, os registros de ingressos duplicados no órgão 39000 (consolidado) ocorreu devido a erro de sistema, não identificado em época própria. Não foi verificado quaisquer observações da Coordenação-Geral de Contabilidade/CCONT/STN/MF sobre o assunto, na publicação do BGU de 2008.</p> <p>Tendo em vista que o saldo da conta contábil 21211.11.00-Fornecedores por Insuficiência de Crédito, não se trata de dívida em processo de reconhecimento, e sim estimativa de dívidas, os valores ali inscritos foram baixados por meio de Nota de Lançamento – NL.</p>	
Síntese dos resultados obtidos	
A Coordenação de Contabilidade/SPO/MT procedeu à regularização da conta e efetuou o devido registro no Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal-SIAFI conforme Nota de Lançamento	
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor	
Esta Subsecretaria buscou orientações junto ao órgão central de Contabilidade Federal, que manifestou alegando que até o presente momento o TCU não fez nenhuma cobrança diretamente àquela Secretaria para inclusão da conta 21211.11.00 no quadro Demonstrativo da Dívida Consolidada do Relatório de Gestão Fiscal, como órgão centralizador das contas públicas, ficando dessa forma desobrigados de cobrar dos órgãos subordinados.	

No que diz respeito à SPNT, temos a informar os quadros abaixo ordenados de 01 a 02:

QUADRO A.10.1 - CUMPRIMENTO DAS DELIBERAÇÕES DO TCU ATENDIDAS NO EXERCÍCIO

Unidade Jurisdicionada					
Denominação Completa					Código SIORG
Secretaria de Política Nacional de Transportes					002846
Deliberações do TCU					
Deliberações Expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
01	003.684/2012-1				Ofício nº 27/2012-TCU/SEFID-1
Órgão/Entidade Objeto da Determinação e/ou Recomendação					Código SIORG
Secretaria de Política Nacional de Transportes					002846
Descrição da Deliberação					
Relação dos projetos ou empreendimentos previstos no planejamento do setor de transportes para 2011 (em execução ou concluídos), segregados conforme os eixos rodoviário, ferroviário, aeroviário e hidroviário, bem como refiram-se à infraestrutura portuária e aeroportuária, com os correspondes valores estimados.					
Providências Adotadas					
Setor Responsável pela Implementação					Código SIORG
Secretaria de Política Nacional de Transportes					002846
Síntese da Providência Adotada					
A SPNT/MT por meio do Ofício nº 235/2012/SPNT/MT, de 2/3/2012, prestou as seguintes informações:					
A) Estudo na área rodoviária:					
A.1 <u>Elaboração de Estudos e Pesquisas de Engenharia de Tráfego, visando a Coleta de Dados, o Tratamento e a Consolidação das informações sobre o tráfego diário médio anual nas rodovias federais, e a elaboração de matrizes de Origem e Destino de Mercadorias e Passageiros, para Atualização das Informações da Base de Dados Georreferenciada</u>					

do Plano Nacional de Logística e Transportes - PNLT.

Este estudo, em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT visa a coleta de dados, ao tratamento e a consolidação das informações sobre o tráfego diário médio anual nas rodovias federais e a elaboração de matrizes de origem e destino de mercadorias e passageiros para atualização da Base de Dados Georreferenciada do PNLT.

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

As informações coletadas na 1ª e na 2ª pesquisa já foram tratadas estatisticamente e seus resultados já estão sendo disponibilizados aos técnicos dos governos Federal e Estadual. Os dados da 3ª pesquisa se encontram em fase de tratamento e modelagem matemática para identificação dos fluxos médios diários de veículos.

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

A conclusão dos trabalhos está prevista para março de 2012.

Informações básicas da contratação dos estudos:

- Instrumento Jurídico: Termo de Cooperação nº 02/2010/SPNT/MT;
- Contratado: Exército Brasileiro;
- Valor total: R\$ 9.993.846,64;
 - MT: R\$ 5.533.745,95;
 - DNIT: R\$ 4.460.100,69.

B) Estudos na área ferroviária:

B.1 Estudos de Viabilidade Técnica de Trens Regionais.

O Projeto de Trens Regionais retoma o uso das estradas de ferro brasileiras em benefício direto de seus cidadãos, com a replantação dos trens de passageiros em várias regiões do País.

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

B.1.1 Trechos: Bento Gonçalves/Caxias do Sul, no Estado do Rio Grande do Sul e Londrina/Maringá, no Estado do Paraná.

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

Os estudos foram concluídos em março de 2011 com a indicação de cenários relativos à implantação do transporte ferroviário de passageiros nos citados trechos, ainda, em avaliação técnica.

Está programado um seminário para o ano de 2012, no qual serão debatidos aspectos técnicos, econômicos, sociais, ambientais e jurídicos relativos à viabilidade dos projetos.

Informações básicas da contratação dos estudos:

- Instrumento Jurídico: Portaria/MT nº 260, de 10-12-2009;
- Contratado: Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC;
- Valor total dos dois estudos: R\$ 800.000,00.

B.1.2 Trecho: Pelotas/Rio Grande, no Estado do Rio Grande do Sul.

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

Informações básicas da contratação dos estudos:

- Instrumento Jurídico: Termo de Cooperação nº 02/2011/SPNT/MT;
- Contratado: Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC;
- Valor total: R\$ 750.000,00.

B.1.3 Trecho: Alagoinhas/Salvador, no Estado da Bahia.

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

Informações básicas da contratação dos estudos:

- Instrumento Jurídico: Termo de Cooperação nº 04/2011/SPNT/MT;
- Contratado: Universidade Federal da Bahia - UFBA;
- Valor total: R\$ 750.000,00.

B.2 Estudos para implantação do Museu Ferroviário Nacional – MFN.

Está em fase final de elaboração o estudo para implantação do MFN, a ser instalado na cidade do Rio de Janeiro – RJ. Os resultados de cada etapa do trabalho são apresentados aos ministérios do Turismo, da Ciência e Tecnologia e ao da Cultura, por meio do IPHAN e IBRAM, para aprimoramento.

O Museu Ferroviário Nacional será o primeiro museu a representar a história das estradas de ferro implantadas no Brasil, incluindo em seu acervo não só veículos, equipamentos, projetos, estudos e publicações, operados e elaborados pelos trabalhadores ferroviários, como também a relação dessas ferrovias que promoveram o desenvolvimento

econômico de várias cidades e regiões.

O MFN deverá ter grande repercussão nos eventos da Copa do Mundo e Olimpíadas, marcando a história das ferrovias e do desenvolvimento nacional.

Em 2012 serão desenvolvidos estudos complementares necessários para a instalação do Museu, incluindo o levantamento do acervo documental de caráter histórico e cultural de relevância, envolvendo projetos, estudos e publicações e a busca de parceiros para sua implantação.

Informações básicas da contratação dos estudos:

- Instrumento Jurídico: Portaria/MT nº 266, de 15-12-2009;
- Contratado: Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC;
- Valor total: R\$ 450.000,00.

C) Estudo na área hidroviária:

C.1 Desenvolvimento do Plano Hidroviário Estratégico.

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

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

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

Os estudos preliminares sobre o PHE, iniciados em 2010, foram objeto de licitação pública em 2011, com apoio financeiro do Banco Mundial (BIRD). A formalização do contrato está prevista para março de 2012.

Informações básicas da contratação dos estudos:

- Empresa vencedora do certame: Consórcio ENERCONSULT-ARCADIS NEDERLAND (em fase de mudança de razão social);
- Valor da proposta financeira: R\$ 5.095.880,00 (sem impostos).

D) Estudos na área da multimodalidade:

D.1 Estudo para Reavaliação das Estimativas e Demanda de Transportes de Cargas e Passageiros e das Metas e Projeções do PNLT.

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

Desde 2010 estão sendo reavaliadas as estimativas de demanda de transportes de cargas e passageiros, assim como das metas e projeções do PNLT. Os resultados dessas projeções, relativos ao modal rodoviário, estão sendo confrontados com os dados obtidos de três pesquisas de tráfego efetivadas no ano de 2011 com apoio do Exército Brasileiro, para fins de verificação e análise do comportamento do transporte de passageiros e de cargas hoje circulando nas rodovias e com possibilidade de transferência para modalidades mais eficientes como as ferrovias ou as hidrovias e a cabotagem.

Este trabalho foi contratado através de procedimento licitatório, lançado em dezembro de 2009 e iniciado em 19 de maio de 2010, e os produtos finais estão em fase de avaliação para aprovação técnica. O contrato deverá ser encerrado em abril de 2012.

Informações básicas da contratação dos estudos:

- Instrumento Jurídico: Contrato nº 18/2010-MT;
- Contratado: Consórcio Logit/Gistran;
- Valor total: R\$ 5.068.707,69.

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

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

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

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

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

Passados três anos do atual Plano Plurianual, o Ministério dos Transportes, no seu processo de perenização da base de dados que sustenta o arcabouço metodológico e científico do PNLT, inicia uma nova fase de estudos e pesquisas para

aprimoramento do mesmo e necessita de informações quanto à eficiência executiva das propostas estabelecidas para os investimentos no setor de transportes.

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

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

Informações básicas da contratação dos estudos:

- Instrumento Jurídico: Termos de Cooperação nº 01/2010/SPNT/MT e 01/2011/SPNT/MT;
- Contratado: Exército Brasileiro;
- Valor total: R\$ 1.935.903,29.

D.3 Desenvolvimento de Estudos para Atualização da Base de Dados Georreferenciada do PNLT - BDG.

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

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

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

Informações básicas da contratação dos estudos:

- Instrumento Jurídico: Plano de Trabalho nº 30.001.07.80.01;
- Contratado: Exército Brasileiro;
- Valor total: R\$ 2.250.000,00.

Síntese dos Resultados Obtidos

- A utilização dos resultados das pesquisas de tráfego realizadas, quando foram contados e classificados mais de 12 milhões de viagens e entrevistados mais de um milhão de usuários, vem propiciando o aumento da eficiência quando da execução de planos, programas e projetos do setor de transportes.

- Os estudos de viabilidade técnica, Econômica, Social, Ambiental e Jurídica de trens regionais irão possibilitar a implantação de transporte ferroviário de passageiros, à nível regional, oferecendo novas alternativas de deslocamento de pessoas com modicidade tarifária em razão da concorrência com outros modos de transporte.

- Os estudos para implantação do Museu Ferroviário Nacional – MFN, além de indicar propostas conceituais, este trabalho destaca a importância da pesquisa para o avanço e aprofundamento dos projetos, assim como para o resgate da memória da atividade ferroviária, que representará a preservação da história viva das ferrovias brasileiras e de todos os costumes do setor.

- Como principais impactos da realização da etapa do trabalho do Plano Hidroviário Estratégico – PHE, em 2012, tem-se a mobilização dos atores do setor hidroviário (órgãos governamentais, instituições e usuários) e interessados para contribuir com o estudo. Essa contribuição se consolidou na realização das consultas públicas e é muito importante para os resultados finais do estudo.

- Como principais resultados obtidos dos estudos para reavaliação das estimativas e demanda de transportes de cargas e passageiros e das metas e projeções do PNLT, temos a atualização dos dados macroeconômicos e ampliação do ano-horizonte do PNLT, passando de 2023 para 2031.

- O desenvolvimento de estudos e pesquisas de natureza científica e tecnológica visando à avaliação da eficácia da execução do planejamento governamental no setor de transportes permitiu fornecer uma visão das proposições de investimento em infraestrutura de transporte resultando em um processo de comparação das paridades e diferenças principalmente dos projetos propostos pelo PNLT e pelo PAC para o período entre 2008-2011.

O levantamento destas proposições permitiu, também, avaliar por modo de transporte, as prioridades do planejamento estratégico dos atuais investimentos governamentais, verificando-se tais prioridades segundo a ótica da distribuição territorial.

A consolidação das informações dos projetos de infraestrutura de transporte para os modos rodoviários, ferroviários, portuário, hidroportuário e aeroportuários, em diversas análises sobre os investimentos e particularidades, gerou diretrizes para o desenvolvimento do processo sistematizado de avaliação e acompanhamento das execuções dos mesmos.

Essas diretrizes resultaram em um conjunto de índices, os quais promoveram condições para se estabelecerem as análises de quanto do PNLT foi executado pelas instituições governamentais do setor de transportes no período do último Plano Plurianual – PPA.

- Desde junho de 2011 a Base de Dados Georreferenciada do PNLT – BDG passou a estar disponível para acesso público por meio do sítio do Ministério dos Transportes.

Análise Crítica dos Fatores Positivos/Negativos que Facilitaram/Prejudicaram a Adoção de Providências pelo Gestor

- As restrições orçamentárias dificultaram o início dos estudos e pesquisas de tráfego. A parceria com o DNIT possibilitou a realização desse trabalho.

- A coleta de informações junto a determinados órgãos governamentais, inerentes ao estudo “Avaliação da Eficácia do PNLT”, apresentou alguma dificuldade, uma vez que tais órgãos não possuíam o conjunto de dados requeridos em conformidade com o modelo idealizado, exigindo a adoção de modelo alternativo.

- Somente para 2013 está previsto o início do levantamento dos dados e metadados das bases de dados georreferenciadas existentes no Ministério dos Transportes e órgãos vinculados (DNIT, ANTT e VALEC) como forma de propiciar a estruturação de uma base corporativa de dados georreferenciada no âmbito desses órgãos.

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

Unidade Jurisdicionada					
Denominação Completa					Código SIORG
Secretaria de Política Nacional de Transportes					002846
Deliberações do TCU					
Deliberações Expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
02		348/2012-P			Ofício 6-179/2012/Secex-1
Órgão/Entidade Objeto da Determinação e/ou Recomendação					Código SIORG
Secretaria de Política Nacional de Transportes					002846
Descrição da Deliberação					
<p>a) No tocante à estrutura da SPNT:</p> <p>a.1 – Quantos servidores estão lotados na Secretaria? Desses servidores, quantos participam diretamente da elaboração do PNLT?</p> <p>a.2 – O MT considera suficiente o número de servidores lotados na SPNT? Se não, existe previsão de aumento dos quadros?”</p> <p>b) No tocante ao Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT):</p> <p>b.1 – Como são elaborados os orçamentos das obras constantes do Plano? A que nível de detalhamento chegam tais orçamentos, são apenas indicativos ou refletem a real previsão de custos das obras? Encaminhar, em meio digital (planilha formato Excel), o portfólio de obras do PNLT (2007) e atual (2012).</p> <p>b.2 – Como se dá a participação de outros entes da Administração na elaboração do PNLT (DNIT, SEP, MAPA, entidades representativas e Secretarias estaduais, por exemplo), considerando-se que, por se tratar de plano estratégico na área de transportes, envolve atribuições de diferentes órgãos e entidades do Poder Público?</p> <p>b.3 – Quando está prevista a conclusão da revisão do PNLT e disponibilização de seus resultados? Encaminhar cópia do relatório executivo em sua versão final ou preliminar já analisada pela SPNT.</p> <p>b.4 – Partindo-se do PNLT, é possível obter as obras prioritárias para o setor agropecuário? Quais as limitações para a obtenção de tal filtro? Se possível, encaminhar relação das obras prioritárias para o agronegócio, de acordo com o PNLT.</p> <p>b.5 – O PNLT original não previa as obras ferroviárias de responsabilidade da VALEC? Nesse caso, como se deu a incorporação de tais obras ao Plano?</p> <p>b.6 – Para as obras constantes do PNLT, cujo orçamento previsto no Plano divergiu de modo expressivo do valor efetivamente executados, existe alguma alimentação posterior do PNLT, de modo a adequá-lo à realidade?</p> <p>b.7 – No PNLT de 2007 é mencionado que uma de suas limitações decorreria da necessidade de estudos complementares sobre portos e cabotagem. Como esses dois aspectos foram abordados na revisão do PNLT?</p> <p>b.8 – Como é considerada a questão dos custos da cadeia logística no PNLT, um dos objetivos do Plano?</p> <p>b.9 – Quais as principais melhorias e alterações introduzidas na recente revisão do PNLT?</p> <p>b.10 – Considerando-se que, atualmente, o investimento do Ministério dos Transportes em infraestrutura é de aproximadamente 0,7% do PIB e a meta prevista no PNLT é de 1%, como se pretende atingir tal objetivo? A SPNT considera que a meta de se investir 1% do PIB seja suficiente para sanar os gargalos da infraestrutura nacional?</p> <p>b.11 – O PNLT considera gastos com manutenção e conservação das rodovias como investimentos?</p> <p>b.12 – Segundo o IPEA, nos anos de 2009 e 2010, aproximadamente 60% dos investimentos em infraestrutura de transportes foi em rodovias. Isso não contraria a lógica do PNLT de inversão da matriz de transportes?</p> <p>b.13 – Como está o nível de serviço das rodovias na reavaliação do PNLT? O PNLT não considera a contribuição dos demais modais ao estimar o nível de serviço futuro das rodovias?</p> <p>b.14 – Como o PNLT considera as rodovias que foram concedidas desde a sua última edição (2007), e como vislumbra a concessão de novos trechos?</p> <p>b.15 – Em relação ao último PNLT, qual percentual de projetos/obras foi efetivamente executado? Qual o</p>					

volume de recursos empregados em confronto com o nível de investimentos previstos pelo PNLT para o período 2008-2011?

b.16 – Na reavaliação do PNLT, após o primeiro PPA (2008-2011) que o sucedeu e a realização das obras do PAC, já se percebe um melhor equilíbrio da matriz de transportes? Qual seria a atual participação dos modais rodoviário, ferroviário e hidroviário?

b.17 – Pode-se dizer que, na inversão da matriz de transportes, houve preferência pelo modal ferroviário em detrimento do modal hidroviário, já que este detém 5,45% dos investimentos previstos no PNLT (até 2023) ao passo que aquele concentrará 51,6% (até 2023)?

b.18 – Como o PNLT contempla a questão do acesso aos portos?

b.19 – Como está sendo avaliada a questão de projetos concorrentes na reavaliação do PNLT, a exemplo da BR-163/MT/PA, Hidrovia Teles Pires – Tapajós e Hidrovia do Madeira?

c) – No tocante ao Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT):

c.1 – Quantas reuniões houve até o momento? Quantas estão previstas para acontecer ainda este ano e quais as respectivas datas? Qual foi a pauta das reuniões ocorridas até o momento? E qual a pauta das reuniões que irão acontecer ainda este ano?

c.2 – O Comitê Técnico de Logística para Agricultura e Agronegócio (CTLAG), criado para assessorar o CONIT, e cujos membros foram nomeados pela Resolução 22/2011/CONIT, já se reuniu? Quantas vezes? Quais os principais trabalhos por ele desenvolvidos? Qual a pauta e agenda das reuniões do CTLAG para este ano?

d) No tocante ao planejamento das ações de transportes:

d.1 – Quais os principais gargalos rodoviários, ferroviários e aquaviários que influenciam o escoamento da produção agropecuária?

d.2 – Como o MT trata das demandas do setor agropecuário nacional?

d.3 – Qual a visão do MT acerca do conflito entre a construção de novas hidrelétricas e a necessidade de construção de eclusas para manter a navegabilidade dos cursos d'água, em vista do uso misto das águas?

d.4 – Como o MT se articula com o Dnit quando considera conceder trechos sob responsabilidade daquela Autarquia, de modo a evitar gastos desnecessários da autarquia com a elaboração de estudos e projetos de conservação e duplicação de rodovias que virão a ser objeto de concessão?

d.5 – Como se encontra o Plano Hidroviário Estratégico?

d.6 – Como estão os trabalhos para coleta de dados, tratamento e consolidação de informações sobre o tráfego diário anual nas rodovias federais e matrizes origem/destino de mercadorias?

d.7 – O que é o Sistema de Informações para o Planejamento Regional de Transportes (SIG-T)? Esse sistema está integrado ao PNLT e internalizado no âmbito da SPNT?

d.8 – O Relatório de Gestão 2010 da SPNT, indica que em setembro daquele ano iniciou-se o trabalho intitulado: “Desenvolvimento de Estudos e Pesquisas, de Natureza Científica e Tecnológica, visando à Avaliação da Eficácia da Execução do Planejamento Governamental no Setor de Transporte”. Em que estágio esse trabalho se encontra? Quais os principais resultados e conclusões obtidas? Encaminhar cópia desse trabalho.

d.9 – O estudo “Formulação de uma Política de Pedágio para Implementação da 3ª Etapa do Programa de Concessão Rodoviária” já foi concluído? Quais os principais resultados e conclusões? Encaminhar cópia desse trabalho.

Providências Adotadas

Setor Responsável pela Implementação	Código SIORG
Secretaria de Política Nacional de Transportes	002846

Síntese da Providência Adotada

A SPNT/MT por meio do Ofício nº 235/2012/SPNT/MT, de 4/4/2012, prestou as seguintes informações (atendimentos):

a); a.1) Atendimento:

Do total de 118 servidores atualmente existente na SPNT/MT (incluído os servidores que estão lotados no Programa Passe Livre), apenas 38 são técnicos de transportes de nível superior (engenheiros, arquitetos, economistas, administradores etc.) que, efetivamente, respondem pelas atividades-fim da Secretaria. Diretamente envolvidos com o acompanhamento do PNLT, designados por Portarias do MT, existem 4 técnicos. Na medida das necessidades, outros são requisitados pelo grupo de acompanhamento para suporte em temas especializados, a exemplo das áreas de Base de Dados e de Sistemas Georreferenciados.

a.2) Atendimento:

Não, o número de servidores técnicos da SPNT não atende às suas necessidades básicas, isto é, as demandas internas do MT, as ações de planejamento estratégico do setor transportes (PNLT, por exemplo), a manutenção e o tratamento da base de dados e dos sistemas georreferenciados, a integração institucional entre o MT, seus órgãos vinculados e as entidades externas, entre tantas outras. Também não existe, de imediato, previsão de aumento do quadro técnico da Secretaria, embora ela já tenha se manifestado a esse respeito.

b); b.1) Atendimento:

Os valores constantes do portfólio de projetos de infraestrutura do PNLT são, efetivamente, apenas estimativas indicativas, não tendo como referência estudos detalhados, projetos básicos ou executivos (exceto quando esses existem e estão disponíveis). Importa destacar, de imediato, que sendo o PNLT a concretização do planejamento estratégico do

setor transportes a nível nacional, essas estimativas preliminares são condizentes com a natureza do plano.

De modo geral, para cada modo de transporte os custos das obras são estimados com base em sistemas de custos referenciais, como no caso do SICRO (Sistema de Custos Rodoviários - versão 2), que orienta as obras executadas pelo DNIT. Outros parâmetros utilizados são custos de obras, por tipos de projetos, já definidos em estudos anteriores ao PNLT, utilizados também como referências para projetos de tipos semelhantes. Contudo, adotam-se valores gerais para custos médios por quilômetros, com base nos tipos de projetos e nas principais condições de relevo, região geográfica, entre outros elementos. Também são utilizadas estimativas produzidas por entidades demandantes de projetos, como os Governos estaduais.

Assim, o PNLT, por seu aspecto indicativo, não considera características de projetos motivadas por diversas questões, como por exemplo, exigências ambientais, adequações técnicas em atendimento às exigências localizadas, carências e modificações de localizações e volumes de jazidas pétreas e de solo (fato que modifica consideravelmente os custos estimados), entre outras variáveis observáveis na elaboração dos projetos básicos e executivos.

Em suma, o PNLT não possui como referência valores de anteprojetos ou projetos de engenharia. Os valores indicados no portfólio, portanto, são meras estimativas que, antes de comporem um programa de investimentos, devem ser detalhados em decorrência da realização dos respectivos projetos executivos.

Segue anexa (CD contendo planilha no formato Excel) a lista de projetos do portfólio de investimentos em infraestrutura de transportes indicado pelo PNLT.

b.2) Atendimento:

No desenvolvimento do PNLT a participação de entes da Administração Pública, tanto da esfera federal como estadual tem ocorrido por meio de um conjunto de reuniões regionais, promovidas em diversas capitais dos Estados Brasileiros e também na Capital Federal, nas quais foram apresentados os processos de elaboração do plano, seu arcabouço metodológico, sua estrutura de abordagem para indicação de investimentos e seu processo de simulação em rede para avaliação do equilíbrio da demanda e oferta de transportes, considerando as principais soluções de projetos, bem como seus resultados.

Nessas reuniões são coletadas diversas sugestões e projetos de interesse estadual, regional e local, referente à infraestrutura de transportes, sendo, em princípio, selecionados aqueles com maior relevância nacional, principalmente no tocante ao incentivo à multimodalidade. Diversos foram ajustados e considerados posteriormente como indicativos para investimentos, conforme o portfólio do PNLT.

Das reuniões do PNLT têm participado representantes do DNIT, da Agência Nacional de Transportes Terrestre - ANTT, da Agência Nacional de Transporte Aquaviário - ANTAQ e da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A, entre outras entidades, não diretamente relacionadas com o setor de transportes. A Secretaria Especial de Portos da Presidência da República - SEP/PR foi incorporada imediatamente após a sua criação. Igual abertura tem sido dada aos demais Ministérios envolvidos com o setor de transportes, a exemplo da MPOG, MAPA, MD e MI. Outras entidades participantes são aquelas representativas dos setores produtivos, de usuários do sistema e de transportadores, como CNI, CNA, CNT, CNTT e ANUT.

Instituições como a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e a Transpetro (Petrobras Transporte S/A) foram consultadas sobre bases de informações e planejamentos setoriais, específicos da matriz aérea e da principal rede dutoviária nacional, respectivamente, considerando que tais planejamentos são especificamente de responsabilidades dessas instituições.

Mais diretamente às instituições vinculadas ao Ministério dos Transportes - MT, a participação ocorre, além dessas reuniões, pelos mecanismos institucionais permanentes que envolvem as atividades do MT e essas instituições.

Resultante desse fato, o DNIT utiliza-se do PNLT como referência oficial para fins de seu planejamento interno. A SEP/PR iniciou em 2010 o Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP, conforme recomendações do próprio PNLT, quando da sua indicação para que ocorressem desenvolvimentos de planos setoriais dos transportes. Anterior a esse plano, a SEP/PR também promoveu o Plano Nacional de Dragagem Portuária - PNDP, incorporado posteriormente ao PNLT.

A ANTAQ atendendo o disposto no Decreto nº 6.620, de 29 de outubro de 2008, apresentou em 08 de abril de 2009 o Plano Geral de Outorgas para os Portos Marítimos, também com base no arcabouço metodológico do PNLT.

Destaca-se nesse caso, a utilização do PNLT e suas matrizes e modelos de transportes utilizadas para fins do plano citado, considerando adequações desses dados para simulação de novas áreas portuárias marítimas.

Em resumo, a utilização do PNLT por instituições públicas, permite uma periódica relação com o desenvolvimento e revisão do PNLT, nas discussões técnicas e indicações de planos setoriais advindas de tais instituições.

b.3) Atendimento:

A Reavaliação de Estimativas e Metas do PNLT deverá estar concluída ainda neste mês de abril/2012. O relatório final do estudo está, atualmente, em sua etapa de análise técnica e revisão, por parte da equipe da SPNT e do Consórcio executor. A perspectiva do MT é dispor do relatório revisado até o final do corrente mês. Tão logo isso ocorra, o relatório será imediatamente encaminhado ao TCU.

b.4) Atendimento:

A formulação do PNLT baseia-se em uma metodologia de simulação de fluxos em rede, os quais permitem avaliar o equilíbrio entre a demanda e oferta de transportes. As principais deficiências encontradas na oferta e no atendimento à demanda por transportes indicam quais as necessidades e principais soluções. Cada solução deve ser medida considerando sua contribuição no conjunto das possíveis soluções para redução dos custos globais de logística e

transportes no Brasil.

Assim, diversos projetos possuem indicações sobre a sua relevância para produtos do agronegócio, contudo, avalia-se não somente tais produtos por meio do atendimento ao seu fluxo de transporte multimodal, mas também a diversos outros, como granéis sólidos minerais e granéis líquidos, sendo que alguns desses produtos caracterizam-se como insumos ao agronegócio.

De forma geral, todas as ferrovias, atuais e futuras, listadas no PNLNT atendem ou atenderão ao agronegócio, especialmente àquele ligado à produção de grãos, como no caso da produção da soja e do milho.

No desenvolvimento do PNLNT foi elaborado um relatório específico para o transporte de cargas onde são indicados os produtos prioritariamente atendidos por um determinado projeto. As figuras da sequência ilustram essa questão.

Nesse contexto e considerando que a produção agrícola de grãos e carnes destinados ao comércio exterior possuem volumes de produção consideravelmente adequados à multimodalidade, pode-se indicar que a maioria dos projetos rodoviário, ferroviários e hidroviários indicados pelo PNLNT para as regiões Sul, Centro-Oeste e Norte, normalmente atendem ao agronegócio.

Com relação a esse tópico, cabe ressaltar que diversos projetos indicados no PNLNT que possuem direta relação de atendimento à demanda de transporte de produtos do agronegócio, estruturam-se nos principais corredores nacionais de transportes, contudo, não tratam de questões locais de responsabilidade das esferas estaduais e municipais, relativas às redes e eixos de ligações das áreas de produção e seu acesso aos corredores de transportes citados.

Apenas em alguns casos o PNLNT promove a indicação de investimentos em segmentos rodoviários estaduais, que possuem essas características. De qualquer forma, tais investimentos podem ser ou não contemplados por recursos federais.

Em resumo, o PNLNT considerou, para fins de indicação de investimentos, fluxos de diversas naturezas, contemplando nesse conjunto aqueles provenientes do agronegócio, destacando-se os envolvidos no comércio exterior. O seu modelo de macroeconomia considerou as diversas produções e consumos praticadas no Brasil, e no exterior, significativas nos fluxos de transportes de cargas, nos quais os produtos do agronegócio são relevantes. A sua base de dados caracterizou as predominâncias produtivas das microrregiões brasileiras, considerando entre elas as produções agrícolas. Contudo, os projetos listados e indicados em seu portfólio, não foram selecionados somente por esse critério, ou seja, atendimento ao agronegócio, mas ao somatório de fluxos na rede multimodal brasileira.

b.5) Atendimento:

A incorporação dos projetos ferroviários de responsabilidade da VALEC foi efetivada na revisão do PNLNT, considerando que a Medida Provisória nº 427/2008, que define tais projetos, ocorreu depois da publicação do plano original.

A inserção desses projetos no arcabouço do PNLNT ocorreu em conformidade com sua metodologia, onde cada um dos projetos ferroviários da citada Medida Provisória foi caracterizado por links e nós na rede georreferenciada multimodal de simulação de transportes. Com isso, foram devidamente aplicados os modelos de transportes para geração, distribuição, divisão modal e alocação de fluxos, considerando tais projetos como novas opções de infraestrutura na rede ferroviária nacional. Alguns tramos dessa rede haviam sido simulados no desenvolvimento do PNLNT. Contudo, todos os segmentos ferroviários citados foram inseridos no PNLNT somente na reavaliação do plano, após a edição e publicação da Medida Provisória citada, de modo que, assim, fossem incorporados ao PNLNT a obrigação legal e as metas da Política de Transportes para o setor ferroviário de cargas, sob a responsabilidade executiva da VALEC.

b.6) Atendimento:

Em seu processo de atualização o PNLNT busca incorporar nos projetos remanescentes, principalmente naqueles em execução ou a entrar em execução imediata, as adequações orçamentárias conhecidas à época. Esse procedimento, por exemplo, ocorre nos projetos componentes do PAC-Transportes, alguns iniciados logo após o lançamento da versão original do PNLNT e ainda em fase de implantação ou complementação. Para os demais projetos valem as considerações feitas na questão b.1, onde é informado o processo de estimativa de valores dos projetos do PNLNT.

b.7) Atendimento:

Em parte, no que se refere aos investimentos portuários, desde a criação da SEP/PR as suas ações direcionadas para investimentos nesse setor foram inseridas na revisão do PNLNT. Conforme comentado anteriormente, o Plano Nacional de Dragagem Portuária – PNNDP foi praticamente inserido no contexto do portfólio do PNLNT, atualizado e publicado em 2009. Com a edição e publicação pela SEP, prevista para 2012, do Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP, o PNLNT irá incorporar nas suas novas avaliações e também na revisão futura do seu portfólio, os resultados desse plano e suas indicações de investimentos.

Quanto à cabotagem, esse aspecto ainda carece de revisão especial, considerando como atores principais a SEP/PR, a ANTAQ e as diversas representações existentes nos portos públicos brasileiros, bem como da iniciativa privada, por meio de suas confederações e sindicatos, especialmente aqueles ligados ao transporte por cabotagem.

Existem diversas questões desse setor que não passam por investimentos, propriamente dito, mas por mudanças legais, burocráticas, trabalhistas, de formação de mão-de-obra especializada, entre outras – a exemplo do projeto Porto Sem Papel, em andamento – que devem ser discutidas e avaliadas na próxima fase de revisão do PNLNT.

Dessa forma, espera-se que os planos setoriais, indicados e recomendados pelo PNLNT, ora em desenvolvimento ou em fase de implantação recente, para o setor aquaviário, possam subsidiar o PNLNT e o MT no aprimoramento das questões sobre investimentos e/ou ações governamentais.

b.8) Atendimento:

A principal abordagem do PNLT sobre os custos logísticos, no processo de modelagem e simulação de cenários, trata da avaliação da redução dos custos por toneladas, por tipo de produto, por região produtora e consumidora, considerando os diferentes custos operacionais dos modos de transportes disponíveis (existente ou em projetos) para as redes multimodais e sua evolução nos períodos definidos para os cenários de médio e longo prazo.

Essas formulações permitem verificar qual a tendência de um determinado produto modificar seu vetor de transportes ou rotas consolidadas (normalmente de elevada quilometragem rodoviária) pela redução dos gastos de transportes por tonelada. Nessas considerações dos custos operacionais são incluídos os custos de acesso e/ou transferência entre modos de transportes.

Importa destacar, por fim, que ao tratar o sistema em sua multimodalidade, os custos envolvidos não são apenas o de transporte em determinado trecho de via, mas os custos logísticos em sua integralidade, isto é, considerando as demais variáveis envolvidas de transbordo, tempo de viagem etc.

b.9) Atendimento:

Na reavaliação atual, o PNLT incorpora dois outros períodos de PPA (8 anos), levando o novo ano-horizonte do Plano para 2031. Também as análises de demandas foram incrementadas, com os principais produtos passando de 80 para 110 e agora são 56 os setores econômicos do estudo. Sob o aspecto metodológico, uma pesquisa de preferência declarada, junto aos transportadores de carga geral, permitiu incorporar os modais ferroviário e aquaviário na distribuição desse tipo de carga, que na versão original do PNLT foi destinada, totalmente, ao modal rodoviário.

b.10) Atendimento:

Como já reafirmado, o PNLT reflete o processo de planejamento estratégico do setor transporte e constitui um indicativo das suas principais demandas. Já a decisão quanto ao montante de investimento é precípua do Governo Federal e resulta de diversas condicionantes, a maioria delas alheia ao MT. Contudo, o PNLT ajuda a balizar a necessidade de investimento futuros para adequar a infraestrutura de transportes às exigências de desenvolvimento do País. A meta do PNLT de investir 1% do PIB no setor de transportes constitui uma primeira estimativa, também a ser revisada nos anos futuros, junto com o PNLT. De qualquer forma, este percentual aponta, desde já para a necessidade de investimento crescentes no setor.

b.11) Atendimento:

O PNLT não incorpora os gastos com manutenção e conservação rodoviária como investimentos, mas sim os resultados desses na indicação das condições de trafegabilidade rodoviária a serem incorporados como atributos rodoviários da rede multimodal georreferenciada, cujos valores influenciam os resultados da modelagem de transportes.

b.12) Atendimento:

A questão deve ser colocada sobre outro prisma. O que importa exatamente para a multimodalidade não é a quantidade de investimentos no modo rodoviário ser superior ou não aos demais modos de transportes, mas se os investimentos nesses outros modos estão ocorrendo conforme o planejamento estratégico e permitindo a ampliação da conexão intermodal, rodo-ferro, rodo-hidro, ferro-hidro e ferro-porto, principalmente.

Para se medir essa questão, deve-se avaliá-la sob um indicador classificado de produção quilométrica. Esse indicador resulta da relação entre a quantidade de um produto e sua distribuição por quilômetro, em cada modo de transportes, considerando uma origem e um destino específico. Assim, os investimentos em infraestrutura de transportes são tais que para um determinado produto, sua distribuição e transporte na rede multimodal ocorra de forma que seja otimizada a tonelada-quilômetro no modo hidroviário, ferroviário e rodoviário onde seu resultado final seja o menor custo possível por tonelada transportada.

Nesse contexto espera-se que os investimentos nesses modos de transportes sejam equilibrados, em face de um determinado cenário para uma rede multimodal. Contudo, cabe destacar que o modo rodoviário é o principal modo de transporte no Brasil, e aquele diretamente relacionado com a maioria do transporte de passageiros, exigindo assim elevados investimentos, que nem sempre se localizam nos corredores de transportes, mas em redes rodoviárias locais que necessitam de acesso a tais corredores.

Outra questão que deve ser considerada para o período de 2008/2011, quanto aos investimentos em infraestrutura de transportes, trata-se da continuidade de diversos projetos do modo rodoviário, de outros períodos, terem sido relegados e, somente agora, resgatados pelo planejamento do Ministério dos Transportes – MT e validados pelo PNLT como necessários à manutenção das condições de trafegabilidade e segurança (nível de serviço) das rodovias federais.

Esse fato, incluindo-se outras análises sobre gargalos rodoviários, exigiu do PNLT que, em curto prazo, o seu portfólio privilegiasse o modo rodoviário nos investimentos de infraestrutura de transportes, principalmente para atender à crescente e considerável taxa de tráfego, onde se destacam não somente as viagens de cargas, executadas por caminhões, mas principalmente por veículos de passeio, destinados ao transportes de passageiros.

Assim, devem ser considerados, para o período de 2008/2011, a demanda reprimida dos investimentos em infraestrutura rodoviária, cujo portfólio do PNLT procurou atender, visando assim estabelecer melhores condições para a rede rodoviária, fundamental no processo de integração modal com os demais modos.

Nesse contexto, cabe destacar que ao longo do horizonte de planejamento do PNLT, revisado agora para o período de 2011/2031, os investimentos nos demais modais buscam o equilíbrio na expansão das redes ferroviárias e hidroviárias, além dos acessos e infraestrutura portuária e aeroportuária, indicando também, conforme planejamento setorial definido pela Transpetro, a evolução esperada para a principal rede de dutos no Brasil.

b.13) Atendimento:

A avaliação indicativa do nível de serviço rodoviário somente é executada após a calibração da rede multimodal, onde ocorre em cada cenário de projeção, a participação dos demais modais nos fluxos rodoviários. Para que essa avaliação ocorra com o devido refinamento e confiança técnica, a modelagem do PNLT utilizou-se ainda, no seu desenvolvimento, de informações sobre o tráfego rodoviário nacional coletado em uma semana de pesquisa, em 109 pontos das rodovias nacionais. Paralelamente ao desenvolvimento do PNLT, em 2011, foi realizada nova pesquisa do tráfego nacional, coletado em três distintas pesquisas, onde a primeira e a última contaram com 22 postos, localizados em segmentos estratégicos dos principais eixos rodoviários de escoamento da safra nacional, e a segunda, de abrangência nacional, em 120 postos, todos durante o período de uma semana.

A SPNT, com base nessas novas informações buscará promoverá, na próxima fase do PNLT, a avaliação para fins de avaliação dos níveis de serviço rodoviário.

b.14) Atendimento:

Sob o aspecto da modelagem do PNLT as rodovias, concedidas ou não, fazem parte da rede analítica de transporte e cada tramo rodoviário guarda a suas características físicas e operacionais. Sob tal ângulo, este tratamento continuará a ocorrer nos anos futuros. Por outro lado, em vista das consequências das concessões realizadas e, igualmente para as perspectivas das novas concessões, a constatação do MT é de que este processo trouxe diversos benefícios ao setor, como a redução de investimento da União em parte significativa da malha rodoviária, a melhoria das condições de circulação e o aumento da segurança viária, entre outros.

b.15) Atendimento:

A informação mais objetiva e criteriosa referente à execução dos projetos indicados no último PNLT é aquela expressa pela a composição do PAC-Transportes. Como é sabido, os projetos de transportes componentes do PAC são, basicamente, oriundos do portfólio indicativo do PNLT. Em consequência, também o volume de recurso empregados na realização de projetos do PNLT pode ser entendida como o montante de investimentos do PAC-Transportes. De fato, o PAC sintetiza os projetos prioritários da primeira etapa do PNLT e, se mais não foi realizado, deve-se às normais restrições orçamentárias do Governo Federal, aliado às necessidades de embasar as propostas do PNLT com os estudos, projetos e orçamentos mais detalhados e precisos.

b.16) Atendimento:

Verifica-se com os resultados preliminares do projeto de avaliação da eficácia do PNLT que as ações executivas praticadas para implantação dos projetos ferroviários e hidroviários, sabidamente de longo prazo de execução e de maturação, por exigirem o suporte de equipamentos complementares, como as plataformas logísticas de integração (normalmente providas pela iniciativa privada) estão aquém das metas estabelecidas para o período de 2008/2011. Não se pode afirmar que ocorreu uma mudança significativa da matriz modal de transporte de cargas, em face dessa realidade. Demanda-se um tempo maior para que as ações executivas possam concluir e/ou complementar os projetos indicados para o período de 2008/2011 e os anos próximos seguintes, considerando-se que, ao mesmo tempo dessa eventual conclusão tardia, serão também implantados os projetos indicados para o período de 2012/2015.

Assim, pós-2015 será possível uma avaliação mais criteriosa sobre a mudança na matriz de transporte de cargas no Brasil.

b.17) Atendimento:

Essa questão deve considerar os investimentos nas hidrovias onde as mesmas, naturalmente, estão disponíveis e demonstrarem técnica e economicamente viável para um determinado período de avaliação.

Dessa forma, interessa saber, principalmente, se o percentual do PNLT é suficiente para que todas as hidrovias viáveis técnica e economicamente estejam operando até 2023. Deve-se ainda avaliar, caso isso ocorra, se o seu percentual de participação na matriz modal de cargas será igual ou próximo daquele definido como meta pelo PNLT.

Cabe destacar que a meta do PNLT elegeu, em termos percentuais da matriz de cargas, buscar fazer do sistema ferroviário o principal elemento da multimodalidade, praticamente emparelhado com o rodoviário (imbatível na curta distância e na complementação do transporte dos demais modais). Contudo, onde o modo hidroviário pode ser potencializado, o PNLT priorizou os investimentos, tanto por questões de predominância regional, como também para ampliar seu uso em conexão com o novo sistema ferroviário proposto para o Brasil.

b.18) Atendimento:

O acesso interno aos portos é contemplado no PNLT por intermédio dos modais ferroviário, rodoviário e aquaviário. Mais importante, em fase ao crescimento do comércio exterior do Brasil, o PNLT analisa a demanda portuária (acesso ao porto) e indica as principais exigências de infraestrutura de transportes para os anos futuros. Cumpre ressaltar, também, que, por recomendação do PNLT de estudos específicos para o segmento portuário, a SEP contratou e está finalizando o seu Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP, o qual está em sintonia com o PNLT e, ao seu nível de detalhamento, aponta as necessidades de infraestrutura e as exigências operacionais requeridas na área portuária interna dos principais portos brasileiros.

b.19) Atendimento:

O aspecto da concorrência entre projetos de infraestrutura de transportes deve ser considerado como uma função do tempo. O PNLT considera sempre a evolução da demanda por transportes e seu equilíbrio em relação à oferta existente em cada momento do seu horizonte de planejamento. Assim, para o funcionamento de uma ferrovia faz-se necessário que determinada quantidade mínima de produtos sejam produzidos e se necessite transportar entre dois determinados pares de origem e destino (o que pode ser avaliado em termos de região produtora e consumidora).

Assim, nem sempre ocorre a concorrência entre projetos, pois o início de uma ferrovia pode ser viável somente em um determinado ano, enquanto que a melhoria ou implantação de trecho rodoviário inserido na mesma diretriz faz-

se viável em curto prazo.

Dessa forma, dois ou mais projetos tornam-se concorrentes entre si somente se apresentarem viabilidade técnica e econômica para investimentos em um mesmo momento do horizonte de avaliação do plano e sob uma mesma área de influência (hinterlândia). Nesse caso, normalmente, aquele que apresenta maior viabilidade econômica recebe prioridade de investimento. Isso não resulta no descarte do projeto menos viável economicamente, mas na sua avaliação como complementação da capacidade no corredor multimodal onde se insere o que, em geral, o torna atrativo ao investimento em períodos mais dilatados.

No caso do corredor hidroviário Teles-Pires/Juruena/Tapajós, cabe destacar que sua principal vantagem está no atendimento à produção de grãos do Estado do Mato Grosso, com significativas reduções de custos para o transporte desse produto na parcela destinada ao comércio exterior, com mudança de vetor de desenvolvimento de transportes, com potencialização do porto de Santarém/PA, em detrimento do transporte por rodovia e até mesmo ferrovia, para os portos de Santos/SP, Paranaguá/PR e São Francisco do Sul/SC.

O funcionamento desse corredor hidroviário levaria até mesmo a uma redução significativa do custo de transporte desse produto, quando por meio da hidrovia do Rio Madeira, embarcada no porto localizado em Porto Velho/RO. Isso se dá, pois o acesso até Porto Velho necessita do transporte rodoviário em extensão que pode superar 1.000 km, entre as áreas de produção e o citado porto.

Assim, o PNLT considera todas essas simulações, inclusive no tocante ao projeto de pavimentação da BR-163 no trecho da divisa do Estado de Mato Grosso com o Pará, até a cidade de Santarém/PA e seu porto. Contudo, no caso dessa comparação, deve-se considerar que os dois projetos tornam-se complementares, pois o funcionamento da hidrovia do Teles-Pires/Juruena/Tapajós, reduziria ao longo dos anos, o uso da BR-163 por caminhões, tornando-a menos custosa ao estado brasileiro e mais diretamente ligada ao tráfego de passageiros e outros produtos de menor escala.

De forma geral, na rede georreferenciada multimodal do PNLT, todos os projetos são avaliados com relação a suas interdependências, sejam elas complementares ou de concorrência, considerando a evolução da demanda e da oferta de transporte no tempo, ano a ano, durante o horizonte de projeto estabelecido pelo plano. Para tal execução utilizam-se modelos de transportes e técnicas computacionais.

c); c.1) Atendimento:

Até o momento foram realizadas três reuniões do CONIT:

1ª Reunião Ordinária - 24.11.2009

1ª Reunião Extraordinária - 23.02.2010

2ª Reunião Ordinária - 30.03.2012

Existe a previsão de realizar mais uma reunião ordinária do Conselho para o segundo semestre de 2012, ainda sem data definida.

A pauta da 2ª Reunião Ordinária foi à instalação de dois Comitês Técnicos (CTLAG e CTICS) e a aprovação do Sistema Nacional de Viação - SNV. A pauta para a próxima reunião ainda não está definida.

Mais informações podem ser obtidas no site www.transportes.gov.br, espaço “Política de Transporte”, “CONIT”.

c.2) Atendimento:

Os membros para o CTLAG, bem como para a CTICS, foram nomeados, respectivamente, pelas resoluções nº 04 e nº 06 do CONIT de 22 de novembro de 2011. Os comitês se reuniram, pela primeira vez, no dia 27.03.2012, na SPNT, com uma apresentação geral para definição dos trabalhos a serem desenvolvidos. Ainda não está definido um calendário e pauta para as próximas reuniões.

Mais informações podem ser obtidas no site www.transportes.gov.br, espaço “Política de Transporte”, “CONIT”.

d); d.1) Atendimento:

Considerando uma visão estratégica da infraestrutura de transportes nacional e seu uso na movimentação dos produtos agropecuários, podem-se destacar como principais gargalos, que impactam diretamente os seus custos logísticos:

- A deficiência da acessibilidade à rede ferroviária nacional, principalmente para a produção agropecuária dos estados inseridos na região Norte, Centro-Oeste e Nordeste, do Brasil;

- Em parte, essa deficiência está relacionada à estagnação da rede ferroviária nacional, cujos investimentos e projetos de expansão ainda não produziram modificações significativas, como também pela ausência de Centros de Integrações Logísticas, na maior parte do território que compõem as regiões citadas, os quais possibilitariam a concentração de cargas, ampliação dos serviços para integração modal e redução dos custos logísticos e de transportes;

- Deve ser considerado ainda que o transporte ferroviário, dado o seu modelo de concessão vigente, carece, para a sua viabilidade, além da acessibilidade física à rede ferroviária, de contratos para serviços de transportes em distâncias interregionais, de elevados volumes anuais de cargas. Essas condições são fundamentais para que os custos ferroviários sejam competitivos em relação aos custos rodoviários. Esse é um dos principais fatores que viabilizam o modo rodoviário em detrimento ao modo ferroviário, ou seja, a capacidade de transportar qualquer volume de carga, para qualquer distância, cuja coleta ocorre praticamente na área de produção. O modo ferroviário, além de depender do acesso rodoviário, para transferência modal, não possui preço competitivo (adquiridos em contratos de longo prazo), caso os volumes de cargas e as distâncias médias, não sejam adequadamente ajustados;

- Cabe destacar ainda que os produtos do tipo granéis sólidos minerais e granéis líquidos – cujo transporte

normalmente é contratado em locais específicos seja por questões naturais do extrativismo ou por logística de fabricação – encontram significativa economia dos custos logísticos e de transportes no modo ferroviário, enquanto que a produção agropecuária, que se distribui por vastas regiões produtivas, nem sempre encontra a mesma eficiência econômica nesse modo de transporte, exceto quando envolve elevados volumes. As Figuras 3 e 4 ilustram a diferença das redes ferroviárias da região Sul, Sudeste com a região Norte (verificar documentos publicados pela ANTT sobre as concessões ferroviárias) - Baixa produção quilométrica do transporte de grãos e outros produtos agropecuários, por meio do modo hidroviário, devido ao mesmo aspecto apresentam para o modo ferroviário, ou seja, estagnação da rede de transporte fluvial;

- Também para as hidrovias, os projetos propostos e em execução ainda não resultaram em uma mais significativa contribuição para o equilíbrio da matriz modal de transporte de cargas, pelos motivos já expostos. Nesse caso, contudo, essa análise só é válida para as regiões onde há disponibilidade natural para a navegação fluvial e lacustre;

- Para determinados produtos, como no caso da soja produzida nos estados das regiões Centro-Oeste e Norte, destacando-se entre todos o Estado do Mato Grosso, a deficiência das redes rodoviárias estaduais, especificamente as sub-redes que interligam as áreas de produção aos principais corredores rodoviários federais, normalmente apresentam-se com elevado percentual de segmentos não pavimentados. Os custos operacionais nesse tipo de rodovia são elevados em relação àqueles segmentos com superfície pavimentada, e nos períodos de chuva ocasionam situações de paralisação do tráfego, pela perda temporária da trafegabilidade, principalmente para veículos pesados como os caminhões semi-reboques e semi-reboques especiais (combinados);

- Sobre esse aspecto, tem-se ainda alguma carência de planejamento integrado dos investimentos em infraestrutura rodoviária, onde os projetos estaduais se coadunem no tempo e no espaço, para otimização dos benefícios socioeconômicos dos projetos federais, em uma mesma área de influência. Trata-se de projetos complementares, mas sob responsabilidade de esferas governamentais distintas e, portanto, normalmente com planejamentos executivos distintos;

d.2) Atendimento:

O MT, por meio da SPNT/MT, promove periodicamente encontros com as lideranças do setor agropecuário, por intermédio da CNA e suas federações estaduais para discutir, basicamente, produção, armazenamento, custo e logística.

A SPNT/MT participa da Câmara Temática de Logística do Agronegócio (CTLOG) do MAPA, representando o MT.

O CONIT dispõe de um Comitê de Logística do Agronegócio (CTLAG) com a participação de representantes desse setor e do MAPA.

d.3) Atendimento:

O PNLT estabelece que “a principal diretriz para o setor hidroviário é garantir que o aproveitamento de rios para geração elétrica permita sempre a instalação de eclusas ou outro tipo de dispositivo de transposição dos desníveis resultantes, não inviabilizando a navegação fluvial, de forma a ampliar a participação desta modalidade na matriz de transporte brasileira”.

Apesar de reconhecer os esforços da ANA e o comprometimento manifestado pelo Ministério dos Transportes em arcar com os custos de implantação das eclusas, as usinas hidrelétricas continuam a ser implantadas sem a previsão de dispositivos de transposição hidroviária. Além disto, há de se registrar que a operação das usinas não é regida por mecanismos que garantam os níveis mínimos operacionais de água para a navegação.

Embora nos processos de outorga do uso da água de novos empreendimentos hidrelétricos a ANA já exija que o concessionário da exploração de energia apresente o projeto básico das eclusas para análise do setor de transportes, essa medida, por si só, não tem atendido às necessidades do setor.

Os documentos apresentados como sendo projetos básicos de eclusas indicam alternativas de elevado custo de oportunidade. Normalmente, as propostas apresentadas têm indicado a localização das eclusas fora do barramento, o que exige a construção extensos canais, dificultam o acesso das embarcações, obrigam a implantação de obras complementares e restringem a capacidade de transporte. Os projetos básicos elaborados pelos concessionários de Jirau e Santo Antônio, no Rio Madeira são exemplos disto.

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

A ANEEL ainda estabelece que, dentre outros aspectos, os estudos de inventário, devam “apresentar os comprovantes de formalização de consulta aos órgãos ambientais e de gestão de recursos hídricos em nível Federal ou Estadual, conforme o caso, bem como junto ao Ministério dos Transportes com vistas à melhor definição de eventuais estruturas de navegação, e outras instituições com interesse direto no empreendimento, visando à definição do aproveitamento ótimo e preservando o uso múltiplo das águas”. Sobre estas diretrizes, o Ministério dos Transportes registra tais procedimentos não têm ocorrido.

Porém, o grande entrave decorre do posicionamento do setor elétrico na defesa da total separação das intervenções setoriais nos corpos hídricos. Na visão deste setor, os estudos preliminares, projetos, licenciamentos, licitações, execução, operação e manutenção das usinas hidrelétricas e das eclusas devem ser realizados de forma dissociada.

Já no entender do Ministério dos Transportes, seria mais razoável que as eclusas fossem consideradas já na concepção dos barramentos, de modo que as ações preliminares de derrocamento, licenciamento ambiental e a construção total ou parcial da eclusa ocorram simultaneamente à construção da usina hidrelétrica, o que reduziria bastante o tempo e o custo de implantação da eclusa. Também é desejável que a operação/manutenção da eclusa fosse realizada pela concessionária de energia. Porém, o setor elétrico não considera esta possibilidade viável no curto prazo.

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

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

Este posicionamento está refletido na proposta de substitutivo apresentada pelo Ministério dos Transportes ao Projeto de Lei No. 3009/1997 que ora tramita na Câmara dos Deputados, porém sem o apoio do setor elétrico.

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

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

No entanto, representantes do setor elétrico não concordaram com este posicionamento. Em reunião realizada na Casa Civil da Presidência da República, representantes do setor elétrico já ressaltaram que esta proposta do Ministério dos Transportes só será viabilizada caso exista mecanismo jurídico-institucional que possibilite o repasse de recursos financeiros do setor transportes para o setor elétrico e as diretrizes gerais estejam alinhadas com as premissas dos leilões de energia.

Diante do impasse, o Ministério dos Transportes defende que a solução deve envolver uma alternativa consensual que possibilite a implantação de eclusas concomitantemente aos barramentos e estabeleça as obrigações do concessionário e do setor público na alocação dos recursos. Também devem ser considerados aspectos fundamentais defendidos pelo setor elétrico, notadamente no que diz respeito à manutenção ou redução da tarifa de energia elétrica, manutenção do cronograma de geração e garantia do recebimento dos recursos para custeio das eclusas.

Esta definição poderia ser objeto de um estudo específico a ser proposto no âmbito do Governo Federal, com a participação do Ministério dos Transportes, do Ministério de Minas e Energia, da ANA, da ANTAQ, da ANEEL e das demais entidades envolvidas, considerando todas as implicações técnicas, econômicas, jurídicas, tributárias e políticas. Sugere-se que ainda no âmbito deste estudo também sejam consideradas as seguintes possibilidades:

- Amortização do custo de construção das eclusas mediante redução da alíquota de tributos que incidem sobre a venda futura de energia elétrica;
- A construção de eclusas pode ser considerada como contrapartida dos produtores de energia elétrica para renovação das concessões para geração elétrica já vencidas;
- Pagamento dos custos de implantação da eclusa a empresa vencedora do leilão de energia mediante recursos disponibilizados no OGU

Caso o modelo jurídico-institucional seja consensuado, é interesse do Ministério dos Transportes sua aplicação já nos próximos leilões de energia do Rio Teles Pires, cujo interesse na viabilização do potencial da navegação é muito grande. Vale salientar que a Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República ora realiza um estudo específico que visa estabelecer uma proposta de modelagem institucional, econômica e financeira para a implantação

das eclusas dos Rios Teles Pires e Tapajós.

Paralelamente ao estudo, o Ministério dos Transportes também considera pertinente que a ANEEL exija dos empreendedores interessados em explorar hidrelétricas a inclusão das eclusas nos documentos a serem apresentados para o pedido de concessão, conforme já previsto no Manual de Inventário de Bacias Hidrográficas 2007. Dessa forma, seria garantida a preservação dos usos múltiplos das águas, possibilitando a integração e a otimização dos empreendimentos para os setores de navegação e de energia.

No que tange à operação das hidrelétricas, o Ministério dos Transportes entende que a ANA também deva atuar junto a ANEEL no sentido de garantir os níveis mínimos operacionais de navegação em trechos impactados pela operação das hidrelétricas. Em certos períodos do ano o nível do Rio Paraná é bastante afetado em virtude do aumento da geração elétrica de Itaipu. Situação semelhante ocorre com o Rio São Francisco em decorrência da operação da Usina de Três Marias.

d.4) Atendimento:

O MT promove a estratégia de seleção dos trechos rodoviários que poderão integrar o Programa de Concessão de Rodovias Federais. Em consonância com o DNIT o MT implementa, através da ANTT, a elaboração dos respectivos EVTEAs. Concluídos os estudos a Agência submete ao MT o Plano de Outorga, com vistas a sua aprovação e posteriormente encaminha os mesmos para o TCU em atendimento a IN nº 46/2004, objetivando à avaliação de sua consistência.

d.5) Atendimento:

A licitação já foi encerrada, tendo como vencedor o Consórcio ARCADIS-LOGOS. No entanto o contrato ainda não foi formalizado, uma vez que a área administrativa do MT estuda a forma de viabilizar uma parte dos pagamentos em moeda estrangeira (Euro).

d.6) Atendimento:

O estudo intitulado “Elaboração de Estudos e Pesquisas de Engenharia de Tráfego, visando à Coleta de Dados, o Tratamento e a Consolidação das informações sobre o tráfego diário médio anual nas rodovias federais, e a elaboração de matrizes de Origem e Destino de Mercadorias e Passageiros, para Atualização das informações da Base de dados Georreferenciadas do PNLT”, em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT já foi encerrado, estando os técnicos da SPNT/MT e do DNIT realizando análises dos relatórios finais.

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

As informações coletadas na 1ª e na 2ª pesquisa já foram tratadas estatisticamente e seus resultados já estão sendo disponibilizados aos técnicos dos governos Federal e Estadual. Os dados da 3ª pesquisa se encontram em fase de disponibilização.

d.7) Atendimento:

O Sistema de Informações para o Planejamento Regional de Transportes – SIG-T é um sistema integrado ao PNLT e encontra-se internalizado não só no âmbito da SPNT/MT, como está disponível para acesso público no portal do Ministério dos Transportes, no endereço: <http://www.transportes.gov.br/conteudo/38050>

Planejamento de Transportes:

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

A complexidade e o volume de informações necessárias ao suporte de modelos de análise adequados, que permitam a constante reavaliação de metas e objetivos, exigem que estas atividades estejam apoiadas num sistema de informações ágil e robusto, que integre os dados originados nas várias entidades relacionadas com o planejamento de transportes no Governo Federal.

Para que o planejamento de transporte ocorra de modo efetivo, é necessária a constituição de uma base de dados compartilhada por usuários e provedores do MT e instituições ligadas, tanto em termos de manutenção das informações como no uso destas.

O Sistema de Informações de Planejamento de Transportes – SIG-T deve estar preparado para a criação de uma futura **Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais para Planejamento e Gestão de Transportes – INDE-T**, por meio da adoção das normas e padrões de IDE. A concepção do SIG-T prevê o processo de manutenção e uso de informações pela interação com os provedores e usuários das informações e uso de metadados e interoperabilidade, dentro da filosofia de **Infra-Estrutura de Dados Espaciais - INDE**.

O SIG-T:

O SIG-T tem sua estrutura baseada em um conjunto de componentes devidamente organizados, compreendendo um Banco de Dados Georreferenciados (BDG) e ferramentas de consulta, manutenção e análise, as quais visam atender aos diferentes perfis de usuários envolvidos nas atividades de planejamento. Estes componentes e respectivos relacionamentos e agentes envolvidos são ilustrados no diagrama abaixo:

O Sistema de Informações para o Planejamento Regional de Transportes – SIG-T é um sistema integrado ao PNLT e encontra-se internalizado não só no âmbito da SPNT/MT, como está disponível para acesso público no portal do Ministério dos Transportes, no endereço: <http://www.transportes.gov.br/conteudo/38050>

Planejamento de Transportes:

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

A complexidade e o volume de informações necessárias ao suporte de modelos de análise adequados, que permitam a constante reavaliação de metas e objetivos, exigem que estas atividades estejam apoiadas num sistema de informações ágil e robusto, que integre os dados originados nas várias entidades relacionadas com o planejamento de transportes no Governo Federal.

Para que o planejamento de transporte ocorra de modo efetivo, é necessária a constituição de uma base de dados compartilhada por usuários e provedores do MT e instituições ligadas, tanto em termos de manutenção das informações como no uso destas.

O Sistema de Informações de Planejamento de Transportes – SIG-T deve estar preparado para a criação de uma futura **Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais para Planejamento e Gestão de Transportes – INDE-T**, por meio da adoção das normas e padrões de IDE. A concepção do SIG-T prevê o processo de manutenção e uso de informações pela interação com os provedores e usuários das informações e uso de metadados e interoperabilidade, dentro da filosofia de **Infra-Estrutura de Dados Espaciais - INDE**.

O SIG-T:

O SIG-T tem sua estrutura baseada em um conjunto de componentes devidamente organizados, compreendendo um Banco de Dados Georreferenciados (BDG) e ferramentas de consulta, manutenção e análise, as quais visam atender aos diferentes perfis de usuários envolvidos nas atividades de planejamento. Estes componentes e respectivos relacionamentos e agentes envolvidos são ilustrados no diagrama abaixo:

d.8) Atendimento:

O referido trabalho se encerra em maio de 2012. Os principais resultados e conclusões foram objeto de Relatório preliminar, ainda em análise, cuja minuta se encontra no anexo CD.

A SPNT/MT está estudando o emprego de indicadores com base no seguinte:

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

Esses indicadores (distribuídos por modo de transporte e vetor logístico) formam uma *matriz de indicadores*, para cada um dos casos listados.

Outros parâmetros serão avaliados, principalmente quanto à eficácia de longo prazo, considerando indicadores socioeconômicos relacionados com a área de influência do projeto, particularmente, quanto à contribuição para a redução das desigualdades regionais.

d.9) Atendimento:

O estudo para o Aprimoramento de Outorgas de Rodovias foi concluído em setembro de 2009, pelo Departamento de Outorgas - DEOUT/SPNT/MT, cuja cópia encontra-se em anexo. O estudo abrange um histórico da implementação do Programa de Concessão de Rodovias Federais, de forma consolidada, contendo, também, aspectos envolvendo a modelagem técnica, econômica e operacional contemplada nos planos de outorga apresentados pela ANTT para aprovação por parte do MT, estando, no momento, em processo de contínua atualização.

O desenvolvimento do estudo relativo à “Formulação de uma Política de Pedágio para Implementação da 3ª Etapa do Programa de Concessão Rodoviária” se encontra em discussão no MT

O resultado esperado do estudo “Formulação de uma Política de Pedágio para Implementação da 3ª Etapa do Programa de Concessão Rodoviária”, é o próprio aprimoramento do PCRf. Como exemplo, citamos a adoção do chamado Fluxo de Caixa Marginal para o reequilíbrio dos contratos, bem como a existência de gatilhos de tráfego para a definição do momento adequado para a implantação de obras de aumento de capacidade. Tais características contratuais são parte da nova política que embasa a 3ª Etapa do PCRf.

Síntese dos Resultados Obtidos

- A SPNT/MT, na medida do possível, tem buscado melhorar o detalhamento das estimativas dos projetos de infraestrutura constantes do portfólio de investimentos do PNLt.

- A SPNT/MT tem procurado identificar, junto aos governos estaduais e, em alguns casos, os municipais, às redes e eixos de ligações das áreas de produção e seu acesso aos principais corredores nacionais de transportes para realização de avaliações que impactam determinados projetos indicados no PNLt.

- A SPNT/MT vem realizando encontros técnicos com a SEP e ANTAQ no sentido de que sejam discutidas as questões relacionadas com o setor aquaviário (transporte por cabotagem, Porto Sem Papel, Zona de Atividade Logística – ZAL, e o sistema de navegação interior, entre outros).

- Na reavaliação atual, o PNLt incorpora dois outros períodos de PPA (oito anos), levando o novo ano-horizonte do Plano para 2031. As análises de demanda, também, foram incrementadas, com os principais produtos passando de 80 para 110 e agora são 56 os setores econômicos do estudo.

- A SPNT/MT promoveu a realização de estudos, abordados no presente Relatório de Gestão, para avaliar a eficácia do PNLt (eficácia da política governamental no setor de transportes) por meio de indicadores, cujo Relatório Final foi encaminhado ao TCU.

- Potencializar o modo hidroviário no PNLt, resultando no desenvolvimento do Plano Hidroviário Estratégico - PHE .

- A realização de Pesquisas de Tráfego teve pleno êxito quando foram contados e classificados mais de 12 milhões de viagens e entrevistados mais de um milhão de usuários.

- A SPNT/MT também promoveu a contratação de projeto com vistas à elaboração de estudos e pesquisas, de natureza tecnológica e econômica, em subsídio ao aprimoramento das diretrizes da política de outorgas das rodovias federais, cujo acompanhamento tem a participação da Diretoria de Concessões da Secretaria de Fomento para Ações de Transportes - SFAT.

Análise Crítica dos Fatores Positivos/Negativos que Facilitaram/Prejudicaram a Adoção de Providências pelo Gestor

- Os encontros técnicos mantidos com a SEP e ANTAQ para discussão de matérias importantes do setor aquaviário; o desenvolvimento do PHE; e a incorporação no PNLt de dois outros períodos de PPA, bem como o aumento das análises de demanda relativas aos principais produtos, passando de 80 para 110, representaram fatores positivos adotados pela SPNT/MT.

- A coleta de informações junto a determinados órgãos governamentais, inerentes ao estudo “Avaliação da Eficácia do PNLt”, apresentou alguma dificuldade, uma vez que tais órgãos não possuíam o conjunto de dados requeridos em conformidade com o modelo idealizado, exigindo a adoção de modelo alternativo.

- Representando o PNLt um processo contínuo de planejamento estratégico nacional do setor de transportes, faz-se necessário manter a sua atualização e daí a necessidade de realização de estudos complementares, alguns deles previstos para o ano de 2013.

- A complexidade e o volume de informações necessárias ao suporte de modelos de análise adequados, que permitam a constante reavaliação de metas e objetivos, exigem que estas atividades estejam apoiadas num sistema de informações ágil e robusto, que integre os dados originados nas várias entidades relacionadas com o planejamento de transportes no Governo Federal.

Para que o planejamento de transporte ocorra de modo efetivo, é necessária a constituição de uma base de dados compartilhada por usuários e provedores do MT e instituições ligadas, tanto em termos de manutenção das informações como no uso destas.

O Sistema de Informações de Planejamento de Transportes – SIG-T deve estar preparado para a criação de uma futura Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais para Planejamento e Gestão de Transportes – INDE-T, por meio da adoção das normas e padrões de INDE.

A implementação desse Sistema, em fase inicial de desenvolvimento, representa um desafio para a SPNT/MT.

Fonte: SPNT

10.1.2. Deliberações do TCU Pendentes de Atendimento ao Final do Exercício

No que fiz respeito à COGEP, temos a informar os quadros abaixo ordenados de 01 a 05:

QUADRO A.10.2 - SITUAÇÃO DAS DELIBERAÇÕES DO TCU QUE PERMANECEM PENDENTES DE ATENDIMENTO NO EXERCÍCIO

Unidade Jurisdicionada					
Denominação Completa					Código SIORG
Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações Expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
01	035.692/2011-01	2891/2012-TCU-1ª Câmara	9.3	DE	51296-TCU/Sefip
Órgão/Entidade Objeto da Determinação e/ou Recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação					
Dar ciência, no Prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Justificativa Apresentada pelo seu não Cumprimento					
Setor Responsável pela Implementação					Código SIORG
Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas					13034
Justificativa para o seu não Cumprimento:					
Aguardando comprovantes dos Correios demonstrando o recebimento das correspondências pelos interessados.					
Análise Crítica dos Fatores Positivos/Negativos que Facilitaram/Prejudicaram a Adoção de Providências pelo Gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
2	025.281/2010-0	-	Integral	OITIVA	4458-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Regularizar pagamentos indevidos às interessadas decorrentes da incidência de paridade nos proventos das pensões civis. Encaminhar comprovante da ciência a interessada. Ilegalidade da Concessão Inicial e Legalidade da alteração.					
Justificativa apresentada pelo seu não cumprimento					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas					14304
Justificativa para o seu não cumprimento:					
Aberto processo para ampla defesa, aguardando prazo para alteração no sistema para adequação da pensão.					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
3	025.276/2010-7	-	Integral	OITIVA	4452-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Dar ciência, no prazo de 15 (quinze) dias, do inteiro teor da deliberação às interessadas. Apresentar comprovantes de recebimento da correspondência pelos interessados.					
Justificativa apresentada pelo seu não cumprimento					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas					14304
Justificativa para o seu não cumprimento:					
Aguardando comprovantes do correios demonstrando o recebimento das correspondências pelos interessados.					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
4	018.840/2011-6	-	Integral	Diligencias	52157-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Apresentar comprovação de dependência econômica dos pensionistas, bem como informações e requisitos sobre os pensionistas.					
Justificativa apresentada pelo seu não cumprimento					
Setor responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas					14304
Justificativa para o seu não cumprimento:					
Aguardando cumprimento por meio do DNIT. Encaminhado Ofício nº 6077/2012 da COGEP ao DNIT solicitando urgência. Além disso, informada as providências adotadas por meio do Ofício nº 6145/2012 –COGEP ao TCU.					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Unidade Jurisdicionada					
Denominação completa:					Código SIORG
Coordenação- Geral de Gestão de Pessoas					13034
Deliberações do TCU					
Deliberações expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
5	024.466/2010-7	829/2011 – TCU – 2 Câmara-	Integral	Diligencias	28101-TCU/Sefip
Órgão/entidade objeto da determinação e/ou recomendação					Código SIORG
Ministério dos Transportes					2846
Descrição da Deliberação:					
Determinar a Superintendência do DNIT no Estado do Piauí para que efetue registro junto ao SISAC.					
Justificativa apresentada pelo seu não cumprimento					
Sector responsável pela implementação					Código SIORG
Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas					14304
Justificativa para o seu não cumprimento:					
Aguardando cumprimento por meio do DNIT. Encaminhado Ofício nº 5641/2012 da COGEP ao DNIT solicitando urgência. Além disso, informada as providências adotadas por meio do Ofício nº 6145/2012 –COGEP ao TCU.					
Análise crítica dos fatores positivos/negativos que facilitaram/prejudicaram a adoção de providências pelo gestor					

Fonte: SAAD / COGEP

No que diz respeito à SEGES, temos a informar:

QUADRO A.10.2 - SITUAÇÃO DAS DELIBERAÇÕES DO TCU QUE PERMANECEM PENDENTES DE ATENDIMENTO NO EXERCÍCIO

Unidade Jurisdicionada					
Denominação Completa					Código SIORG
Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes					074709
Deliberações do TCU					
Deliberações Expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
01	TC-024.699/2011-0	235/2012 - Plenário	1.6	DE	Ofício nº 142/2012 – TCU/SECEX-1
Órgão/Entidade Objeto da Determinação e/ou Recomendação					Código SIORG
Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes					
Descrição da Deliberação					
“Determinar à Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes, que informe nos próximos relatórios anuais de gestão, a situação da implementação do projeto dos indicadores do setor transportes, bem como que apresente os índices já calculados para os 24 indicadores objeto do Contrato nº 60/2009.”					
Justificativa Apresentada pelo seu não Cumprimento					
Sector Responsável pela Implementação					Código SIORG
Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes					074709

Justificativa para o seu não Cumprimento:

Em relação ao Acórdão nº 235/2012 do TCU, o qual determina a SEGES que, *informe nos próximos relatórios anuais de gestão, a situação da implementação do projeto dos indicadores do setor transportes, bem como que apresente os índices já calculados para os 24 indicadores objeto do Contrato nº 60/2009*, é necessário discorrermos sobre algumas ações implementadas pelo Ministério dos Transportes, em relação à concepção de indicadores e em relação ao Contrato nº 60/2009, o qual foi finalizado sem que seu objeto fosse atendido pela Contratada.

Acerca do tema deve-se reproduzir sumariamente relato encaminhado a Controladoria Geral da União – CGU por meio do ofício nº 86/2012/SEGES/MT:

Em junho de 2011 a Secretaria de Gestão constitui Grupo Trabalho (Portaria SEGES nº 02/2011) para emitir parecer sobre os relatórios de validação referentes ao Contrato nº 60/2009-MT. O parecer do referido grupo indicou diversas inconsistências nos Relatórios de Validação apresentadas pela Contratada.

Em agosto daquele mesmo ano o Departamento de Desenvolvimento e Logística (DEDL) por meio de sua Nota Técnica nº 15/2011/DEDL/SEGES/MT posicionou-se com argumentação contrária ao parecer do Grupo Trabalho. Diante destas circunstâncias em setembro de 2011 foi constituído no âmbito do Ministério dos Transportes, pela Portaria nº 229/2011, novo grupo de trabalho, o qual também apontou inconsistências nos trabalhos desenvolvidos pela contratada por meio do contrato nº 60/2009.

Em outubro de 2011 foi substituída a gestora/Fiscal do contrato em comento e foram enviados a contratada os ofícios nº 206,211,215,218 e 233/2011/SEGES/MT, solicitando a adequação dos produtos entregues ao que fora definido no objeto do contrato nº 60/2009.

Em novembro de 2011, findo o prazo contratual e considerando o não atendimento ao objeto do contrato nº 60/2009 pela contratada, a Secretaria de Gestão, fundamentada no Despacho nº 778/2011/SE/MT, solicitou a abertura de Processo Administrativo Disciplinar para apurar supostas irregularidades administrativas na fiscalização do contrato nº 60/2009-MT, tendo sido aberta por meio da Portaria SAAD nº 551/2011, sindicância investigativa para apurar eventuais irregularidades no Processo nº 50000.023720/2011-82.

Em dezembro de 2011 foi solicitado pela Secretaria de Gestão a SAAD/SE/MT a adoção das seguintes medidas administrativas junto a contratada no Contrato nº 60/2009:

- i. Inclusão da negativa da empresa no SICAF;
- ii. Aplicação de multa contratual;
- iii. Solicitação de ressarcimento aos cofres públicos de todos os valores recebidos, tendo em vista o não atendimento ao objeto do contrato e
- iv. Solicitação de cobrança do seguro contratual.

Todas estas medidas foram adotadas pela SAAD/SE/MT.

Não obstante as dificuldades com o contrato nº 60/2009 foi instituído um Grupo de Trabalho através da Portaria nº 389, de 15 de dezembro de 2011, com a finalidade de analisar e propor o uso de indicadores no âmbito do Ministério dos Transportes.

Este Grupo realizou uma série de reuniões de levantamento e apresentações e por meio deste trabalho foram produzidos e propostos 48 indicadores, para os modais Rodoviários, Ferroviários e Aquaviário, dos quais 16 estão sob responsabilidade da SEGES.

A plena implementação destes indicadores carecerá de simulações sistemáticas para observação, depuração de possíveis distorções e posterior homologação e validação, segundo relatório do Grupo de Trabalho prevê-se conclusão desde ciclo até 2014.

Contudo, com a implementação do Programa de Modernização da Gestão Pública – PMGP no âmbito do Ministério dos Transportes os indicadores propostos pelo GT instituído pela Portaria nº 389/2011 foram submetidos à Coordenação do PMGP para avaliação e compatibilização com o rol de indicadores a serem produzidos pelo referido Programa para avaliação das iniciativas estratégicas do Ministério dos Transportes.

Diante do exposto verifica-se a impossibilidade de cumprimento do Acórdão nº 235/2012, contudo identificam-se inúmeras ações administrativas com vistas a prestação dos serviços contratados no Contrato nº 60/2009, inclusive com consideração favorável da CGU em sua Nota Técnica nº 728/DITRAN/SFC/CGU-PR.

Análise Crítica dos Fatores Positivos/Negativos que Facilitaram/Prejudicaram a Adoção de Providências pelo Gestor

A adoção das providências no sentido de atender o acórdão se deram por inúmeras medidas administrativas que buscaram a plena execução do Contrato nº 60/2009, contudo o êxito foi prejudicado pela extinção do contrato devido ao seu não cumprimento pela contratada.

De forma positiva verifica-se o esforço administrativo e os resultados auferidos pelo grupo trabalho, cuja metodologia proposta contribuirá para o PMGP.

Os primeiros desdobramentos deste trabalho podem ser verificados no relatório gerencial do 4º trimestre de 2012 onde constam a simulação de indicadores para alguns empreendimentos rodoviários.

No que diz respeito à SFAT, temos a informar:

QUADRO A.10.2 - SITUAÇÃO DAS DELIBERAÇÕES DO TCU QUE PERMANECEM PENDENTES DE ATENDIMENTO NO EXERCÍCIO

Unidade Jurisdicionada					
Denominação Completa					Código SIORG
Departamento da Marinha Mercante					74723
Deliberações do TCU					
Deliberações Expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
01	TC 016.893/2009-08	2138/2006-1ª Câmara	2.2.14	DE	OFÍCIO N.º 75/2013-TCU/SecobRodov
Órgão/Entidade Objeto da Determinação e/ou Recomendação					Código SIORG
Departamento da Marinha Mercante					74723
Descrição da Deliberação					
<p>“Deixar de liberar os recursos em função da comprovação de despesas, fazendo-o em consonância com o cronograma físico-financeiro das obras de construção/reforma de embarcações, de forma a somente efetuar desembolsos quando etapas físicas da obra estiverem concluídas e não quando forem apresentados recibos de gastos dos valores já liberados, os quais podem não ter sido empregados adequadamente para conclusão das etapas a que se referiam, comprometendo o resultado final do empreendimento.”</p>					
Justificativa Apresentada pelo seu não Cumprimento					
Setor Responsável pela Implementação					Código SIORG
Departamento da Marinha Mercante					74723
Justificativa para o seu não Cumprimento:					
<p>Em relação ao Acórdão nº 2138/2006 do TCU, o qual determina a SFAT que, <i>deixe de liberar os recursos em função da comprovação de despesas, fazendo-o em consonância com o cronograma físico-financeiro das obras de construção/reforma de embarcações, de forma a somente efetuar desembolsos quando etapas físicas da obra estiverem concluídas e não quando forem apresentados recibos de gastos dos valores já liberados, os quais podem não ter sido empregados adequadamente para conclusão das etapas a que se referiam, comprometendo o resultado final do empreendimento</i>, é necessário discorrermos sobre algumas ações implementadas pelo Ministério dos Transportes.</p> <p>É importante destacar as principais mudanças ocorridas nos últimos anos no Departamento da Marinha Mercante:</p> <p>a) Quadro de servidores - a partir de 2009, o quadro de técnicos do Departamento da Marinha Mercante – DMM foi ampliado com o ingresso de 21 novos servidores efetivos da carreira de analista de infraestrutura e que atuam em unidades regionais descentralizadas para facilitar o acompanhamento “in loco” das obras. Atualmente, o DMM dispõe de 4 analistas, lotados na sede, em Brasília e mais 16 técnicos distribuídos em 4 Unidades Regionais, nos Estados de Pernambuco, Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina que vistoriam constantemente as obras, em comparação com o quadro de apenas 02 servidores em 2009. Diante do reforço no quadro de pessoal as visitas passaram a ser periódica. Cabe ressaltar que, em 2012, foram realizadas 199 visitas técnicas aos estaleiros. Outro fator importante foi à criação de relatório padrão de acompanhamento de obras contemplando informações sobre: o solicitante, detalhamentos de contrato, acompanhamento físico da obra, fotos da evolução física do empreendimento e acompanhamento financeiro da obra.</p> <p>b) Aperfeiçoamento do normativo que regula a liberação de recursos - a Portaria GM 253, de 2009, estabeleceu novas regras para a liberação de recursos, incluindo a exigência de documentos (Estrutura Analítica de Projetos, Quadro de Usos e Fontes) que demonstrem o avanço físico-financeiro da obra, bem como permitam avaliar o uso do recurso do DMM e o uso do recurso de contrapartida do solicitante. Vale ressaltar que os pedidos de liberação de recursos resultam de demandas das empresas tomadoras do recurso que, em virtude de trâmites relacionados a importações ou de fornecedores que exijam aportes financeiros parciais, necessitam ter disponibilidade de recursos antes de receber suas encomendas. Diante dessa especificidade e por se tratar de um programa de fomento, admite-se que o avanço financeiro dos empreendimentos esteja à frente do avanço físico. Ao final da construção, entretanto, a liberação final dos recursos somente é autorizada após a entrega e certificação da embarcação. Isto porque a citada Portaria GM 253, de 2009, prevê que a parcela referente aos últimos 5% do valor da embarcação somente seja liberada mediante a apresentação do Termo de Entrega/Aceitação da embarcação, Nota Fiscal e Certificado de Conformidade da Sociedade Classificadora.</p>					

c) Rotina interna para liberação de recursos, englobando:

Visita prévia as obras e análise da EAP e Quadro de Usos e Fontes;

Análise de cada pedido de liberação, observando a continuidade e ritmo das obras, existência de saldo contratual e aderência ao cronograma do projeto;

Análise qualitativa da obra, incluindo a existência de eventuais gargalos (como excedentes de estoques internos, diques e ou Carreiras ocupadas, distribuição de mão de obra desproporcional ao previsto no projeto, ocorrência de desperdícios de material) que possam prejudicar o andamento da obra;

Comparação entre avanço físico e avanço financeiro;

Análise dos percentuais de suprimentos e produção; e

Verificação do desembolso da contrapartida por parte do mutuário;

Portanto, em suma, o DMM realiza a análise de liberação de recursos baseada no comparativo da evolução física do projeto frente à realização financeira, ratificada pelas visitas técnicas. Portanto, toda liberação de recurso é embasada na análise do cronograma físico-financeiro, sendo obrigatoriamente precedida de visita técnica do DMM, à exceção da primeira liberação.

d) Acompanhamento da qualidade do produto final - as Sociedades Classificadoras¹, na condição de certificadoras de qualidade das embarcações construídas no Brasil, acompanham a sua construção, inclusive com análise prévia da qualidade dos insumos utilizados (aço, motores, instalação elétrica) e etapas construtivas (soldas, estabilidade, estanqueidade), assegurando a conformidade no que se refere à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e da prevenção da poluição ambiental. Nessa análise também são observados aspectos como nível de emissões de gases causadores do efeito estufa dos motores, bem como desempenho e performance em relação ao projeto, além de estanqueidade e fluabilidade. Ainda merece ser destacado que no caso de não obter a certificação da classificadora, a embarcação não estará autorizada a operar. Portanto, a exigência da apresentação do certificado da classificadora assegura a qualidade e conformidade das embarcações financiadas com recursos do FMM, o que também pode ser comprovado pela inexistência de problemas de qualidade e conformidade nas embarcações brasileiras.

Avaliação da situação atual e considerações sobre a determinação do Tribunal

Como evidência do dinamismo da indústria naval brasileira, que foi alçada a outro patamar de investimentos e produção, destaca-se que, entre 2007 e 2012, foram entregues 253 embarcações. Além disso, nos últimos 10 anos, o total de mão de obra direta na construção naval saltou de 2 mil para 62 mil trabalhadores. No tocante à carteira de projetos, o FMM apresenta 91 embarcações e 8 estaleiros em construção e 311 embarcações e 9 estaleiros contratados, ratificando a importância do setor no cenário brasileiro.

Aproximadamente 75% dos projetos de embarcações em construção ou contratados com recursos do Fundo da Marinha Mercante são utilizados no setor de óleo e gás, nas atividades de apoio à exploração e transporte de petróleo e derivados. Tais embarcações, muitas delas contratadas diretamente pela PETROBRAS, passam por rigoroso processo de seleção, o que implica certificação adicional, em muitos casos com a exigência de autorização específica da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, como no caso das embarcações que transportam petróleo. Além desse aspecto, a PETROBRAS aponta uma demanda de 600 embarcações de apoio offshore até 2020 para viabilizar a plena exploração do pré-sal.

Diante disso, há que se atuar de forma mais eficiente possível e evitar prolongamentos desnecessários no prazo das construções. A metodologia de liberação atual apresenta consistente e seguro processo de liberação de recursos para o fomento da construção naval brasileira, semelhante às práticas de fomento para a construção naval existentes em outros países, tais como Cingapura, Japão, Noruega e Estados Unidos².

A prática bancária de antecipação de recursos, entretanto, não é exclusividade das obras financiadas pelo FMM e do *modus operandi* verificado no exterior. Também é comum em todo o sistema financeiro brasileiro como, por exemplo, no BNDES, que antecipa em até três meses recursos para obras de diversos setores da economia.

Vale salientar que tal metodologia também está compatível com a necessidade da indústria naval de desembolsos antecipados, considerando que trabalha de forma alavancada. Sem disponibilidade de capital, o armador naturalmente buscaria outras fontes, em condições financeiras tais que poderiam inviabilizar a continuidade das obras, e no caso em discussão, do programa naval brasileiro.

Outrossim, além dos riscos de crédito das operações do FMM serem integralmente dos agente financeiro, a quem cabe fiscalizar e acompanhar as obras (ainda que o mesmo seja feito também pelo DMM, conforme já explicitado), vale a pena destacar que o agente financeiro do FMM usa a prática comum de instituições bancárias de solicitação de garantias e seguro bancário. Pelo procedimento regular vigente, cabe ao solicitante apresentar e comprovar garantias que correspondem até 130% do valor contratado, podendo ser: alienação fiduciária; hipoteca da embarcação financiada ou de outras embarcações; fiança bancária e outras modalidades de garantia.

Assim, no eventual caso de incapacidade de execução do serviço, está previsto que o contrato seja rescindido,

¹ As Sociedades Classificadoras são entidades reconhecidas e auditadas pela Marinha do Brasil, muitas delas subsidiárias de grupos globais, que atuam em nome da Autoridade Marítima Brasileira na regularização, controle e certificação de embarcações, conforme estabelecido no documento NORMAM 06 – Normas da Autoridade Marítima e através das convenções internacionais (MARPOL - 73/78, OPRC – 90, STCW – 78, FAL- 65, SAR – 79, CLC – 69, CSC 72, INMARSAT – 76, LC – 72)

² Análise da estrutura de Financiamento à indústria naval no Brasil/ MM. da Silva- São Paulo 2007.

com a execução das garantias e recebimento do seguro, além de ressarcimento atualizado dos valores já liberados pelo FMM.

Análise Crítica dos Fatores Positivos/Negativos que Facilitaram/Prejudicaram a Adoção de Providências pelo Gestor

Diante desses aspectos, entende-se que a sistemática utilizada pelo DMM se adéqua a realidade do cenário brasileiro e mundial de construção naval, bem como aos princípios legais que regem a administração pública como transparência, eficiência e eficácia. Isto tem permitido ao DMM realizar seu papel de fomento, estimulando práticas que proporcionem uma maior competitividade local e inserção do Brasil no mercado mundial de produção de embarcações.

Diante dos argumentos ora apresentados, este Ministério considera fundamental manter a sistemática vigente. Entende que a mesma está sendo executada de forma eficiente e que propicia condições adequadas para o devido andamento dos projetos. Isto sem descuidar do controle, rigor e transparência necessários na aplicação de recursos públicos, ao tempo em que busca assegurar o padrão de qualidade das embarcações.

Unidade Jurisdicionada					
Denominação Completa					Código SIORG
Secretaria de Fomento para Ações de Transportes					74710
Deliberações do TCU					
Deliberações Expedidas pelo TCU					
Ordem	Processo	Acórdão	Item	Tipo	Comunicação Expedida
02	TC 016.893/2009-08	2138/2006-1ª Câmara	2.2.15	DE	OFÍCIO N.º 75/2013-TCU/SecobRodov
Órgão/Entidade Objeto da Determinação e/ou Recomendação					Código SIORG
Secretaria de Fomento para Ações de Transportes					74710
Descrição da Deliberação					
“Realizar um controle acerca da capacidade técnica dos estaleiros, avaliando a execução dos projetos técnicos, o cumprimento dos prazos contratados e a satisfação do cliente, com vistas a evitar a liberação de recursos do fundo para aplicação em projetos cujos estaleiros encarregados não tenham a competência técnica necessária para o alcance do sucesso do empreendimento.”					
Justificativa Apresentada pelo seu não Cumprimento					
Setor Responsável pela Implementação					Código SIORG
Secretaria de Fomento para Ações de Transportes					74710
Justificativa para o seu não Cumprimento:					
<p>Em relação ao Acórdão n° 2138/2006 do TCU, o qual determina a SFAT que, <i>realize um controle acerca da capacidade técnica dos estaleiros, avaliando a execução dos projetos técnicos, o cumprimento dos prazos contratados e a satisfação do cliente, com vistas a evitar a liberação de recursos do fundo para aplicação em projetos cujos estaleiros encarregados não tenham a competência técnica necessária para o alcance do sucesso do empreendimento</i>, é necessário discorrermos sobre algumas ações implementadas pelo Ministério dos Transportes:</p> <p>a) Avaliação da capacidade técnica dos estaleiros- No tocante a capacitação tecnológica, o governo federal vem implantando políticas de capacitação focadas na Indústria naval e toda a cadeia de suprimentos como o Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego (PRONATEC), bem como o Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural (PROMINP). Ademais, além de se buscar arranjos eficientes quanto à dinâmica de liberação e acompanhamento das obras, o FMM tem destinado recursos especificamente à modernização e ampliação dos estaleiros existentes. Adicionalmente, no eventual caso de incapacidade do estaleiro executar o serviço, é praxe haver previsão contratual de execução das garantias e recebimento de seguro relacionado à construção, além de ressarcimento corrigido ao FMM dos valores liberados. Na atual conjuntura, tem-se que os estaleiros e armadores que recebem recursos do FMM estão cumprindo suas obrigações, visto que a inadimplência é quase inexistente, atualmente correspondendo a menos de 0,3% do montante contratado. Mesmo assim tal reduzida inadimplência é decorrente de questões pontuais e tem origem em razões diversas que não refletem qualquer problema relativo à sistemática de liberação ou à capacidade técnica ou a gestão do processo como um todo. Outro aspecto relevante, conforme já discutido, é que as embarcações entregues são certificadas pelas Sociedades Classificadoras, o que assegura qualidade e conformidade das mesmas.</p> <p>b) Avaliação da execução dos projetos técnicos – Conforme já apresentado anteriormente, o DMM faz acompanhamento físico e financeiro dos estaleiros tendo por objetivo, verificar o andamento das atividades ao longo da</p>					

execução dos projetos, com o intuito de viabilizar ações prévias no sentido de antever proativamente problemas e antecipar soluções. Diante de sua percepção, o Analista do DMM está incumbido de atualizar as informações físicas do estaleiro (embarcações produzidas, datas de lançamento, entrega, capacidade produtiva, quantitativos de trabalhadores), bem como apresentar uma análise qualitativa na qual ele deve discorrer sobre as boas práticas observadas, oportunidades identificadas.

c) O Acompanhamento do cumprimento dos prazos contratados – O DMM no que tange a cumprimento de prazos acompanha os projetos com foco preventivo e corretivo. O foco preventivo é acompanhado de forma proativa previamente à priorização dos projetos avaliando os estaleiros com relação à capacidade física para realizar o projeto, bem como a existência de vaga (slot) no estaleiro, para cumprir o cronograma de obra apresentado, subsidiando a decisão do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante pela priorização ou não do projeto. De forma semelhante o próprio agente financeiro antes da contratação da obra também avalia a capacidade física do estaleiro em cumprir os cronogramas, ratificando a análise prévia anterior. Caso haja o não cumprimento dos prazos estabelecidos em contrato, existem sanções contratuais através do pagamento de multas definidas entre o Armador (cliente) e o Estaleiro (produtor) o que proporciona uma preocupação contínua do Estaleiro no cumprimento de prazos estabelecidos. Já com um foco corretivo, o DMM após a contratação da obra pelo agente financeiro faz o acompanhamento da curva de avanço físico, através da análise dos gráficos de EAP, apresentando, caso necessário.

d) A satisfação do cliente – Resta claro que as mudanças e aperfeiçoamentos discutidos anteriormente focam a satisfação do cliente bem como o cumprimento do papel deste Ministério no fomento da construção naval brasileira. Entretanto, certamente há ainda uma curva de aprendizado a ser trilhada no sentido de elevar ainda mais a capacidade, competência, produtividade e sucesso da indústria naval brasileira.

Análise Crítica dos Fatores Positivos/Negativos que Facilitaram/Prejudicaram a Adoção de Providências pelo Gestor

Diante do exposto, destaca-se que a sistemática de acompanhamento e liberação de recursos para obras com recursos do FMM, na forma discutida, se encontra adequada. Logo, diante da determinação constante no item 2.2.15 do Acórdão n. 2138/2016-1ª Câmara, este Ministério esclarece que o Departamento da Marinha Mercante atendeu a essa determinação.

10.1.3. Recomendações do OCI Atendidas no Exercício

No que diz respeito à SEGES, temos a informar:

QUADRO A.10.3 - RELATÓRIO DE CUMPRIMENTO DAS RECOMENDAÇÕES DO OCI

Unidade Jurisdicionada			
Denominação Completa			Código SIORG
Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes			074709
Recomendações do OCI			
Recomendações Expedidas pelo OCI			
Ordem	Identificação do Relatório de Auditoria	Item do RA	Comunicação Expedida
01	201108718	01	Ofício 4712/DITRA/DI/SFC/CGU-PR
02		02	
03		03	
04		04	Ofício 4712/DITRA/DI/SFC/CGU-PR
05		05	
Órgão/Entidade Objeto da Recomendação			Código SIORG
Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes			074709
Descrição da Recomendação			
Recomendação nº 001 – “Que a SEGES verifique o valor contratual com vistas a adequá-lo à realidade”			
Recomendação nº 002 – “Que, faça-se cumprir as disposições contratuais, bem assim da IN nº 02/2008, mormente no que se refere à fiscalização contratual.”			
Recomendação nº 003 – “Apresente justificativas para a participação de gerentes no projeto de metodologia da CEFTRU/FUB no quadro de técnicos contratados pela Empresa Opinião.”			

Recomendação nº 004 – “Que a execução dos trabalhos desenvolvidos pela Empresa Opinião seja de fato acompanhada por servidores do Ministério dos Transportes, com a devida transferência de conhecimento e técnicas empregadas, para que o próprio Ministério possa alimentar diretamente dados relacionados ao processo de implantação dos indicadores, uma vez não se mostrar econômica a manutenção de prolongados contratos.	
Recomendação nº 005 – “ Que a Unidade demonstre que estão sendo difundidas aos servidores do Ministério dos Transportes as informações necessárias à utilização dos instrumentos de pesquisa, conforme estabelecido na alínea “m” parágrafo 1º, cláusula VIII, do contrato firmado entre as partes, bem assim que sejam demonstradas ações de disseminação do conhecimento e capacitação institucional para incorporação efetiva desses recursos nos processos internos do órgão.”	
Providências Adotadas	
Setor Responsável pela Implementação	Código SIORG
Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes	074709
Síntese da Providência Adotada	
Recomendação nº 001 – O referido contrato foi finalizado, sem o atendimento de seu objeto. Portanto, esta recomendação perdeu o objeto.	
Recomendação nº 002 – A referida recomendação perdeu o seu objeto, em virtude do contrato ter sido finalizado.	
Recomendação nº 003 – A SEGES emitiu uma Nota Técnica nº 019/2012 – SEGES, de 22 de fevereiro de 2012, o qual verificou essas inconsistências, apontadas na Recomendação em análise, diante disso, sugeriu que a Nota fosse encaminhada à Comissão de Sindicância que apura suposto cometimento de irregularidade administrativa por parte de servidores que atuaram na execução do Contrato nº 60/2009 – MT.	
Recomendação nº 004 – Foi instituída a Portaria/SE nº 389, publicada em 19 de dezembro de 2011, constituindo Grupo de Trabalho para a elaboração de Indicadores de Avaliação das Políticas Públicas no âmbito do Ministério dos Transportes contidos na vigência de cada Plano Plurianual (PPA).	
Recomendação nº 005 – O Grupo de Trabalho criado por meio Portaria/SE nº 389, em 19 de dezembro de 2011, é integrado por representantes de todas as áreas do Ministério dos Transportes e não apenas da SEGES.	
Síntese dos Resultados Obtidos	
Os resultados auferidos pelo grupo trabalho são as metodologias propostas que contribuirão para o PMGP. Sendo que os primeiros desdobramentos deste trabalho podem ser verificados no relatório gerencial do 4º trimestre de 2012, onde consta a simulação de indicadores para alguns empreendimentos rodoviários.	
Análise Crítica dos Fatores Positivos/Negativos que Facilitaram/Prejudicaram a Adoção de Providências pelo Gestor	
A adoção das providências no sentido de atender o acórdão se deram por inúmeras medidas administrativas que buscaram a plena execução do Contrato nº 60/2009, contudo o êxito foi prejudicado pela extinção do contrato devido ao seu não cumprimento pela contratada. De forma positiva verifica-se o esforço administrativo e os resultados auferidos pelo grupo trabalho, cuja metodologia proposta contribuirá para o PMGP. Os primeiros desdobramentos deste trabalho podem ser verificados no relatório gerencial do 4º trimestre de 2012 onde constam a simulação de indicadores para alguns empreendimentos rodoviários.	
Fonte: SEGES	

10.1.4. Recomendações do OCI Pendentes de Atendimento ao Final do Exercício

Não foram exaradas recomendações do OCI para esta Unidade.

10.2. Informações Sobre a Atuação da Unidade de Auditoria Interna

Não se aplica, conforme disposto no Quadro A1, do Anexo II, da DN TCU nº 119/2012.

10.3. Declaração de Bens e Rendas Estabelecidas na Lei nº 8.730/93

10.3.1. Situação do Cumprimento das Obrigações Impostas pela Lei 8.730/93

No que diz respeito à COGEP, temos a informar:

QUADRO A.10.5 – DEMONSTRATIVO DO CUMPRIMENTO, POR AUTORIDADES E SERVIDORES DA UJ, DA OBRIGAÇÃO DE ENTREGAR A DBR

Detentores de Cargos e Funções Obrigados a Entregar a DBR	Situação em Relação às Exigências da Lei nº 8.730/93	Momento da Ocorrência da Obrigação de Entregar a DBR		
		Posse ou Início do Exercício de Cargo, Emprego ou Função	Final do Exercício de Cargo, Emprego ou Função	Final do Exercício Financeiro
Autoridades (Incisos I a VI do art. 1º da Lei nº 8.730/93)	Obrigados a entregar a DBR			01
	Entregaram a DBR			01
	Não cumpriram a obrigação			--
Cargos Eletivos	Obrigados a entregar a DBR			--
	Entregaram a DBR			--
	Não cumpriram a obrigação			--
Funções Comissionadas (Cargo, Emprego, Função de Confiança ou em comissão)	Obrigados a entregar a DBR			378
	Entregaram a DBR			378
	Não cumpriram a obrigação			--

Fonte: Divisão de Cadastro – DICAD.

10.3.2. Análise Crítica

10.4. Modelo de Declaração de Atualização de Dados no SIASG e SICONV

10.4.1. Modelo da Declaração de Atualização de Dados no SIASG e SICONV

QUADRO A.10.6 – MODELO DE DECLARAÇÃO DE INSERÇÃO E ATUALIZAÇÃO DE DADOS NO SIASG E SICONV

Eu, Leonardo Martins Ribeiro Cruz, CPF nº 012.576.301-80, Analista-Técnico Administrativo, Chefe da Divisão de Atos e Contratos, cargo exercido na Coordenação de Execução Orçamentária e Financeira, declaro junto aos órgãos de controle interno e externo que todas as informações referentes a contratos e instrumentos congêneres firmados no exercício de 2012 por esta Unidade estão disponíveis e atualizadas no Sistema Integrado de Administração de Serviços Gerais – SIASG, conforme estabelece o art. 19 da Lei nº 12.465, de 12 de agosto de 2011 e suas correspondentes em exercícios anteriores.

Brasília, 15 de fevereiro de 2013.

Leonardo Martins Ribeiro Cruz
 Chefe da Divisão de Atos e Contratos / COEX
 Matrícula: 50767805534
 Leonardo Martins Ribeiro Cruz
 Chefe da Divisão de Atos e Contratos
 CPF 012.576.301-80

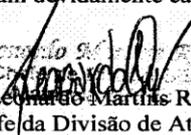
DECLARAÇÃO

Declaro que os contratos vigentes na Subsecretaria de Assuntos Administrativos
- SAAD estão cadastrados no SIASG, exceto os abaixo listados:

Contrato	Contratada	Objeto	Vigência	Origem da Contratação
03/2012	Fernando de Melo e Silva	Contratação de serviços de consultoria para capacitação da equipe técnica do Ministério dos Transportes na preparação, implementação e avaliação de projetos de organismos internacionais.	17/02/2012 a 28/05/2012	
34/2012	Paulista Serviços e Transportes Ltda. - EPP	Prestação de serviços técnicos profissionais, envolvendo atividades de condução, limpeza e conservação de veículos (motoristas e lavador), cabinagem de elevadores (ascensoristas) e jardinagem (jardineiros), a serem prestados ao Ministério dos Transportes, em Brasília/DF.	01/11/12 a 15/05/2013	Dispensa de licitação nº 033/2012
37/2012	Consórcio MEMORA/CPqD	Prestação de serviços de modelagem de processos de negócio, capacitação, fornecimento e implantação de solução para automação de gestão de processos.	20/11/2012 a 19/11/2014	Adesão à ata de registro de preços das Telecomunicações Brasileiras S. A. - Telebrás, decorrente do pregão na forma eletrônica nº 026/2011
Termo de Compromisso	IMPrensa NACIONAL	Fornecimento pelo período de 12 (doze) meses de 41 exemplares das Seções 1, 2 e 3, do DOU.	04/08/2012 a 03/02/2012	Inexigibilidade de licitação 8/2012
Termo de Compromisso	IMPrensa NACIONAL	Publicação de matérias de caráter oficial, nas edições normais, extras e suplementares do DOU.	14/02/2012 a 13/02/2012	Inexigibilidade de licitação 1/2012
Termo de Parceria	BANCO DO BRASIL	Regularmente a prestação, pelo Banco, dos serviços de abertura de contas específicas destinadas a abrigar os recursos retidos na forma da Instrução Normativa nº 03,	25/06/2012 a 24/06/2013	

Atas de Registro de Preços 01/2012 a 13/2012		Não há possibilidade de lançamento das atas no SIASG.		
--	--	---	--	--

Importante registrar que a publicação dos contratos de cursos e pós-graduações é de responsabilidade da **Divisão de Treinamento e Capacitação - DITC**, não podendo esta Divisão de Atos e Contratos atestar se foram devidamente cadastrados no sistema SIASG.


 Leonardo Martins Ribeiro Cruz
 Chefe da Divisão de Atos e Contratos

11. Informações Contábeis

11.1. Informações Sobre a Adoção de Critérios e Procedimentos Estabelecidos pelas Normas Brasileiras de Contabilidade Aplicadas ao Setor Público

11.1.1. Depreciação, Amortização, Exaustão e Mensuração de Ativos e Passivos

As demonstrações foram elaboradas em consonância com a Lei nº 4.320/1964 e com as normas editadas pelo órgão central de contabilidade do Governo Federal.

Os valores contabilizados no exercício 2012 diretamente na conta de Ajustes de Exercícios Anteriores são decorrentes de regularização da conta de depreciação

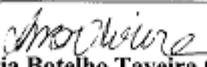
A partir de 2012 ficou estabelecido no cronograma limite por conta contábil no âmbito da Administração Pública Direta da União a implantação obrigatória da depreciação relativa aos bens adquiridos em exercícios anteriores a 2010 das contas 142120600 Aparelhos e Equipamentos de Comunicação e 142122800 – Máquinas e Equipamentos de Natureza Industrial de acordo com a tabela apresentada na Macrofunção 020330 do Manual SIAFI.

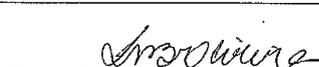
As reavaliações foram feitas utilizando-se o valor justo. Os acréscimos ou os decréscimos do valor do ativo em decorrência, respectivamente, de reavaliação ou redução ao valor recuperável foram registrados em contas de resultado.

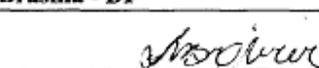
11.2. Declaração do Contador Atestando a Conformidade das Demonstrações Contábeis

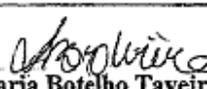
11.2.1. Declaração Plena

QUADRO A.11.1 - DECLARAÇÃO DE QUE AS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS DO EXERCÍCIO REFLETEM CORRETAMENTE A SITUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA, FINANCEIRA E PATRIMONIAL DA UNIDADE JURISDICIONADA.

DECLARAÇÃO DO CONTADOR			
Denominação completa (UJ)			Código da UG
Secretaria Executiva - SE			390032
Declaro que o demonstrativo contábil constante do Sistema SIAFI Gerencial, da Unidade Jurisdicionada 390032 – Secretaria Executiva reflete a adequada situação orçamentária, financeira e patrimonial da unidade jurisdicionada que apresenta Relatório de Gestão. Estou ciente das responsabilidades civis e profissionais desta declaração.			
Local	Brasília - DF	Data	21/02/2013
Contador Responsável	 Ivana Maria Botelho Taveira Oliveira	CRC nº	DF-008435/O-3

DECLARAÇÃO DO CONTADOR			
Denominação completa (UJ)			Código da UG
Subsecretaria de Assuntos Administrativos			390056
<p>Declaro que os demonstrativos contábeis constantes do Sistema SIAFI (Balanços Orçamentário, Financeiro e Patrimonial e a Demonstração das Variações Patrimoniais), regidos pela Lei n.º 4.320/1964 e pela Norma Brasileira de Contabilidade Aplicada ao Setor Público NBC T 16.6 aprovada pela Resolução CFC n.º 1.133/2008, relativos ao exercício de 2012 refletem adequada e integralmente a situação orçamentária, financeira e patrimonial da unidade jurisdicionada que apresenta Relatório de Gestão. Conforme orientação por meio da mensagem SIAFI n.º 2013/0473715 da CCONT/STN, os demonstrativos do Fluxo de Caixa e do Resultado Econômico não estão disponibilizados no SIAFI.</p> <p>Estou ciente das responsabilidades civis e profissionais desta declaração.</p>			
Local	Brasília - DF	Data	18/02/2013
Contador Responsável	 Ivana Maria Botelho Taveira Oliveira	CRC n.º	DF-008435/O-3

DECLARAÇÃO DO CONTADOR			
Denominação completa (UJ)			Código da UG
Coordenação-Geral de Recursos Logísticos - CGRL			390004
<p>Declaro que os demonstrativos contábeis constantes do Sistema SIAFI (Balanços Orçamentário, Financeiro e Patrimonial e a Demonstração das Variações Patrimoniais), regidos pela Lei n.º 4.320/1964 e pela Norma Brasileira de Contabilidade Aplicada ao Setor Público NBC T 16.6 aprovada pela Resolução CFC n.º 1.133/2008, relativos ao exercício de 2012 refletem adequada e integralmente a situação orçamentária, financeira e patrimonial da unidade jurisdicionada que apresenta Relatório de Gestão. Conforme orientação por meio da mensagem SIAFI n.º 2013/0473715 da CCONT/STN, os demonstrativos do Fluxo de Caixa e do Resultado Econômico não estão disponibilizados no SIAFI.</p> <p>Estou ciente das responsabilidades civis e profissionais desta declaração.</p>			
Local	Brasília - DF	Data	18/02/2013
Contador Responsável	 Ivana Maria Botelho Taveira Oliveira	CRC n.º	DF-008435/O-3

DECLARAÇÃO DO CONTADOR			
Denominação completa (UJ)			Código da UG
Coordenação-Geral de Recursos Humanos - CGRH			390007
<p>Declaro que os demonstrativos contábeis constantes do Sistema SIAFI (Balanços Orçamentário, Financeiro e Patrimonial e a Demonstração das Variações Patrimoniais), regidos pela Lei n.º 4.320/1964 e pela Norma Brasileira de Contabilidade Aplicada ao Setor Público NBC T 16.6 aprovada pela Resolução CFC n.º 1.133/2008, relativos ao exercício de 2012 refletem adequada e integralmente a situação orçamentária, financeira e patrimonial da unidade jurisdicionada que apresenta Relatório de Gestão. Conforme orientação por meio da mensagem SIAFI n.º 2013/0473715 da CCONT/STN, os demonstrativos do Fluxo de Caixa e do Resultado Econômico não estão disponibilizados no SIAFI.</p> <p>Estou ciente das responsabilidades civis e profissionais desta declaração.</p>			
Local	Brasília - DF	Data	18/02/2013
Contador Responsável	 Ivana Maria Botelho Taveira Oliveira	CRC n.º	DF-008435/O-3

DECLARAÇÃO DO CONTADOR			
Denominação completa (UJ)			Código da UG
Subsecretaria de Planejamento e Orçamento - SPO			390002
<p>Declaro que os demonstrativos contábeis constantes do Sistema SIAFI (Balanços Orçamentário, Financeiro e Patrimonial e a Demonstração das Variações Patrimoniais), regidos pela Lei n.º 4.320/1964 e pela Norma Brasileira de Contabilidade Aplicada ao Setor Público NBC T 16.6 aprovada pela Resolução CFC n.º 1.133/2008, relativos ao exercício de 2012 refletem adequada e integralmente a situação orçamentária, financeira e patrimonial da unidade jurisdicionada que apresenta Relatório de Gestão. Conforme orientação por meio da mensagem SIAFI n.º 2013/0473715 da CCONT/STN, os demonstrativos do Fluxo de Caixa e do Resultado Econômico não estão disponibilizados no SIAFI.</p> <p>Estou ciente das responsabilidades civis e profissionais desta declaração.</p>			
Local	Brasília - DF	Data	18/02/2013
Contador Responsável	 Ivana Maria Botelho Taveira Oliveira	CRC n.º	DF-008435/O-3

DECLARAÇÃO DO CONTADOR			
Denominação completa (UJ)			Código da UG
Secretaria de Política Nacional de Transportes - SPNT			390040
<p>Declaro que o demonstrativo contábil constante do Sistema SIAFI Gerencial, da Unidade Jurisdicionada 390040 – Secretaria de Política Nacional de Transportes - SPNT reflete a adequada situação orçamentária, financeira e patrimonial da unidade jurisdicionada que apresenta Relatório de Gestão.</p> <p>Estou ciente das responsabilidades civis e profissionais desta declaração.</p>			
Local	Brasília - DF	Data	21/02/2013
Contador Responsável	Ivana Maria Botelho Taveira Oliveira	CRC n°	DF-008435/O-3

DECLARAÇÃO DO CONTADOR			
Denominação completa (UJ)			Código da UG
Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes - SEGES			390041
<p>Declaro que o demonstrativo contábil constante do Sistema SIAFI Gerencial, da Unidade Jurisdicionada 390041 – Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes - SEGES reflete a adequada situação orçamentária, financeira e patrimonial da unidade jurisdicionada que apresenta Relatório de Gestão.</p> <p>Estou ciente das responsabilidades civis e profissionais desta declaração.</p>			
Local	Brasília - DF	Data	21/02/2013
Contador Responsável	Ivana Maria Botelho Taveira Oliveira	CRC n°	DF-008435/O-3

11.2.2. Declaração com Ressalva

Não ocorreu no período.

11.3. Demonstrações Contábeis e Notas Explicativas Previstas na Lei nº 4.320/1964 e pela NBC T 16.6 Aprovada pela Resolução CFC nº 1.133/2008

Não se aplica, conforme disposto no Quadro A1, do Anexo II, da DN TCU nº 119/2012.

11.4. Demonstrações Contábeis e Notas Explicativas Exigidas pela Lei nº 6.404/1976

Não se aplica, conforme disposto no Quadro A1, do Anexo II, da DN TCU nº 119/2012.

11.5. Composição Acionária das Empresas Estatais

Não se aplica, conforme disposto no Quadro A1, do Anexo II, da DN TCU nº 119/2012.

11.5.1. Composição Acionária do Capital Social como Investida

Não se aplica, conforme disposto no Quadro A1, do Anexo II, da DN TCU nº 119/2012.

11.5.2. Composição Acionária da Unidade como Investidora

Não se aplica, conforme disposto no Quadro A1, do Anexo II, da DN TCU nº 119/2012.

11.6. Parecer da Auditoria Independente

Não se aplica, conforme disposto no Quadro A1, do Anexo II, da DN TCU nº 119/2012.

12. Outras Informações Sobre a Gestão

12.1. Outras Informações Consideradas Relevantes pela Unidade

12.1.1. Considerações Relevantes no Âmbito da SAAD

Dentre outras informações contidas no presente relatório de gestão, exercício de 2012, merece especial atenção o Decreto nº 7.717, de 04 de abril de 2012, o qual aprovou a nova Estrutura Regimental deste Ministério, procedendo a alterações nesta Subsecretaria.

Assim é que, se criou a Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação, de forma a possibilitar melhor arranjo organizacional, de maneira a especializar e segregar funcionalidades típicas da área de TI, com aderência às matérias de governança da TI, vindo ao encontro dos padrões preconizados pelo Órgão Central do SISP.

Grande parte das competências da extinta Coordenação-Geral de Modernização e Informática foi contemplada na Coordenação-Geral de Modernização e Organização, também criada pelo referido Decreto.

Além disso, essa nova subunidade organizacional tem em sua competência a condução de atividades remanescente da inventariança do extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER.

Importante dizer que foi criada a Corregedoria, diretamente subordinada à Secretaria-Executiva deste Ministério, o que contribuirá, de forma significativa para a condução dos procedimentos disciplinares, que passaram definitivamente para o referido Órgão a partir de 1º de novembro de 2012, data em que foi publicada a Portaria/GM nº 250, de 31/10/2012, que aprovou o Regimento Interno do Ministério dos Transportes.

A Coordenação-Geral de Recursos Humanos foi transformada em Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas, mantendo-se a Coordenação-Geral de Recursos Logísticos.

A Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas - COGEP em face de gerir uma folha de pessoal composta por mais de 120 mil cadastros registrados, e ter herdado um passivo funcional, e respectivo acervo, oriundo de 55 órgãos/entidades extintos, dentre outros assuntos que impactaram sua rotina de trabalho no exercício de 2012, mesmo diante de sua parca e insuficiente força de trabalho de pessoal efetivo, atingiu os expressivos resultados abaixo listados:

TABELA XXXVII – Resultados dos Trabalhos da Coordenação-Geral de Gestão de Pessoal

Nº	TIPO/ASSUNTO	Valor ou Qtdade
01	Demandas Judiciais Instruídas (provenientes dos diversos órgãos da AGU e do Judiciário)	4.379
02	Montante de Exercícios anteriores calculados e lançados no SIAPE	R\$ 1.545.802,93
03	Reversões de Crédito emitidas	2.974
04	Créditos Recuperados	R\$ 3.022.226,58
05	Documentos/Processos: expedidos e tramitados	52.515
06	Atendimentos da Central de Relacionamento	32.532
07	Número de atendimento nos Núcleos de Recursos Humanos no Estados	86.826
08	Numero de assistidos no programa de Assistência à saúde Suplementar	27.400
09	Processos de Pensão instruídos (concessões, atualizações, revisões e indeferimentos)	2.968

É imprescindível destacar, ainda, algumas ações realizadas pela Subsecretaria de Assuntos Administrativos – SAAD, no âmbito da Comissão de Procedimentos Disciplinares (CPD), até a data da assunção dos trabalhos pela Corregedoria.

A propósito, a Portaria Ministerial nº 250, de 30 de setembro de 2010, publicada no Diário Oficial da União de 1º de outubro de 2010, extinguiu o Grupo Executivo – GE que, conforme Portaria do Ministro de Estado dos Transportes nº 971/2003, sucedera os trabalhos remanescentes da Inventariança do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), e de forma a assegurar a continuidade do processo de liquidação das obrigações do extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), atribuiu competências, transitoriamente, à Subsecretaria de Assuntos Administrativos - SAAD.

Dentre tais competências, encontrava-se elencada, no texto da mencionada portaria, a prática dos atos necessários à instauração de sindicâncias e processos administrativos disciplinares e adoção dos procedimentos necessários para o acompanhamento e a conclusão dos processos em andamento referentes àquela extinta autarquia.

Além dessa Portaria, cabe mencionar que, anteriormente, pela Portaria nº 188, de 22 de setembro de 2009, do então Subsecretário de Assuntos Administrativos, publicada no Diário Oficial da União, de 23 de setembro de 2009, fora constituída neste Ministério a Comissão Permanente Disciplinar (CPD). Sua constituição representou um avanço institucional, na medida em que permitiu a especialização dos servidores nas atividades de apuração e o direcionamento para participarem nos cursos de capacitação oferecidos pela Controladoria- Geral da União.

Quantitativamente, a atividade correicional do Ministério dos Transportes, relativamente ao período de 2012 em que esteve sob a competência desta Subsecretaria, é assim representada:

TABELA XXXVIII – Quantitativo de Processos Administrativos Disciplinares - PAD

Informação	Quantitativo
Processos Administrativos Disciplinares – PADs instaurados no âmbito do MT em 2012	16
Processos Administrativos Disciplinares – PADs instaurados no âmbito do MT cujos relatórios das comissões foram concluídos em 2012	18
Processos Administrativos Disciplinares – PADs instaurados no âmbito do MT julgados em 2012	14
Sindicâncias instauradas no âmbito do MT em 2012	16
Sindicâncias instauradas no âmbito do MT cujos relatórios das comissões foram concluídos em 2012	16
Sindicâncias no âmbito do MT julgadas em 2012	15
Quantidade de suspensões aplicadas em 2012	0
Quantidade de advertências aplicadas em 2012	3*
Quantidade de demissões aplicadas em 2012	0

Fonte: SAAD

Órgão Instaurador: SAAD e Portaria Conjunta DNIT/SAAD.

*Advertências Prescritas.

Em 03 de dezembro de 2012, foi publicada a Portaria/GM nº 261, a qual disciplina a concessão e a administração do benefício de passe livre à pessoa com deficiência, objeto do Programa Passe Livre.

Esse Programa concede gratuidade nos serviços de transportes interestaduais de passageiros, nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, para pessoas com deficiência e comprovadamente carentes.

De acordo com a aludida Portaria, as atribuições desse Programa, no que concerne à administração, à operação e o controle, passaram para a Subsecretaria de Assuntos Administrativos, em “caráter de transitoriedade”, ou seja, até a definição de órgão ou entidade capaz de absorver as atividades ao mesmo inerente.

E, nos termos do parágrafo único do art. 50 do retrocitado ato ministerial, foi expedida a Portaria/SAAD nº 493, de 6 de dezembro de 2012, publicado no DOU de 10 de dezembro de 2012, por meio da qual o Subsecretário delegou competência a servidor que vinha desempenhando funções relativas ao Passe Livre, para administrar o citado Programa.

Quantitativamente, as atividades do Programa Passe Livre foram as seguintes:

TABELA XXXIX – Quantitativo de Inscrições, Registros e Credenciais do Passe Livre

DESCRIÇÃO	REALIZAÇÕES NO ANO DE 2012
Distribuição de Kits Para Inscrição no Programa Passe Livre	1.500
Digitação de Processos Novos	35.012
Processos Analisados e Revisados	83.206
Credenciais de Passe Livre Emitidas	53.392

Fonte: SAAD

A Coordenação Geral de Recursos Logísticos – CGRL, subordinada a Subsecretaria de Assuntos Administrativo – SAAD, tem como atribuição a elaboração de editais para contratação de materiais, serviços e obras mediante licitação, mapas e outros instrumentos licitatórios, assim como o apoio na divulgação necessária e obrigatória de resposta a recursos e impugnações relativos à licitação e auxiliar os trabalhos dos Pregoeiros e membros da Comissão Permanente de Licitação - CPL.

Os procedimentos das licitações são iniciados com a abertura de processo administrativo, devidamente autuado, protocolado e numerado, contendo a autorização respectiva, a indicação sucinta de seu objeto e do recurso próprio para a despesa.

Os processos de contratação de serviços e aquisição de bens, quando não realizados por dispensa ou inexigibilidade, não maioria são formalizados utilizando o sistema de Pregão Eletrônico.

As licitações na modalidade Pregão são processadas pelos Pregoeiros, de acordo com o Decreto 3.555/00; Lei 10.520/02 e Decreto 5.450/05, nos termos do art. 4º do Decreto 3.555/00, a seguir transcrito:

“Art. 4º A licitação na modalidade de pregão é juridicamente condicionada aos princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo, bem assim aos princípios correlatos da celeridade, finalidade, razoabilidade, proporcionalidade, competitividade, justo preço, seletividade e comparação objetiva das propostas.”

Compete aos pregoeiros: i) coordenar o processo licitatório; ii) receber, examinar e decidir as impugnações e consultas ao edital, apoiado pelo setor responsável pela sua elaboração; iii) conduzir a sessão pública na internet; iv) verificar a conformidade da proposta com os requisitos estabelecidos no instrumento convocatório; v) dirigir a etapa de lances; vi) verificar e julgar as condições de habilitação; vii) receber, examinar e decidir os recursos, encaminhando à autoridade competente quando mantiver sua decisão; viii) indicar o vencedor do certame; ix) adjudicar o

objeto, quando não houver recurso; x) conduzir os trabalhos da equipe de apoio e xi) encaminhar o processo devidamente instruído à autoridade superior e propor a homologação.

As licitações na forma de Pregão Eletrônico são processadas pela Comissão Permanente de Licitação - CPL, conforme previsto na Lei 8.666/93, cujos procedimentos constam no art. 38, a seguir transcrito:

“Art. 38. O procedimento da licitação será iniciado com a abertura de processo administrativo, devidamente autuado, protocolado e numerado, contendo a autorização respectiva, a indicação sucinta de seu objeto e do recurso próprio para a despesa, e ao qual serão juntados oportunamente: i) edital ou convite e respectivos anexos, quando for o caso ;ii) comprovante das publicações do edital resumido, na forma do art. 21 desta Lei, ou da entrega do convite; iii) ato de designação da comissão de licitação, do leiloeiro administrativo ou oficial, ou do responsável pelo convite; iv) original das propostas e dos documentos que as instruírem; v) atas, relatórios e deliberações da Comissão Julgadora; vi) pareceres técnicos ou jurídicos emitidos sobre a licitação, dispensa ou inexigibilidade;vii) atos de adjudicação do objeto da licitação e da sua homologação; viii) - recursos eventualmente apresentados pelos licitantes e respectivas manifestações e decisões;ix) despacho de anulação ou de revogação da licitação, quando for o caso, fundamentado circunstanciadamente; x) termo de contrato ou instrumento equivalente, conforme o caso; xi) outros comprovantes de publicações; xii) demais documentos relativos à licitação.

***Parágrafo único.** “As minutas dos editais de licitação, bem como as dos contratos, acordos, convênios ou ajustes devem ser previamente examinadas e aprovadas por assessoria jurídica da Administração.”*

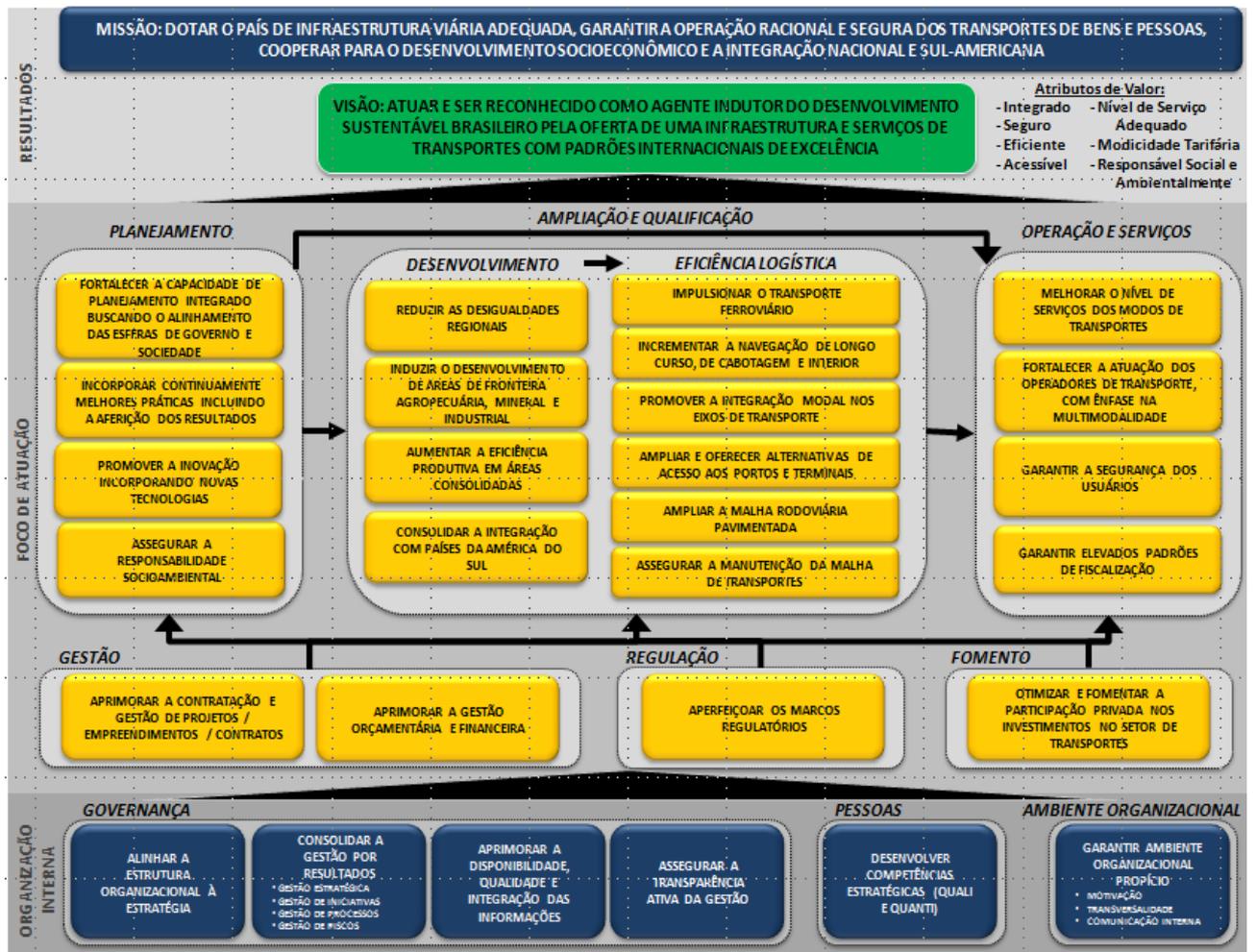
12.1.2. Modernizando a Gestão Institucional

O Ministério dos Transportes formalizou em meados de 2012 um acordo de cooperação com o Movimento Brasil Competitivo – MBC. O objetivo é dotar a Pasta dos Transportes de metodologias e ferramentas de planejamento e gestão estratégica, por meio do Programa Modernizando a Gestão Pública (PMGP).

O acordo é fruto de desmembramento de medidas tomadas pelo Governo Federal, com o intuito de tornar sua gestão mais eficiente. Este Ministério foi considerado uma das prioridades da Câmara de Políticas de Gestão, Desempenho e Competitividade (CGDC), criada em maio de 2011. A CGDC sugeriu uma parceria entre o Ministério dos Transportes e o Movimento Brasil Competitivo - MBC para implementação de uma nova gestão mais eficiente.

A Empresa Symnetics, parceira do MBC para gestão estratégica, apresentou ao Ministério dos Transportes um Plano de Projeto, incluindo produtos e cronograma, estimado em dez meses e prevê as seguintes fases: i) construção de uma agenda de gestão; ii) alinhamento das secretarias e órgãos vinculados; iii) aprimoramento da capacidade de execução e gestão de iniciativas; e iv) implementação de um processo de acompanhamento de gestão.

A primeira fase prevê três ações: i) mapa estratégico; ii) definição de indicadores; e iii) definição e priorização da carteira de iniciativas. O Ministério dos Transportes validou seu Mapa Estratégico Institucional por meio de oficina de líderes – Secretários e Ministro dos Transportes, além dos diretores dos órgãos vinculados. Segue o Mapa Estratégico.



Fonte: Secretaria-Executiva – Figura 15 – Mapa Estratégico Institucional do MT

13. Resultados e Conclusões

O Ministério dos Transportes – MT atua para assegurar a adequada infraestrutura viária, a racionalização do transporte de pessoas e bens, buscando contribuir para o desenvolvimento socioeconômico do País e para integração do território nacional e Sul-Americano.

O planejamento e a execução das ações de transportes estão fundamentados nos conceitos de integração territorial, segurança e desenvolvimento sustentável do País, buscando equidade e justiça social. Com base nessas diretrizes, o Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT vem promovendo aumento na conectividade entre os modais rodoviário, ferroviário e hidroviário.

O ano de 2012 foi marcado por alterações na estrutura organizacional do MT e por iniciativas que vêm contribuindo para o fortalecimento da instituição e para a construção de um processo de governança moderno, eficiente e eficaz. Um novo órgão se juntou à estrutura do Ministério: a Empresa de Planejamento e Logística S.A. – EPL, enquanto o Planejamento Estratégico Institucional avançou a passos largos no MT e em seus órgãos vinculados, motivando equipes para a melhoria contínua da gestão.

Em 2012, foram retomadas as ações de implementação de projetos, serviços e obras no âmbito do Ministério após os ajustes feitos na administração do MT em 2011. A gestão das principais organizações vinculadas ao MT foi profissionalizada. Para os cargos de direção foram designados, primordialmente, servidores públicos de carreira, com especialização na área de atuação de seus respectivos órgãos.

Grande parte dos contratos em execução foram examinados detalhadamente quanto à sua forma de contratação e de execução, resultando, algumas vezes, em repactuações contratuais, suspensões e até cancelamentos de contratos, objetivando o atendimento ao interesse público. O período de exame gerou uma falsa sensação de paralisia dos órgãos executores, entretanto o resultado desta atividade já foi demonstrado.

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, por exemplo, voltou a efetuar pagamentos na faixa de 1 (um) bilhão por mês, a partir de agosto de 2012. Em manutenção de rodovias ocorreu um fato sem precedentes na história daquela autarquia: foi contratada a manutenção de mais de 26 mil km da malha. Em construção e adequação de capacidade de rodovias foram alcançados patamares de execução equivalentes aos de 2011. É importante explicitar que esse esforço de execução veio acompanhado de medidas de maior controle e transparência, como a progressiva divulgação, pelo DNIT, dos Boletins Eletrônicos de Medição – BEM.

Vale lembrar o lançamento do Programa de Investimentos em Logística – PIL, pela Presidenta da República, em agosto/2012. Para rodovias e ferrovias, estão previstos investimentos da ordem de R\$ 133 bilhões, mediante instrumentos do tipo concessões e parcerias público-privadas – PPPs. O planejamento e o acompanhamento das ações e projetos desse Programa ficarão sob a responsabilidade da EPL que, além de cuidar dos aspectos de gerenciamento do projeto do Trem de Alta Velocidade está também encarregada da gestão integrada do planejamento de todos os modos de transportes, articulando as diversas entidades envolvidas.

Cabe ressaltar a mudança que se pretende imprimir ao modal ferroviário, com a adoção de um novo modelo em que o Governo Federal contrata a construção, a manutenção e a operação da ferrovia; subsequentemente, adquire a capacidade integral de transporte da ferrovia e faz a oferta pública, garantindo o direito de uso aos usuários de forma não discriminatória e transparente, seguindo políticas públicas tarifárias definidas pelo Governo Federal. A cessão onerosa da

capacidade de transporte será feita para usuários que desejarem transportar carga própria, para operadores ferroviários independentes (OFI), operadores de transporte multimodal (OTM) e para concessionários de transportes ferroviários.

Estas iniciativas de estruturação da logística de transportes somam-se aos esforços realizados no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC que, desde 2007 desempenha relevante função na economia, reduzindo custos logísticos de distribuição de produção, gerando economia de escala e aumento na capacidade de movimentação de cargas.

Estes são, em síntese apertada, os principais resultados da Pasta em 2012.



**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DO MINISTRO**

**PRESTAÇÃO DE CONTAS ORDINÁRIAS ANUAL
RELATÓRIO DE GESTÃO DO EXERCÍCIO DE 2012**

Março/2013



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

GABINETE DO MINISTRO

PRESTAÇÃO DE CONTAS ORDINÁRIAS ANUAL

RELATÓRIO DE GESTÃO DO EXERCÍCIO DE 2012

Relatório de Gestão do exercício de 2012, 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 de acordo com as disposições da Instrução Normativa - TCU nº 63/2010, da Decisão Normativa - TCU nº 119/2012, alterada pela Decisão Normativa - TCU nº 121/2012, da Decisão Normativa - TCU nº 124/2012 e da Portaria - TCU nº 150/2012 e das orientações do órgão de controle interno.

Brasília, 03/2012

SUMÁRIO

LISTA DE TABELAS.....	06
INTRODUÇÃO – Justificativa de atendimento aos itens do Relatório.....	07
1. Identificação e Atributos das Unidades Cujas Gestões Compõem o Relatório.....	08
1.1. Identificação da Unidade Jurisdicionada.....	08
1.2. Finalidade e Competências Institucionais da Unidade.....	09
1.3. Organograma Funcional.....	09
1.4. Macroprocessos Finalísticos.....	16
1.5. Macroprocessos de Apoio.....	17
1.6. Principais Parceiros.....	47
2. Planejamento Estratégico, Plano de Metas e de Ações.....	47
2.1. Planejamento das Ações da Unidade Jurisdicionada.....	47
2.2. Estratégias de Atuação Frente aos Objetivos Estratégicos.....	48
2.3. Execução do Plano de Metas ou de Ações.....	48
2.4. Indicadores.....	48
3. Estrutura de Governança e de Autocontrole da Gestão.....	49
3.1. Estrutura de Governança.....	49
3.2. Avaliação do Funcionamento dos Controles Internos.....	49
3.3. Remuneração Paga a Administradores.....	51
3.3.1 Política de Remuneração dos Membros da Diretoria Estatutária e dos Conselhos de Administração e Fiscal.....	51
3.3.2 Demonstrativo da Remuneração Mensal de Membros de Conselho.....	51
3.3.3 Demonstrativo Sintético da Remuneração de Membros de Diretoria e de Conselhos.....	51
3.3.4 Demonstrativo da Remuneração Variável dos Administradores.....	51
3.4 Sistema de Correição.....	51
3.5 Cumprimento pela Instância de Correição da Portaria nº 1.043/2007 da CGU.....	51
4. Programação e Execução da Despesa Orçamentária e Financeira.....	51
4.1. Informações sobre Programas do PPA de Responsabilidade da Unidade.....	51
4.1.1. Informações sobre Programas Temáticos de Responsabilidade da Unidade.....	51
4.1.2. Informações sobre Objetivos Vinculados a Programas Temáticos de Responsabilidade da Unidade..	51
4.1.3. Informações sobre Iniciativas Vinculadas a Programas Temáticos de Responsabilidade da Unidade..	51
4.1.4. Informações sobre Ações de Programas Temáticos de Responsabilidade da Unidade.....	52
4.1.5. Informações sobre Programas de Gestão, Manutenção e Serviços ao Estado de Responsabilidade da Unidade.....	52
4.1.6. Informações sobre Ações Vinculadas a Programas de Gestão, Manutenção e Serviços ao Estado de Responsabilidade da Unidade.....	52
4.2. Informações sobre a Execução Orçamentária e Financeira da Despesa.....	52
4.2.1. Identificação das Unidades Orçamentárias da Unidade.....	52
4.2.2. Programação de Despesas.....	52
4.2.2.1. Programação de Despesas Correntes.....	52
4.2.2.2. Programação de Despesas de Capital.....	52
4.2.2.2. Programação de Despesas de Capital.....	52
4.2.2.3. Resumo da Programação de Despesas e da Reserva de Contingência.....	52
4.2.3. Movimentação de Créditos Interna e Externa.....	52
4.2.4. Execução Orçamentária da Despesa.....	52
4.2.4.1. Execução da Despesa com Créditos Originários.....	52
4.2.4.1.1. Despesas Totais por Modalidade de Contratação – Créditos Originários.....	52
4.2.4.1.2. Despesas por Grupo e Elemento de Despesa – Créditos Originários.....	52
4.2.3. Movimentação de Créditos Interna e Externa.....	52
4.2.4. Execução Orçamentária da Despesa.....	52
4.2.4.1. Execução da Despesa com Créditos Originários.....	52
4.2.4.1.1. Execução da Despesa com Créditos Originários.....	52
4.2.4.1.1.1. Despesas Totais por Modalidade de Contratação – Créditos Originários.....	52
4.2.4.1.1.2. Despesas por Grupo e Elemento de Despesa – Créditos Originários.....	52

4.2.4.2. Execução Orçamentária de Créditos Recebidos pela Unidade por Movimentação.....	53
4.2.4.2.1. Despesas Totais por Modalidade de Contratação – Créditos de Movimentação.....	53
4.2.4.2.2. Despesas Totais por Grupo e Elemento de Despesa – Créditos de Movimentação.....	53
4.2.4.2.3. Análise Crítica.....	53
5. Tópicos Especiais da Execução Orçamentária e Financeira.....	53
5.1. Reconhecimento de Passivos.....	53
5.1.1. Reconhecimento de Passivos por Insuficiência de Créditos ou Recursos.....	53
5.1.2. Análise Crítica.....	53
5.2. Pagamentos e Cancelamentos de Restos a Pagar de Exercícios Anteriores.....	53
5.2.1. Pagamentos e Cancelamentos de Restos a Pagar de Exercícios Anteriores.....	53
5.2.2. Análise Crítica.....	53
5.3. Transferências de Recursos.....	53
5.3.1. Relação dos Instrumentos de Transferência Vigentes no Exercício.....	53
5.3.2. Quantidade de Instrumentos de Transferências Celebrados e Valores Repassados nos Três Últimos Exercícios.....	53
5.3.3. Informações sobre o Conjunto de Instrumentos de Transferências que permanecerão vigentes no Exercício de 2013 e seguintes.....	54
5.3.4. Informações sobre a Prestação de Contas Relativas aos Convênios, Termos de Cooperação e Contratos de Repasse.....	54
5.3.5. Informações sobre a Análise das Prestações de Contas de Convênios e de Contratos de Repasse.....	54
5.3.6. Análise Crítica.....	54
5.4. Suprimento de Fundos.....	54
5.4.1. Despesas Realizadas por meio de Suprimentos de Fundos.....	54
5.4.1.1. Suprimento de Fundos – Visão Geral.....	54
5.4.1.2. Suprimento de Fundos – Conta Tipo “B”.....	54
5.4.1.3. Suprimento de Fundos – Cartão de Crédito Corporativo (CPGF).....	55
5.4.1.4. Utilização da Conta Tipo “B” e do Cartão Crédito Corporativo pela Unidade.....	55
5.4.1.5. Prestação de Contas de Suprimento de Fundos.....	55
5.4.1.6. Análise Crítica.....	56
5.5. Renúncias Tributárias sob a Gestão da Unidade.....	56
5.5.1. Renúncias Tributárias sob Gestão da Unidade.....	56
5.5.2. Valores Renunciados e Respectiva Contrapartida.....	56
5.5.3. Contribuintes Beneficiados pela Renúncia – Pessoa Jurídica e Física.....	56
5.5.4. Beneficiários da Contrapartida da Renúncia Tributária – Pessoas Físicas e Jurídica.....	56
5.5.5. Programas Orçamentários Financiados com Contrapartida de Renúncia de Receita Tributária.....	56
5.5.6. Prestações de Contas de Renúncia de Receitas.....	56
5.5.7. Comunicações À RFB.....	56
5.5.8. Indicadores de Gestão da Renúncia de Receitas.....	56
5.5.9. Declaração de Situação de Beneficiários de Renúncia Fiscal.....	56
5.5.10. Fiscalizações Realizadas pela RFB.....	56
5.6. Gestão de Precatórios.....	57
5.6.1. Requisições e Precatórios da Administração Direta.....	57
5.6.2. Requisições e Precatórios da Administração Indireta.....	57
5.6.3. Análise Crítica.....	57
6. Gestão de Pessoas, Terceirização de Mão de Obra e Custos Relacionados.....	57
6.1. Composição do Quadro de Servidores Ativos.....	57
6.1.1. Demonstração de Força de Trabalho à Disposição da Unidade.....	57
6.1.1.1. Situações que Reduzem a Força de Trabalho Efetiva da Unidade.....	57
6.1.2. Qualificação da Força de Trabalho.....	58
6.1.2.1. Qualificação do Quadro de Pessoal da Unidade Segundo a Idade.....	59
6.1.2.2. Qualificação do Quadro de Pessoal da Unidade Segundo a Escolaridade.....	59
6.1.3. Demonstração dos Custos de Pessoal da Unidade.....	59
6.1.4. Composição do Quadro de Servidores Inativos e Pensionistas.....	59
6.1.4.1. Classificação do Quadro de Servidores Inativos da Unidade Segundo o Regime de Proventos e de Aposentadoria.....	59
6.1.4.2. Demonstração das Origens das Pensões Pagas pela Unidade.....	60
6.1.5. Acumulação Indevida de Cargos, Funções e Empregos Públicos.....	60
6.1.6. Providências Adotadas nos Casos de Acumulação Indevida de Cargos, Funções e Empregos Públicos..	60
6.1.7. Informações sobre os Atos de Pessoal Sujeitos a Registros e Comunicação.....	60
6.1.7.1. Atos Sujeitos à Comunicação ao Tribunal por intermédio do SISAC.....	60
6.1.7.2. Atos Sujeitos à Remessa ao Tribunal em meio Físico.....	60

6.1.7.3. Informações da Atuação do Órgão de Controle Interno (OCI) Sobre os Atos.....	61
6.1.8. Indicadores Gerenciais Sobre Recursos Humanos.....	61
6.2. Terceirização de Mão de Obra Empregada e Contratação de Estagiários.....	61
6.2.1. Informação sobre Terceirização de Cargos e Atividades do Plano de Cargos do Órgão.....	61
6.2.2. Informação sobre a Substituição de Terceirizados em Decorrência da Realização de Concurso Público..	61
6.2.3. Autorizações Expedidas pelo MPOG para Realização de Concursos Públicos para Substituição de Terceirizados.....	61
6.2.4. Informações sobre a Contratação de Serviços de Limpeza, Higiene e Vigilância Ostensiva pela Unidade.....	61
6.2.5. Informações sobre Locação de Mão de Obra para Atividades não Abrangidas pelo Plano de Cargos do Órgão.....	61
6.2.6. Composição do Quadro de Estagiários.....	61
7. Gestão do Patrimônio Mobiliário e Imobiliário.....	62
7.1. Gestão da Frota de Veículos Próprios e Contratados de Terceiros.....	62
7.2. Gestão do Patrimônio Imobiliário.....	62
7.2.1. Distribuição Espacial dos Bens Imóveis de Uso Especial.....	62
7.2.2. Distribuição Espacial dos Bens Imóveis Locados de Terceiros.....	62
7.2.3. Discriminação de Bens Imóveis Sob a Responsabilidade da Unidade.....	62
8. Gestão da Tecnologia da Informação e Gestão do Conhecimento.....	62
8.1. Gestão da Tecnologia da Informação (TI).....	62
8.2. Análise Crítica.....	62
9. Gestão do Uso dos Recursos Renováveis e Sustentabilidade Ambiental.....	62
9.1. Gestão Ambiental e Licitações Sustentáveis.....	62
9.2. Consumo de Papel, Energia Elétrica e Água.....	62
10. Conformidade e Tratamento de Disposições Legais e Normativas.....	63
10.1. Deliberações do TCU e do OCI Atendidas no Exercício.....	63
10.1.1. Deliberações do TCU Atendidas no Exercício.....	63
10.1.2. Deliberações do TCU Pendentes de Atendimento ao Final do Exercício.....	63
10.1.3. Recomendações do OCI Atendidas no Exercício.....	63
10.1.4. Recomendações do OCI Pendentes de Atendimento ao Final do Exercício.....	64
10.2. Informações Sobre a Atuação da Unidade de Auditoria Interna.....	64
10.3. Declaração de Bens e Rendas Estabelecidas na Lei nº 8.730/93.....	64
10.3.1. Situação do Cumprimento das Obrigações Impostas pela Lei 8.730/93.....	65
10.3.2. Análise Crítica (Renumeração, tendo em vista que no Relatório consta a seguinte numeração.....	65
10.4. Modelo de Declaração de Atualização de Dados no SIASG e SICONV.....	65
10.4.1. Modelo da Declaração de Atualização de Dados no SIASG e SICONV.....	65
11. Informações Contábeis.....	65
11.1. Informações Sobre a Adoção de Critérios e Procedimentos Estabelecidos pelas Normas Brasileiras de Contabilidade Aplicadas ao Setor Público.....	65
11.1.1. Depreciação, Amortização, Exaustão e Mensuração de Ativos e Passivos.....	65
11.2. Declaração do Contador Atestando a Conformidade das Demonstrações Contábeis.....	65
11.2.1. Declaração Plena.....	66
11.2.2. Declaração com Ressalva.....	66
11.3. Demonstrações Contábeis e Notas Explicativas Previstas na Lei nº 4.320/1964 e pela NBC T 16.6 Aprovada pela Resolução CFC nº 1.133/2008.....	66
11.4. Demonstrações Contábeis e Notas Explicativas Exigidas pela Lei nº 6.404/1976.....	66
11.5. Composição Acionária das Empresas Estatais.....	66
11.5.1. Composição Acionária do Capital Social como Investida.....	66
11.5.2. Composição Acionária da Unidade como Investidora.....	66
11.6. Parecer da Auditoria Independente.....	66
12. Outras Informações Sobre a Gestão.....	67
12.1. Outras Informações Consideradas Relevantes pela Unidade.....	67
RESULTADOS E CONCLUSÕES.....	67
ANEXO I – DECLARAÇÃO DO CONTADOR.....	68
ANEXO II – ROL DE RESPONSÁVEIS.....	69

LISTA DE TABELAS

	Título	Página
Tabela I:	Atendimento aos Itens do Relatório.....	07
Tabela II:	Identificação – Relatório de Gestão Agregado.....	08
Tabela III:	Organograma Funcional.....	09
Tabela IV:	Reuniões realizadas e acompanhadas pela ASPAR.....	17
Tabela V:	Empresas contratadas que prestaram serviços de Comunicação Social	20
Tabela VI:	Documentos expedidos pelo GM.....	24
Tabela VII:	Atos enviados à Imprensa Nacional.....	25
Tabela VIII:	Exposição de Motivos do Ministério dos Transportes.....	27
Tabela IX:	Exposição de Motivos Interministerial – Origem MT e outros Órgãos.....	42
Tabela X:	Reuniões realizadas e acompanhadas pela ASSAM.....	45
Tabela XI:	Documentos técnicos expedidos pela ASSAM.....	45
Tabela XII:	Avaliação do Sistema de Controles Internos da UJ.....	49
Tabela XIII:	Despesas realizadas por meio de Suprimento de Fundos (SF).....	54
Tabela XIV:	Despesas Realizadas por meio de Suprimento de Fundos por UG e por Suprido (Conta tipo “B”).....	54
Tabela XV:	Despesas com Cartão de Crédito Corporativo por UG e por Portador.....	55
Tabela XVI:	Despesas realizadas por meio de Conta Tipo “B” e por meio de Cartão de Crédito Corporativo (Serie Histórica).....	55
Tabela XVII:	Prestações de Contas de Suprimento de Fundos (Conta tipo “B” e CPGF).....	55
Tabela XVIII:	Força de Trabalho da UJ – Situação Apurada em 31/12/2012.....	57
Tabela XIX:	Situações que Reduzem a Força de Trabalho da UJ – Situação apurada em 31/12/2012....	57
Tabela XX:	Detalhamento da Estrutura de Cargos em Comissão e Funções Gratificadas da UJ (Situação em 31 de Dezembro).....	58
Tabela XXI:	Quantidade de Servidores da UJ por Faixa Etárias – Situação Apurada em 31/12/2012.....	59
Tabela XXII:	Quantidade de Servidores da UJ por Nível de Escolaridade – Situação Apurada em 31/12/2012.....	59
Tabela XXIII:	Composição do Quadro de Servidores Inativos – Situação Apurada em 31 de Dezembro....	60
Tabela XXIV:	Instituidores de Pensão – Situação Apurada em 31/12/2012.....	60
Tabela XXV:	Composição do Quadro de Estagiários.....	61
Tabela XXVI:	Relatório de Cumprimento das Recomendações do OCI.....	63
Tabela XXVII:	Demonstrativo do cumprimento, por autoridade e servidores da UJ, da obrigação de entregar a DBR.....	64
Tabela XXVIII:	Declaração Plena.....	65

INTRODUÇÃO

O presente Relatório de Gestão é composto de 13 itens. Abaixo é apresentado um quadro que demonstra os itens que foram respondidos, bem como os itens que não se aplicam à natureza da Unidade, devidamente justificados.

Tabela I: Atendimento aos itens do relatório.

Item do Relatório	Situação de Atendimento	Justificativa
Identificação	SIM	
Planejamento das Ações da Unidade Jurisdicionada	SIM	
Estrutura de Governança	NÃO	Não se aplica ao Gabinete.
Programação e Execução de Despesa Orçamentária e Financeira	NÃO	Não se aplica ao Gabinete. A informação será apresentada pela Unidade Agregadora.
Tópicos Especiais de Execução Orçamentária e Financeira	NÃO	Não se aplica ao Gabinete. A informação será apresentada pela Unidade Agregadora.
Gestão de Pessoas, Terceirização de Mão de Obra e Custos Relacionados.	SIM/NÃO	Informação passada em parte, tendo em vista que a gestão de Recursos Humanos é de responsabilidade da Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas .
Gestão de Patrimônio Mobiliário e Imobiliário.	NÃO	Não se aplica ao Gabinete uma vez que não há Bens Imóveis de Propriedade da União sob-responsabilidade desta Unidade.
Gestão de Tecnologia da Informação e Gestão do Conhecimento	NÃO	Não se aplica ao Gabinete, uma vez que a gestão de tecnologia da informação é feita pela Coordenação Geral de Modernização e Informática – SGMI, da Subsecretaria de Assuntos Administrativos – SAAD.
Gestão do uso dos Recursos Renováveis e Sustentabilidade ambiental.	NÃO	Não se aplica ao Gabinete uma vez que não compete a esta Unidade a aquisição de bens/produtos e contratação de obras e serviços.
Conformidade e Tratamento de Disposições Legais e Normativas.	SIM	
Informações Contábeis.	NÃO	Não se aplica ao Gabinete. A informação será apresentada pela Unidade Agregadora.
Outras Informações sobre a Gestão.	SIM	
Declaração do Contador	SIM	Anexo

1. Identificação e Atributos das Unidades Cujas Gestões Compõem o Relatório

1.1. Identificação da Unidade Jurisdicionada

1.1.1 Relatório de Gestão Agregado

Tabela II: Identificação – Relatório de Gestão Agregado

Poder e Órgão de Vinculação			
Poder: Executivo			
Órgão de Vinculação: Ministério dos Transportes			Código SIORG: 002846
Identificação da Unidade Jurisdicionada Agregadora			
Denominação Completa: Secretaria-Executiva			
Denominação Abreviada: SE			
Código SIORG: 002846	Código na LOA: 3900		Código SIAFI: 390032
Situação: Ativa			
Natureza Jurídica: Órgão da administração direta do Poder Executivo		CNPJ: 115.342/0001-67	
Principal Atividade: Administração Pública em Geral			Código CNAE: 84.11-6-00
Telefones/Fax de Contato:	(61) 2029-7090	(61) 2029-7080	(61) 2029-7845
Endereço Eletrônico: secretaria.executiva@transportes.gov.br			
Página na Internet: http://www.transportes.gov.br			
Endereço Postal: Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Edifício Sede, 5º andar, Sala 500, Brasília – DF, CEP 70044-900			
Identificação das Unidades Jurisdicionadas Agregadas			
Número de Ordem: 1			
Denominação Completa: Gabinete do Ministro			
Denominação Abreviada: GM			
Código SIORG: 002846	Código na LOA: 39000		Código SIAFI: 390035
Situação: Ativa			
Natureza Jurídica: Órgão da Administração Direta do Poder Executivo		CNPJ: 115.342/0001-67	
Principal Atividade: Transportes			Código CNAE: 9999-9
Telefones/Fax de Contato:	(61) 2029-7001	(61) 2029-7002	(61) 2029-7892
E-mail: gabinete@transportes.gov.br			
Página na Internet: http://www.transportes.gov.br			
Endereço Postal: Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Edifício Sede, 6º andar, Sala 600, Brasília – DF, CEP 70044-900			
Normas Relacionadas às Unidades Jurisdicionadas Agregadora e Agregadas			
Normas de criação e alteração das Unidades Jurisdicionadas			
Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, publicada no DOU de 29/05/2003.			
Decreto nº 4.721, de 5 de junho de 2003, publicado no DOU de 06/06/2003; republicado no DOU de 17/06/2003.			
Portaria nº 399, de 14 de julho de 2004., publicada no DOU de 15 de julho de 2004, alterada pela Portaria GM nº 250, de 31 de outubro de 2012, publicada no DOU de 1º de novembro de 2012.			
Decreto nº 7.717, de 4 de abril de 2012, publicado no DOU 05 de abril de 2012.			
Outras normas infralegais relacionadas à gestão e estrutura das Unidades Jurisdicionadas			
Não se aplica.			
Manuais e publicações relacionadas às atividades das Unidades Jurisdicionadas			
Não se aplica.			
Unidades Gestoras e Gestões Relacionadas às Unidades Jurisdicionadas Agregadora e Agregadas			
Unidades Gestoras Relacionadas às Unidades Jurisdicionadas			
Código SIAFI	Nome		
-	-		
Gestões relacionadas às Unidades Jurisdicionadas			
Código SIAFI	Nome		
-	-		
Relacionamento entre Unidades Gestoras e Gestões			
Código SIAFI da Unidade Gestora		Código SIAFI da Gestão	
-		-	

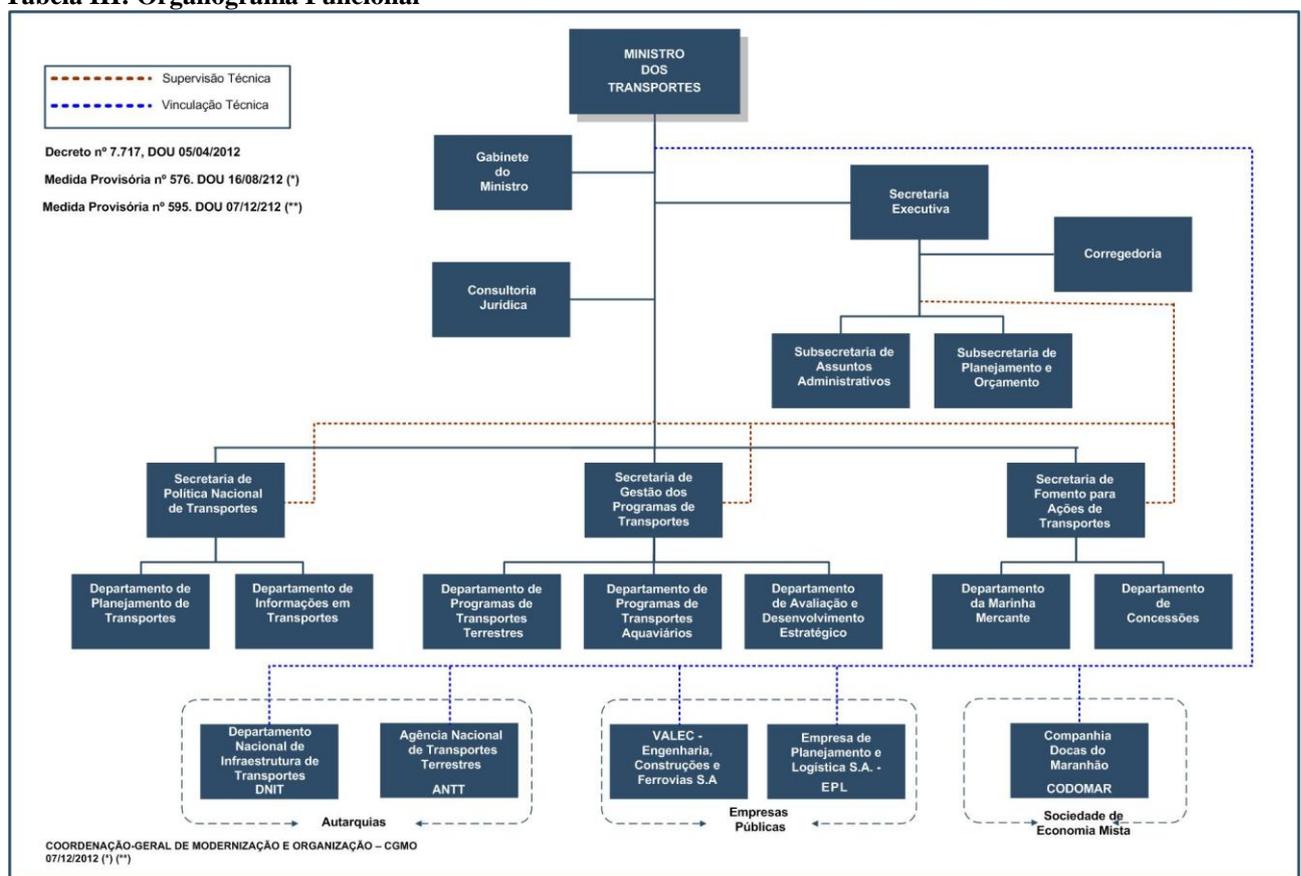
1.2. Finalidade e Competências Institucionais da Unidade

O Gabinete do Ministro tem como principal finalidade assistir e apoiar o Ministro de Estado em sua representação política e social, em assuntos técnicos, no planejamento, coordenação e execução da política de comunicação social, bem como exercer outras atribuições que lhe forem determinadas pelo Titular da Pasta.

Apesar de não deter atribuições finalísticas, o GM contribui sobremaneira para o alcance dos objetivos institucionais e, como poderá ser visto, as atividades realizadas, bem como as competências das Unidades componentes da estrutura, apesar de voltadas ao assessoramento ao Ministro, acabam por refletir no resultado da atuação de todas as áreas do Ministério.

1.3. Organograma Funcional

Tabela III: Organograma Funcional



As atribuições regimentais do GM se confundem com sua estratégia de atuação, o que facilita o trabalho da Unidade, uma vez que a meta a ser alcançada é o reflexo da fiel execução dos ditames regulamentares. Tais atribuições estão definidas, de forma didática, pela Portaria nº 250, de 31 de outubro de 2012, a qual alterou a Portaria nº 399, de 14 de julho de 2004.

No contexto, agora, o GM conta com 6 (seis) assessorias com autonomia para atuar dentro de suas áreas, são elas:

- Assessoria Parlamentar – ASPAR;
- Assessoria de Comunicação Social – ASCOM;
- Assessoria Administrativa – ASSAD;
- Assessoria Internacional – ASINT;

- Assessoria de Eventos e Cerimonial – ASSEC e
- Assessoria Socioambiental – ASSAM.

Essas assessorias são organizadas por Divisões e Serviços, e suas competências estão descritas na Portaria nº 250, de 31 de outubro de 2012.

Cada uma das Assessorias acima descritas possui objetivos e metas que variam de acordo com as respectivas áreas de atuação, conforme se observa a seguir:

A Assessoria Parlamentar – ASPAR, do Gabinete do Ministro do Ministério dos Transportes tem como atribuição regimental, nos termos da Portaria nº 250, de 31 de outubro de 2012: *“planejar, coordenar e supervisionar as atividades relacionadas com assuntos parlamentares no âmbito do Ministério, em consonância com a Subchefia de Assuntos Parlamentares, da Secretaria de Relações Institucionais da Presidência da República, bem como assessorar o Ministro de Estado e dirigentes das entidades vinculadas ao Ministério, quanto às atividades do Congresso Nacional.”*

A ASPAR conta com três divisões, e cada uma delas com as competências descritas nos artigos 6º, 7º e 8º da citada Portaria, senão vejamos:

“Art. 6º Divisão de Acompanhamento Legislativo – DILEG:

I – acompanhar os projetos, proposições, pronunciamentos e comunicações dos parlamentares, no Congresso Nacional, inerentes à área de atuação do Ministério e das entidades vinculadas;

II – acompanhar as matérias de interesse do Ministério e de suas entidades vinculadas em tramitação no Congresso Nacional; e

III – assistir ao Ministro de Estado e às demais autoridades do Ministério quando em visita ou audiência pública no Congresso Nacional.

Art. 7º Divisão de Análise de Informações Legislativas – DIAL, compete:

I – analisar, sistematizar e sintetizar as diversas informações de interesse do Ministério e de suas entidades vinculadas no Congresso Nacional;

II – coordenar e elaborar pareceres sobre os projetos em tramitação no Congresso Nacional;

III – manter registro do perfil e tendências dos parlamentares;

IV – recepcionar, encaminhar e controlar os pleitos de origem do Congresso Nacional;

V – analisar, providenciar respostas e controlar os requerimentos de informação e indicação de origem do Congresso Nacional; e

VI – controlar, no âmbito da Assessoria Parlamentar, as solicitações de audiências e convites de Parlamentares.

Art. 8º Divisão de Apoio Institucional – DIAI.

I – controlar o fluxo dos documentos que tramitam na Assessoria Parlamentar;

II – elaborar correspondências e pareceres, com base em ações técnicas do Ministério e de suas entidades vinculadas;

III – redigir, revisar e acompanhar a expedição de correspondências de interesse recíproco do Ministro e dos Parlamentares;

IV – manter arquivos de documentos oriundos do Congresso Nacional; e

V – controlar os bens móveis, materiais de consumo e serviços gerais no âmbito da Assessoria Parlamentar.”

A Assessoria de Comunicação Social – ASCOM tem como atribuição regimental, nos termos do artigo 9º da Portaria nº 250, de 31 de outubro de 2012:

I – planejar, coordenar e executar a política de comunicação social para os públicos interno e externo do Ministério, em consonância com as diretrizes de Comunicação da Presidência da República;

II – assessorar o Ministro e demais autoridades do Ministério em assuntos relativos à comunicação social, bem como programar, coordenar e administrar campanhas publicitárias que venha a ser executadas; e

III - promover ações de comunicação e integração do Ministério com o público interno e externo, por meio da utilização da Internet, Intranet e das ferramentas que compõe as mídias digitais.

A ASCOM conta agora com três divisões, já que a antiga DIREP deixou de fazer parte desta assessoria. Cada uma delas com as competências descritas nos artigos 10 a 16 da citada Portaria, senão vejamos:

Art. 10. À Divisão de Imprensa - DIMP compete:

I - divulgar informações de interesse do Ministério dos Transportes nos diversos meios de comunicação, bem como atender às demandas da mídia nacional e regional sobre assuntos de responsabilidade da Pasta;

II - monitorar o noticiário acerca dos assuntos de interesse e de atuação da Pasta dos Transportes;

III - marcar, organizar e acompanhar as entrevistas concedidas pelo titular da Pasta e demais autoridades do Ministério dos Transportes;

IV - assessorar as autoridades do Ministério no relacionamento com os profissionais da imprensa;

V - promover cobertura jornalística dos eventos realizados pelo Ministério e de eventos externos que contam com a presença do Ministro e demais autoridades da Pasta; e

VI - praticar as demais atividades decorrentes do relacionamento com a mídia.

Art. 11. Ao Serviço de Redação e Divulgação - SERED compete:

I - elaborar, distribuir e manter atualizado o clipping diário, regional e nacional, das notícias de interesse do Ministério;

II - redigir e editar matérias jornalísticas e notícias de interesse do Ministério, para divulgação nas mídias impressa, radiofônica, eletrônica e digital; e

III - manter contato permanente com a imprensa.

Art. 12. Ao Serviço de Imagem - SIMAG compete:

I - produzir registro fotográfico e respectiva impressão para mostras visuais das ações do Ministério;

II - registrar a presença de convidados em audiências com o Ministro, e demais eventos solenes do Ministério; e

III - manter organizado e atualizado o arquivo fotográfico digital.

Art. 13. À Divisão de Comunicação Digital - DICOD compete:

I - supervisionar a divulgação dos conteúdos nos portais da Internet e Intranet do Ministério, em conformidade com os padrões, critérios, regras e procedimentos estabelecidos pela ASCOM para a execução de ações de acordo com as definições do Comitê Gestor dos Portais do Ministério e pelo Comitê Executivo do Governo Federal;

e

II - analisar indicadores e executar ações que visem a garantir a efetividade dos Portais do Ministério.

Art. 14. Ao Serviço de Gestão Eletrônica dos Sítios - SEGEL compete:

I - consolidar, inserir e divulgar as informações apresentadas pelas diversas áreas do Ministério na Internet e Intranet, de acordo com os padrões e regras definidos pelo Comitê Gestor dos Portais do Ministério; e

II - controlar os procedimentos de visualização, criação, publicação e administração das informações disponibilizadas no portal do Ministério na Internet e Intranet.

Art. 15. À Divisão de Publicidade - DIPUB compete:

I - gerar as demandas definidas no planejamento anual de publicidade;

II - supervisionar os estudos, concepção, criação, execução interna, e distribuição de campanhas, peças e materiais publicitários;

III - acompanhar e supervisionar as pesquisas de pré-teste e pós-teste vinculadas à concepção e criação de campanhas, peças e materiais publicitários;

IV - realizar a interface de aprovação das campanhas e/ou peças publicitárias e do planejamento de mídia junto à Secretaria de Comunicação da Presidência da República - SECOM; e

V - verificar o cumprimento das especificações técnicas de toda produção de peças geradas, bem como proceder à análise técnica das propostas e planos de mídia.

Art. 16. Ao Serviço de Acompanhamento e Execução - SEAE compete:

I - elaborar planilhas de controle de produção e mídia;

II - produzir a documentação necessária para obtenção da aprovação da SECOM em todas as ações de mídia e produção;

III - publicar no site do MT peças publicitárias produzidas, bem como os valores gastos com publicidade;

IV - realizar o “checking”, controle e movimentação das faturas de publicidade; e

V - cadastrar as ações publicitárias nos sistemas da SECOM.

À Assessoria Administrativa - ASSAD, conforme disposto no artigo 17 da Portaria nº 250 de 31 de outubro de 2012, compete:

“I - supervisionar os serviços de arquivo, protocolo, registro e controle de entradas e saídas de expedientes no âmbito do Gabinete do ministro;

II - controlar as atividades relacionadas a pessoal, suprimentos, controle orçamentário e informática no âmbito do Gabinete do Ministro;

III - receber e acompanhar de forma consolidada os relatórios gerados pelo sistema de informações gerenciais dos órgãos específicos e singulares da estrutura do Ministério, relativos a planos, programas, projetos, empreendimentos e operações especiais, objetivando prestar informações atualizadas para subsidiar as decisões do Ministro de Estado; e

IV - revisar, informar e opinar sobre os documentos oficiais submetidos ao Ministro.”

A ASSAD conta com três Divisões e Serviços, sendo as competências descritas nos artigos 18 a 33 da Portaria acima citada:

Art. 18. À Divisão de Apoio Administrativo - DIADI compete orientar, supervisionar e executar as atividades de apoio submetidas ao Gabinete do Ministro, especialmente:

I - receber, registrar, realizar a triagem, distribuir, encaminhar, expedir e controlar atos administrativos, documentos e processos;

I - providenciar serviços de reprografia e encadernação;

III - manter atualizado o sistema informatizado de controle de documentos e processos no Gabinete do Ministro; e

IV - promover a movimentação e guarda dos documentos classificados como sigilosos, de interesse do Gabinete.

Art. 19. Ao Serviço de Documentação - SEDOC compete:

I - receber e realizar a triagem das correspondências dirigidas ao Ministro, bem como às demais autoridades que integram o Gabinete do Ministro;

II - receber, conferir e distribuir internamente os documentos e processos encaminhados ao Gabinete do Ministro;

III - realizar a movimentação dos processos para as unidades integrantes do Ministério; e

IV - manter atualizadas as informações sobre os documentos e processos no sistema informatizado de acompanhamento, quando em trâmite no Gabinete do Ministro.

Art. 20. Ao Serviço de Registro e Expedição - SEREX compete:

I - protocolar e distribuir as correspondências e os expedientes administrativos recebidos no Gabinete do Ministro;

II - encaminhar os expedientes dirigidos às unidades internas e órgãos externos; e

III - expedir as correspondências de interesse do Gabinete do Ministro.

Art. 21. Ao Serviço de Arquivo - SEARQ compete:

I - controlar e manter arquivo atualizado dos expedientes no âmbito do Gabinete do Ministro;

II - preservar os arquivos sob sua guarda atendendo, quando for o caso, as solicitações de consultas; e

III - efetuar a transferência dos documentos mantidos provisoriamente no Gabinete do Ministro ao Arquivo Geral.

Art. 22. À Divisão de Assistência Técnica - DIATE compete:

I - promover a publicação de atos oficiais no Diário Oficial da União e em Boletim Interno, quando for o caso;

II - acompanhar, no Diário Oficial da União, matérias de interesse do Ministério;

III - prestar apoio às atividades de cadastramento funcional e recebimento de atestados médicos dos servidores em exercício no Gabinete do Ministro, para posterior encaminhamento ao setor competente; e

IV - preparar os formulários de frequência e de pedido de alterações de férias dos servidores em exercício no Gabinete, para posterior encaminhamento ao setor responsável.

Art. 23. À Divisão de Atividades Auxiliares - DIAUX compete:

I - planejar, organizar e controlar as atividades de administração de bens, material de consumo e serviços gerais necessários às unidades do Gabinete; e

II - prestar apoio às unidades do Gabinete nas suas necessidades de transportes, comunicações e instalações físicas.

Art. 24. Ao Serviço de Controle - SECONT compete:

I - controlar o estoque de material de consumo, para atendimento das áreas que integram o Gabinete do Ministro;

II - auxiliar no controle dos bens patrimoniais à disposição do Gabinete, elaborando, periodicamente, o inventário; e

III - zelar pela conservação dos ambientes que compõem o Gabinete do Ministro e dos bens de uso comum, devendo acionar o setor responsável pela manutenção e limpeza, quando necessário.

Art. 25. Ao Serviço de Apoio Operacional - SEAPO compete:

I - desenvolver atividades de apoio necessárias ao Gabinete do Ministro;

II - processar as propostas de concessões de diárias e passagens nacionais dos servidores do Gabinete do Ministro; e

III - controlar e auxiliar na utilização dos suprimentos de fundos disponibilizados a servidores em exercício no Gabinete do Ministro, no que se refere à aquisição de material de consumo e contratação de serviços.

À Assessoria Internacional – ASINT, nos termos do disposto no artigo 26, da Portaria nº 250, de 31 de outubro de 2012, compete:

Art. 26. À Assessoria Internacional - ASINT compete:

I - subsidiar o Ministro na condução de assuntos pertinentes a organismos e fóruns internacionais, entidades e governos estrangeiros;

II - coordenar e supervisionar as atividades de caráter internacional, sempre em estreito entendimento com os demais órgãos do Ministério e entidades vinculadas, em estrita observância aos ditames da política externa brasileira;

III - colaborar na organização de eventos internacionais;

IV - circunstanciar informações das atividades desenvolvidas;

V - encarregar-se da tradução/versão de expedientes e documentos em geral;

VI - processar as solicitações de afastamento do País de servidores do Ministério e entidades vinculadas; e

VII - organizar e proceder aos preparativos das viagens internacionais do Ministro de Estado.

A ASINT conta com duas divisões e um serviço, cujas competências são descritas nos artigos 27 a 29 da mencionada Portaria:

Art. 27. À Divisão de Relações Bilaterais - DIRB compete:

I - participar das negociações e ajustes de acordos, convênios, projetos e outros instrumentos bilaterais de interesse setorial, de modo a subsidiar o Ministério das Relações Exteriores na formulação da posição brasileira junto aos governos estrangeiros; e

II - coordenar e acompanhar programas e projetos de cooperação bilateral.

Art. 28. À Divisão de Relações Multilaterais - DIRM compete:

I - participar de negociações de temas e instrumentos multilaterais, de interesse setorial, de modo a subsidiar o Ministério das Relações Exteriores, na formulação e consolidação da posição brasileira junto a organismos e fóruns internacionais; e

I - coordenar e acompanhar programas e projetos de cooperação multilateral.

Art. 29. Ao Serviço de Apoio - SEAP compete:

I - desempenhar atividades administrativas;

II - manter atualizado e organizado o arquivo documental; e

III - preparar os expedientes relativos a afastamento do País de servidores do Ministério e das entidades vinculadas.

À Assessoria de Eventos e Cerimonial – ASSEC, nos termos do disposto no artigo 30, da Portaria nº 250, de 31 de outubro de 2012, compete: *“planejar, coordenar, orientar e acompanhar a execução das atividades de Eventos e de Cerimonial do Gabinete do Ministro”*.

Até a publicação da Portaria nº 250, de 31 de outubro de 2012, algumas das atividades da ASSEC eram exercidas pela Divisão de Relações Públicas – DIREP, vinculada à Assessoria de Comunicação Social. A ASSEC conta com uma Divisão e Serviços, cujas competências estão descritas nos artigos 31 a 33 da mencionada Portaria:

Art. 31. À Divisão de Eventos e Cerimonial - DIVEC compete:

I - zelar pela observância das normas do Cerimonial Público nas solenidades a que o Ministro comparecer, conforme legislação vigente;

II - promover e executar as atividades de apoio logístico voltadas ao atendimento direto, pessoal e imediato do Ministro;

III - elaborar e expedir convites para solenidades oficiais do Ministério dos Transportes com a presença do Ministro;

IV - receber e acompanhar as autoridades brasileiras e estrangeiras em visita ao Ministério;

V - auxiliar na organização de reuniões com a presença do Ministro;

VI - proceder ao encaminhamento dos pedidos de segurança do Ministro às autoridades competentes;

VII - organizar as recepções das solenidades a serem realizadas no âmbito do Ministério;

VIII - planejar e organizar as viagens oficiais do Ministro;

IX - elaborar e divulgar a agenda de viagens nacionais do Ministro, conforme orientação do Chefe de Gabinete do Ministro;

X - informar às autoridades competentes a participação do Ministro em solenidades e recepções oficiais;

XI - realizar viagens precursoras quando da necessidade de preparar a logística para a chegada do Ministro em suas visitas oficiais às Unidades da Federação ou ao exterior, bem como viagens precursoras da Presidência da República, quando da participação do Presidente da República em eventos pertinentes ao Ministério dos Transportes;

XII - organizar e coordenar os eventos oficiais internos e externos no âmbito do Ministério; e

XIII - executar outras atribuições que lhes forem cometidas pelo Gabinete do Ministro.

Art. 32. Ao Serviço de Eventos - SEREV compete:

I - supervisionar e controlar a execução das atividades de eventos em apoio ao Gabinete do Ministro;

II - acompanhar o calendário das datas comemorativas no âmbito do Ministério dos Transportes;

III - executar, em articulação com a Assessoria de Comunicação Social, as ações institucionais do Ministério por meio da elaboração de um calendário de datas comemorativas;

IV - expedir mensagens de cumprimentos aos profissionais do Ministério, alusivas às datas comemorativas em articulação com a Assessoria de Comunicação Social; e

V - organizar expedientes e registro dos atos, diplomas e condecorações.

Art. 33. Ao Serviço de Cerimonial - SERCE compete:

I - atualizar sistematicamente o cadastro de autoridades do setor público e privado de interesse do Ministério dos Transportes;

II - solicitar aeronave oficial, quando fizer necessário, para o deslocamento do Ministro em território brasileiro e estrangeiro;

III - receber, cadastrar e responder os convites enviados ao Ministro;

IV - providenciar reservas de passagens aéreas, hospedagem e embarque do Ministro em suas viagens oficiais;

V - organizar e arquivar toda a documentação da Assessoria; e

VI - prestar o apoio administrativo e logístico indispensável ao funcionamento da Assessoria.

Finalmente, à **Assessoria Socioambiental – ASSAM**, nos termos do disposto no artigo 34, da Portaria nº 250, de 31 de outubro de 2012, compete:

I - planejar, coordenar, acompanhar e supervisionar as atividades socioambientais no âmbito do Ministério dos Transportes;

II - assessorar o Ministro de Estado e as demais autoridades do Ministério no que concerne aos assuntos socioambientais;

III - propor e implementar a Política Socioambiental do Ministério dos Transportes;

IV - integrar as atividades do Ministério dos Transportes e entidades vinculadas com o objetivo de subsidiar a formulação de políticas públicas, cumprir a legislação ambiental e promover a gestão socioambiental de seus empreendimentos; e
V - representar o Ministério dos Transportes perante órgãos do Governo e participar de Conselhos, Comissões, Câmaras Técnicas ou Grupos de Trabalhos que dizem respeito à temática socioambiental.

De acordo com os artigos 35 e 37 da mencionada Portaria, a ASSAM conta com uma Coordenação e dois Serviços, se não vejamos:

Art. 35. À Coordenação de Articulação Institucional e Gestão Socioambiental - CAIG compete:

I - promover a integração das atividades do Ministério e entidades vinculadas com o objetivo de subsidiar a formulação de políticas públicas, cumprir a legislação ambiental e promover a gestão socioambiental de seus empreendimentos;

II - participar da formulação de políticas públicas intersetoriais, incluindo as iniciativas de planejamento supra-setorial;

II - participar das atividades relativas às questões socioambientais perante os órgãos do Governo Federal, bem como Conselhos, Comissões, Câmaras Técnicas ou Grupos de Trabalhos que dizem respeito à temática socioambiental; e

IV - promover e articular, em conjunto com as demais áreas do Ministério, os princípios da responsabilidade socioambiental nas atividades deste órgão.

Art. 36. Ao Serviço de Articulação Institucional - SEAI compete:

I - promover a articulação ministerial e das entidades vinculadas nas questões socioambientais; e

II - promover a participação ministerial e das entidades vinculadas em reuniões e fóruns ambientais externos, em consonância com as necessidades e interesses do Ministério dos Transportes.

Art. 37. Ao Serviço de Apoio Técnico - SEAT compete:

I - acompanhar a situação ambiental dos programas, projetos, empreendimentos e atividades do MT; e

II - acompanhar a elaboração e a tramitação de instrumentos legais que tenham interface com as áreas de transportes e meio ambiente, mais especificamente a edição de resoluções específicas para este setor.

1.4. Macroprocessos Finalísticos.

De acordo com o exposto acima, fica demonstrado que o Gabinete do Ministro não detém atribuições finalísticas, atuando apenas com a finalidade de assistir e apoiar o Ministro de Estado em sua representação política e social, em assuntos técnicos, no planejamento, coordenação e execução da política de comunicação social, bem como exercer outras atribuições que lhe forem determinadas pelo Titular da Pasta.

Sendo assim, os Macroprocessos Finalísticos do Ministério dos Transportes, de acordo com o solicitado pela Portaria TCU nº 150, de 03 e julho de 2012, serão apresentados no Relatório de Gestão da Secretaria Executiva.

1.5. Macroprocessos de Apoio

Observadas as competências regimentais, o Gabinete do Ministro no exercício de 2012, através de suas assessorias, executou atividades imprescindíveis para a atuação do titular da Pasta. Vejamos a seguir, como atuou cada uma dessas assessorias:

A **Assessoria Parlamentar – ASPAR** desempenha suas atividades no espaço físico do Ministério dos Transportes e mantém 2 (dois) servidores rotineiramente no Congresso Nacional, com a finalidade de acompanhar “in loco” todas as matérias em pauta nas Comissões e Plenários da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, que afetam ou dizem respeito à Pasta dos Transportes, bem como os pronunciamentos dos parlamentares de ambas as Casas.

A ASPAR participa das reuniões semanais, conduzidas pela Subchefia de Assuntos Parlamentares da Secretaria de Relações Institucionais, da Presidência da República, com o objetivo de discutir as matérias que estarão em Pauta na semana, tanto nas Comissões como nos Plenários das Casas Legislativas.

No acompanhamento sistemático das Comissões, três delas merecem atenção especial da ASPAR:

- Comissão de Viação e Transportes – CVT, da Câmara dos Deputados, órgão técnico responsável pelos pronunciamentos atinentes ao sistema nacional de viação, aos sistemas de transportes em geral, aos transportes rodoviário, ferroviário, aquaviário, intermunicipal, interestadual, de passageiros ou de cargas;
- Comissão de Serviços de Infraestrutura – CI, do Senado Federal, órgão técnico competente para opinar, dentre outros assuntos, sobre as matérias pertinentes a transportes de terra, água, obras públicas em geral, parcerias público-privadas e agências reguladoras e
- Comissão Mista de Planos, Orçamento Público e Fiscalização - CMO, órgão técnico composto por Deputados e Senadores, tendo como principal atribuição examinar e emitir parecer sobre os projetos de lei relativos ao Plano Plurianual, às Diretrizes Orçamentárias, ao Orçamento Anual e aos Créditos Adicionais, bem como exercer o acompanhamento e a fiscalização orçamentária.

Tabela IV: Reuniões realizadas e acompanhadas pela ASPAR.

Reuniões realizadas e acompanhadas pela ASPAR	CVT	CI	CMO
Exercício de 2012	27	16	44

Uma das atividades decorrentes do acompanhamento sistemático dos trabalhos realizados pelo Congresso Nacional resulta na elaboração, pela ASPAR, de um Informativo Parlamentar, de periodicidade semanal, encaminhado, todas as segundas-feiras, via mensagem eletrônica, aos dirigentes do Ministério, de seus órgãos, bem como aos dirigentes das Agências Reguladoras vinculadas à Pasta dos Transportes e aos do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.

Este boletim informativo condensa os principais acontecimentos do Poder Legislativo, bem como declina sobre todas as matérias atinentes ao MT que se encontrarem em pauta na semana.

Às Sextas-Feiras, de acordo com o acompanhamento realizado, é elaborado o Resultado do Informativo Parlamentar, no qual constam os resultados das apreciações realizadas pela Câmara, pelo Senado e pelo Congresso Nacional, bem como são listados todos os pronunciamentos proferidos na semana e as novas proposições apresentadas.

Quando novas proposições são apresentadas pelo Congresso Nacional, cabe à ASPAR analisá-las e encaminhá-las aos órgãos competentes da Pasta dos Transportes ou aos vinculados, para apreciação e emissão de parecer técnico e ou jurídico. Os pareceres retornam à ASPAR, que após exame, procede o encaminhamento dos mesmos à Subchefia de Assuntos Parlamentares da Secretaria de Relações Institucionais da Presidência da República para subsidiar a posição Governamental.

As principais proposições analisadas pela ASPAR são:

- Requerimentos de Informação
- Indicações
- Projetos de Lei
- Medidas Provisórias/ Projeto de Lei de Conversão

Os Requerimentos de Informação - RI apresentados pelos parlamentares do Congresso Nacional merecem da ASPAR maior atenção, na medida em que o seu não atendimento no prazo de 30 dias, a contar do recebimento oficial, importa na configuração de crime de responsabilidade do Ministro do Estado. Os RI são analisados e encaminhados por esta Assessoria aos setores responsáveis pela elaboração de resposta. Devidamente respondidos, compete à ASPAR a elaboração do Aviso Ministerial que encaminha a resposta técnica e ou jurídica à Primeira Secretaria de ambas as Casas do Congresso Nacional. No ano de 2012 foram apresentados no Senado Federal 11 Requerimentos de Informação e na Câmara dos Deputados 41, totalizando 52.

As Indicações são proposições através das quais se sugere a um outro Poder a adoção de determinada providência, a realização de um ato administrativo ou de gestão ou ainda o envio de projeto de iniciativa exclusiva. Apresentadas pelos parlamentares do Congresso Nacional, as Indicações são recebidas por esta ASPAR por meio de ofício elaborado pela Casa Civil da Presidência da República. Após análise, são encaminhadas aos setores competentes do Ministério dos Transportes, das Agências e do DNIT, para a devida resposta quanto à sugestão apresentada pelo parlamentar. Compete à ASPAR o encaminhamento da resposta técnica e ou jurídica à Casa Civil. Das 56 Indicações formuladas pela Câmara dos Deputados sugerindo ações no âmbito da Pasta dos Transportes, durante o ano de 2012, 24 já foram respondidas e encaminhadas à Casa Civil por meio de ofício elaborado pela ASPAR e subscrito pelo titular da Chefia de Gabinete.

Os Projetos de Lei, as Medidas Provisórias – Projeto de Lei de Conversão, as Emendas Parlamentares e os Substitutivos às matérias em tramitação no Congresso Nacional, afetas ao Ministério dos Transportes, são acompanhados metodicamente pela ASPAR desde a sua edição até o momento da sua promulgação/sanção ou veto presidencial.

No exercício de 2012, quanto aos Projetos de Lei, temos:

- Número de Projetos de Lei apresentados na Câmara dos Deputados: 66;
- Número de Projetos de Lei apresentados no Senado Federal: 12;
- Número de Projetos de Lei do Congresso Nacional apresentados pelo Poder Executivo: 8 e,
- Número de Projetos de Lei sancionados pelo Presidente da República: 16.

No que tange às Medidas Provisórias, 2012 apresentou os seguintes números:

- Número de Medidas Provisórias editadas: 45;
- Número de Medidas Provisórias promulgadas/sancionadas: 20.

À ASPAR compete, ainda, a recepção de toda a documentação enviada ao Ministério oriunda do Congresso Nacional. Após análise, são registrados os pleitos dos parlamentares e encaminhados aos órgãos, tanto do Ministério quanto dos entes vinculados. Cabe à Assessoria o acompanhamento dos pedidos e a elaboração das respostas com base nas informações técnicas e ou jurídicas, a serem encaminhadas pelo Gabinete do Ministro. Durante o exercício de 2012 foram formulados pelo Poder Legislativo 431 pleitos.

Cabe à ASPAR acompanhar o Ministro de Estado dos Transportes e as autoridades da Pasta e Órgãos Vinculados, quando em visita ao Congresso Nacional, seja para proferir palestra, seja para participar de Audiências Públicas, sempre atendendo convite ou convocação formulados por meio de Requerimentos dos parlamentares.

No exercício de 2012, registramos o acompanhamento de autoridades do Ministério dos Transportes e ou órgãos vinculados em 18 Audiências Públicas na Câmara, 08 no Senado Federal e 09 no Congresso Nacional - Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização.

No ano de 2012, mais precisamente em 06 de dezembro de 2012, o Governo Federal editou a Medida Provisória nº 595, que “Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências.” Portanto, ficam transferidas à Secretaria de Portos da Presidência da República, as competências que eram do Ministério dos Transportes e do DNIT quanto aos portos fluviais e lacustres, bem como a vinculação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ.

A ASPAR participa, mensalmente, das reuniões conduzidas pela Subchefia de Assuntos Federativos da Secretaria de Relações Institucionais da Presidência da República e no decorrer de 2012 registrou e acompanhou 217 pleitos oriundos das Prefeituras Municipais, Assembleias Legislativas Estaduais e das Câmaras de Vereadores.

Cabe esclarecer que no ano de 2012 ocorreram as eleições para os cargos de Prefeitos e Vereadores dos Municípios Brasileiros, evento este que contou com o acompanhamento desta Assessoria, dada a forte atuação dos parlamentares do Congresso Nacional.

As ações e o desenvolvimento das tarefas da Assessoria Parlamentar seguem a orientação do Gabinete do Ministro. É importante afirmar que os objetivos da ASPAR são alcançados quando das respostas tempestivas a quaisquer questionamentos, quando do acompanhamento de Audiências realizadas no Congresso Nacional, quando do subsídio de posição governamental para Proposições em tramitação. Portanto, metas são traçadas e alcançadas cotidianamente.

A Assessoria de Comunicação Social – ASCOM, por sua vez, realizou as seguintes atividades:

- interface entre autoridades do Ministério de profissionais da imprensa no desempenho de suas tarefas (levantamento de pautas; entrevistas; divulgação de relatórios de gestão; reportagens, captação de imagens fotográficas e de vídeo; cobertura de eventos especiais e atividades gerais constantes da agenda do senhor ministro, e demais autoridades do Ministério dos Transportes);
- cobertura de viagens; agenda oficial das autoridades em todo o território nacional; divulgação e publicação de informações de interesse do Ministério dos Transportes nos diversos meios de comunicação da imprensa nacional e regional; e
- demais atividades decorrentes do relacionamento com a mídia.

No ano de 2012, contou com as seguintes empresas terceirizadas contratadas para prestarem os serviços abaixo mencionados:

Tabela V: Empresas contratadas que prestaram serviços de Comunicação Social.

Empresa	Objeto	Valor Mensal (R\$)
EBC Empresa Brasil de Comunicação Contrato N° 41/2010	fornecimento de Mídia Impressa	14.535,00
BG Press Fotojornalismo Contrato N° 05/2011	serviços fotográficos	4.833,00
Consultoc Contrato N° 11/2011	web clipping	1.750,00
Clip & Clipping Contrato N° 024/2005	clipping televisivo	5.833,30
RRN Comunicação Contrato N° 27/2007	assessoria de imprensa	73.416,55
LINK/BAGG	Serviços de publicidade	*14.000.000,00

(* valor anual)

A gestão dos contratos acima relacionados foi subdelegada à servidora Dulce Raquel Zanetti da Silva, que, durante o ano de 2012, atestou as notas fiscais referentes à prestação dos serviços prestados.

O Contrato firmado com a empresa RRN Consultoria teve sua vigência encerrada em 23/05/2012, tendo sido objeto de licitação por parte deste Órgão por meio do Pregão n° 47/2012. Embora o novo contrato tenha sido assinado em 10/12/2012, com a vencedora do certame, a empresa Ideorama Comunicação Ltda, a execução dos serviços iniciou-se em janeiro de 2013.

O Contrato celebrado com a empresa Clip e Clipping encerrou sua vigência em 24/08/2011 e não foi objeto de nova contratação por parte deste Órgão, até o momento.

Publicidade:

O Contrato n° 14/2009-MT firmado com a empresa LINK Bagg Comunicação, para a execução dos seguintes serviços de publicidade, teve a fiscalização da servidora Sheila Santos Portal e contemplou os seguintes serviços:

- a) Estudo, concepção, criação, execução interna, supervisão da execução externa e distribuição de campanhas, peças e materiais publicitários;
- b) Pesquisas de pré-teste e pós-teste vinculadas à concepção e criação de campanhas, peças e materiais publicitários;
- c) Elaboração de marcas, de expressões de propaganda, de logotipos e outros elementos de comunicação visual.

É de competência da área de publicidade, gerar as demandas, supervisionar, acompanhar a execução dos serviços contratados e verificar o cumprimento das especificações técnicas, podendo rejeitá-los, no todo ou em parte, quando não corresponderem ao desejado ou especificado, bem como atestar o

trabalho e as respectivas notas fiscais para pagamento dos serviços, após a entrega do material ou serviço concluído.

Ações de publicidade realizadas em 2012

Veiculação de campanha de utilidade pública de prevenção de acidentes visando mobilizar a sociedade em geral para a importância e a necessidade da educação no trânsito nas rodovias federais e privatizadas como forma de prevenir acidentes por motivos como imprudência, bebidas e excesso de velocidade, lembrando os conceitos básicos de educação e responsabilidade ao volante. A proposta da campanha é contribuir para a formação dos motoristas e seu comportamento nas estradas para que o número de acidentes seja cada vez menor.

Essa campanha foi produzida e lançada no segundo semestre de 2011 e continuou a ser veiculada no exercício de 2012, nos meios de comunicação televisão e rádio.

A veiculação ocorreu nas principais praças com maiores índices de acidentes, com uma programação diversificada.

Férias:

Veiculação dos filmes "Família" e "Sonhos" no período de 5 a 15 de janeiro de 2012.

Carnaval:

Veiculação dos filmes "Família" e "Sonhos" no período de 12 a 19 de fevereiro de 2012.

Semana Santa:

Veiculação do filme "Família" e do spot "Evite Acidentes" no período de 1 a 6 de abril de 2012.

Com vista a dar continuidade ao planejamento de comunicação de 2012 e para obtenção de resultados efetivos no processo educativo do motorista, foi realizada uma pesquisa qualitativa que avaliou, junto a públicos específicos, conceitos, argumentos, abordagens criativas e linguagens os quais subsidiaram a elaboração da campanha publicitária lançada no final do ano de 2012 e o planejamento de comunicação para o próximo ano.

Em conformidade com os direcionamentos apontados pela pesquisa foi criada a campanha "A culpa não morre nunca" composta de um filme com duas versões (30'' e 60''), um spot para rádio (30'') e diversas peças para internet.

Essa campanha teve o lançamento no dia 28 de dezembro de 2012 em rede nacional de TV (fechada e aberta) e foi veiculada até o dia 5 de janeiro/13, também nos meios: internet e rádio.

A **Assessoria Internacional – ASSINT** realizou as suas atividades pautando-se em orientações superiores e nas diretrizes emanadas do Ministério das Relações Exteriores.

Comissões Bilaterais:

A ASINT/MT participa de comissões mistas bilaterais com países fronteiriços, estando em andamento importantes projetos de integração da infraestrutura física, tais como:

Argentina

- Novas travessias rodoviárias sobre o rio Uruguai: Estudo de viabilidade contratado no início de 2012, entre o DNIT e o Consórcio IATASA/ATEC/GRIMAU/BALLCONS. No início de dezembro foi assinado termo aditivo ao contrato, visando acelerar a emissão da ordem de serviço, segundo o qual caberá à parte argentina efetuar o pagamento das primeiras parcelas referentes ao custo total do estudo.

- Ponte internacional Uruguaiana/Paso de Los Libres sobre o rio Uruguai: Após inspeção por técnicos brasileiros e argentinos, foi constatada a necessidade de recuperação da ponte, mas a parte brasileira ainda não deu início ao processo de elaboração do edital de licitação.
- Ponte internacional sobre o rio Peperi-Guaçu, ligando as Cidades de Paraíso-SC, Brasil, e San Pedro, na Província de Misiones, Argentina (BR-282/SC e Ruta 14): Acordo para a construção da ponte assinado em 31 de janeiro de 2011, ainda em tramitação no Congresso Nacional e no Parlamento Argentino.
- Corredor Ferroviário Bioceânico: O BNDES concluiu os estudos de viabilidade para a implantação desse corredor, a partir de Paranaguá-PR, Brasil, passando pelo Paraguai e Argentina, chegando aos portos do Pacífico, no Chile. O assunto não evoluiu por parte de nenhum dos países envolvidos. No Brasil, resta concluir o trecho de 130 km entre Cascavel e Foz do Iguaçu e construir uma ponte internacional entre Foz do Iguaçu e Ciudad del Este, no Paraguai.

Bolívia

- Ponte internacional sobre o rio Mamoré, ligando as cidades de Guajará-Mirim-RO e Guayaramerín: O DNIT assinou termo aditivo com o consórcio liderado pela empresa JDS para reformulação do projeto da ponte, apresentando solução de engenharia com redução de 50% dos custos. A revisão do projeto e sua aprovação pelo DNIT deverão efetivar-se até o início de 2013. Quanto à parte ambiental, o EIA/RIMA foi concluído e a LP emitida pelo IBAMA é válida até 2014.

Guiana Francesa

- Ponte internacional sobre o rio Oiapoque, ligando as cidades de Oiapoque-AP e Saint-Georges de l'Oyapock: As edificações de fronteira foram contratadas pelo DNIT mediante licitação através do Regime Diferenciado de Contratação de Obras Públicas (RDC), cujo aviso foi publicado no Diário Oficial da União em 03/09/2012. A obra de construção do prédio deverá ser concluída no final de 2013, quando estará em condições de ser devidamente ocupado. Quanto aos acessos, as obras estão em andamento, a cargo do Governo do Estado do Amapá, mediante convênio com o DNIT. Em dezembro, durante visita da Presidenta da República a Paris, foi assinado o Acordo entre Brasil e França referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas.

Paraguai

- Segunda ponte internacional sobre o rio Paraná, ligando Foz do Iguaçu/Porto Meira-PR e Presidente Franco: Projeto executivo concluído e encaminhado, em novembro, por via diplomática, à apreciação da parte paraguaia. O edital para a contratação da obra está em fase de elaboração pelo DNIT.

Peru

- Em dezembro, foi assinado Memorando de Entendimento entre Brasil e Peru para Cooperação em Matéria de Interconexão Ferroviária, com vistas a dar início ao exame das questões referentes à viabilidade dessa interconexão.

Uruguai

- Ponte Barão de Mauá sobre o rio Jaguarão, ligando as cidades de Jaguarão-RS e Rio Branco (BR-116/RS): O projeto básico referente à recuperação da ponte foi concluído e o projeto executivo de engenharia está em andamento. Na verificação das pendências relativas aos preços, o DNIT aprovou, até dezembro, mais de 60% dos 300 preços novos.
- Segunda ponte internacional sobre o rio Jaguarão, ligando as cidades de Jaguarão-RS e Rio Branco: O DNIT finaliza em dezembro a análise do projeto de engenharia elaborado pela

empresa Enecon. A licitação da obra está prevista para o primeiro trimestre de 2013, pelo Regime Diferenciado de Contratação de Obras Públicas – RDC. Está prevista para março de 2013 a realização da audiência pública. Quanto à questão ambiental, em setembro o IBAMA aprovou o EIA/RIMA.

- Adequação do Segmento Ferroviário Cacequi/Santana do Livramento: De 2 a 5 de dezembro técnicos da concessionária ALL e da ANTT percorreram os trechos entre Montevideu e Rivera e Cacequi/Santana do Livramento. Dependendo da análise conclusiva dessa inspeção técnica, o trecho poderá ser inaugurado brevemente.
- Hidrovia Uruguai-Brasil: Iniciada em maio a dragagem da Lagoa Mirim/Canal do Sangradouro, incluindo 10 km nas proximidades do Porto de Santa Vitória do Palmar, a ser concluída em junho de 2013. Outras obras de dragagem estão previstas em trechos da Lagoa dos Patos e nos rios Jacuí, Caí, dos Sinos e Lago Guaíba, além da reforma da barragem/eclusa do Canal de São Gonçalo.

Cooperação Multilateral:

Em relação à cooperação multilateral, a ASINT participa e acompanha os assuntos tratados no escopo do MERCOSUL/União Europeia, do Conselho da Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN/UNASUL), da Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA) e da Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos (CELAC).

No que tange a essa última, a ASINT participou da 1ª Reunião Ministerial sobre Infraestrutura para a Integração Física dos Transportes, das Telecomunicações e da Integração Fronteiriça da CELAC, realizada em Santiago do Chile, de 24 a 26 de outubro de 2012. A CELAC foi constituída em fevereiro de 2010 e entrou em funcionamento em dezembro de 2011, durante a Cúpula de Chefes de Estado e de Governo realizada em Caracas, Venezuela. Fazem parte dessa instituição regional os 33 Estados da América Central, Caribe e América do Sul. Atualmente, a presidência pro tempore é exercida por Cuba. A reunião teve por objetivo acordar o “Plano de Ação de Santiago”, que será submetido à apreciação dos Chefes de Estado e de Governo na 1ª Cúpula da CELAC, que se realizará nos dias 27 e 28 de janeiro de 2013 em Santiago do Chile.

Durante a reunião, que contou com delegações dos 33 países, realizaram-se exposições, painéis, debates e mesas redondas abordando temas como: iniciativas regionais de infraestrutura, convergência dos sistemas de regulamentação de transporte, banda larga para o desenvolvimento, integração fronteiriça, integração para o transporte aéreo interregional e serviços portuários. Os mandatários da CELAC deram instruções para reforçar o apoio às iniciativas de infraestrutura regionais em andamento e para acelerar a convergência dos sistemas de regulamentação e controle do transporte, além de avançar no intercâmbio de experiências bem sucedidas. Entre estas se incluem o Projeto Mesoamérica, na sub-região centro-americana; o Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN), no âmbito da UNASUL; e os projetos da Comunidade do Caribe (CARICOM).

Cooperação Bilateral:

No âmbito da cooperação bilateral, as atividades se concentram no fortalecimento institucional e visam à transferência ou absorção de experiências, tecnologias e conhecimentos específicos em transportes, através do envio/vinda de especialistas e da organização de workshops, seminários e reuniões de trabalho. Nesse particular, os principais países parceiros são os Estados Unidos, França, Holanda e Bélgica.

Delegações Estrangeiras:

No decorrer de 2012 a ASINT acompanhou o Ministro dos Transportes em audiências com 20 autoridades estrangeiras e suas delegações, que vieram assinar instrumentos internacionais ou tratar de temas relativos à cooperação bilateral; investimentos em projetos brasileiros, especialmente aqueles ligados à realização da Copa do Mundo 2014 e Olimpíadas 2016; implantação do Trem de

Alta Velocidade; e outros assuntos de interesse das partes. Foram comitivas vindas da Alemanha, Bélgica, China, Cingapura, Coreia do Sul, Espanha (duas), Estados Unidos (três), França, Guiné-Bissau, Holanda, Itália, Japão, Nigéria, Paraguai, Peru, Quênia e Zimbábue.

Diversos:

A Assessoria Internacional atuou na tradução, na elaboração e na análise de vários textos de instrumentos internacionais e documentos afins.

Perspectivas da área internacional

A estabilidade da economia brasileira tende a atrair cada vez mais investimentos estrangeiros em grandes projetos de transportes, em especial nas áreas ferroviária e rodoviária, abrindo novas oportunidades de parcerias e absorção de conhecimentos relevantes para o setor.

Esse cenário certamente continuará propiciando a formação de novas parcerias, vinda de missões governamentais e empresariais de vários países e a ida de autoridades e especialistas brasileiros, com o objetivo de tratar de questões relativas à cooperação técnica/tecnológica, à troca de experiências, à participação em projetos de interesse mútuo e à integração física do Brasil com os países fronteiriços.

A Assessoria Administrativa – ASSAD, por sua vez, é responsável pela tramitação de todos os assuntos que chegam ao Gabinete do Ministro, sendo responsável, ainda, pela análise e encaminhamento daqueles que não integram o rol de atribuições das Assessorias: Parlamentar, Comunicação Social e Internacional.

A análise feita pela ASSAD busca proceder à definição, instrução e destinação do assunto, e no caso de retorno da instrução, confirmar, corrigir e adequá-lo, antes de ser submetido à apreciação do Sr. Ministro.

Como responsável por todos os assuntos que entram no GM, a ASSAD contou com o apoio da DIADI, que é a responsável por fazer uma triagem, para verificar se existe prazo, se é assunto novo ou se diz respeito a assunto já registrado no Sistema Integrado de Acompanhamento de Documentos e Processos - SICAP. Se for assunto novo, o mesmo é distribuído para registro no SICAP e encaminhado à assessoria responsável pela matéria. Se o expediente já foi cadastrado no MT, este é juntado a uma cópia dos antecedentes e encaminhado para registro no SICAP, em seguida, é distribuído às assessorias competentes para análise.

Ao cadastrar os documentos no SICAP, a DIADI extrai do assunto principal algumas palavras chave e as registra no sistema, com o objetivo de facilitar sua localização em futuras pesquisas.

Após análise pelas áreas competentes, a DIADI providencia os encaminhamentos por elas definidos, normalmente, através de memorandos, memorandos – circulares, cartas, ofícios, ofícios – circulares, papeletas, despachos e outros.

No exercício de 2012, foram expedidos pelo GM os seguintes documentos:

Tabela VI: Documentos expedidos pelo GM

Tipo	Quantidade
Aviso	169
Aviso - Circular	01
Carta	076
Fax (com numeração)	00
Memorando	1.428
Memorando-Circular	017
Nota Informativa	007

Ofício	2.430
Ofício-Circular	008
Pronunciamentos	00
Despachos Numerados	659
Papeleta de providencias	1.736
Total	6.531

A DIADI é responsável, ainda, pelo encaminhamento das frequências, férias e licenças-médicas à Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas – COGEP; recebimento e distribuição dos contra cheques e comprovantes de rendimentos de cada servidor, bem como organização das faturas telefônicas do GM.

Já à Divisão de Assistência Técnica –DIATE, compete promover a publicação e o acompanhamento dos atos oficiais assinados pelo Ministro, bem como acompanhar, no Diário Oficial da União – D.O.U, as matérias de interesse do Ministério.

Os atos encaminhados à Imprensa Nacional são: portarias, despachos de afastamentos do país, julgamentos, extratos de convênio, retificações, entre outros.

A DIATE realiza o acompanhamento do Diário Oficial, de todos os assuntos que dizem respeito ao Ministério dos Transportes, ocasião em que, confirmada a publicação de determinada matéria de responsabilidade do GM, certifica no documento que deu origem à publicação: a data, número do diário, página e seção, em seguida devolve o assunto à Assessoria Administrativa para despacho conclusivo da tramitação no Gabinete.

Cabe ressaltar que após a publicação de um ato de nomeação é fornecido ao nomeado todos os documentos necessários ao seu cadastro funcional, para, após preenchimento, encaminhá-los à Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas do MT.

No exercício de 2012, foram enviados à Imprensa Nacional, para publicação, os seguintes atos:

Tabela VII: Atos enviados à Imprensa Nacional.

Tipo	Quantidade
Despachos	
despacho de afastamento do país	102
outros assuntos	04
Portarias	
Pessoal	120
PADs e /Sindicâncias	81
Interministerial	01
Regulamentares	78
Conjunta	01
Total de Portarias	
Julgamento	
Extrato de Convênio	02
Total de atos publicados	389

Obs.: Tramitam ainda na ASSAD as Portaria Conjuntas – Ministério dos Transportes e a Procuradoria Geral Federal – para constituição de comissões disciplinares e das Portarias Interministeriais originadas em outros Ministérios.

No mesmo período, foram registradas as seguintes tramitações de documentos e processos no âmbito do GM:

Entrada de documentos

Data	Quantidade
01/01/2012 a 31/12/2012	5.117

Saída de documentos

Data	Quantidade
01/01/2012 a 31/12/2012	4.753

Documentos encaminhados para guarda na biblioteca

Data	Quantidade
01/01/2012 a 31/12/2012	08

Entrada de processos

Data	Quantidade
01/01/2012 a 31/12/2012	821

Saída de processos

Data	Quantidade
01/01/2011 a 31/12/2011	855

Outros atos registrados e encaminhados pelo GM são as Exposições de Motivo que, atualmente, tramitam pelo Sistema de Geração e Transmissão de Documentos Oficiais – SIDOF, com a finalidade de levar ao conhecimento do Sr. Presidente da República informações sobre determinados assuntos, proposições de medidas, bem como submeter à sua consideração projetos de atos normativos.

No exercício de 2012, foram registradas e enviadas as seguintes Exposições de Motivos:

Tabela VIII: Exposição de Motivos do Ministério dos Transportes

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - EXPOSIÇÕES DE MOTIVOS - 2012		
EXPOSIÇÃO DE MOTIVO	ASSUNTO	SITUAÇÃO ATUAL
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00001/MT, de 12/01/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.032977/2011-94</p> <p>Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Itajaí, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00002/MT, de 12/01/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.099745/2011-16.</p> <p>Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fluminense S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Rio Bonito, no Estado do Rio de Janeiro.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00003/MT, de 12/01/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.093002/2011-32.</p> <p>Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da ViaBahia Concessionária de Rodovias S/A, o imóvel que menciona, localizado no Município de Amélia Rodrigues, no Estado da Bahia.</p>	<p>DECRETO DE 31 DE OUTUBRO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 01 de novembro de 2012, seção 1, página 03.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00004/MT, de 12/01/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.090551/2011-55</p> <p>Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Embu das Artes, no Estado de São Paulo.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>

<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00005/MT, de 12/01/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.074922/2011-51. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fernão Dias S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Betim, no Estado de Minas Gerais.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00006/MT, de 12/01/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.083890/2011-85. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Planalto Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Curitiba, no Estado do Paraná.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00007/MT, de 12/01/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.104493/2011-54. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Planalto Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Curitiba, no Estado do Paraná.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00008/MT, de 12/01/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.090553/2011-44. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Jacupiranga, no Estado de São Paulo.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00009/MT, de 12/01/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.051871/2011-90. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, o imóvel que menciona, localizado no Município de São José, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>DECRETO DE 31 DE OUTUBRO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 01 de novembro de 2012, seção 1, páginas 03 e 04.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00010/MT, de 12/01/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.098598/2011-67. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da ViaBahia Concessionária de Rodovias S/A, o imóvel que menciona, localizado no Município de Vitória da Conquista, no Estado da Bahia.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00011/MT, de 12/01/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.079143/2011-42. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Colombo, no Estado do Paraná.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00012/MT, de 12/01/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.043052/2011-29. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da CONCER – Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio, os imóveis que menciona, localizados no Município de Petrópolis, no Estado do Rio de Janeiro.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>

<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00013/MT, de 12/01/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.091928/2011-93. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Miracatu, no Estado de São Paulo.</p>	<p>DECRETO DE 17 DE JULHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 18/07/2012, seção 01, pág. 01</p>
<p><u>EM PARA MENSAGEM</u> EM N° 00014/MT, de 10/02/2012</p>	<p>Indica o nome de MARIO RODRIGUES JUNIOR, para ser reconduzido ao cargo de Diretor Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT</p>	<p><u>Mensagem da Presidenta n° 63</u>, de 29/02/2012. Publicada no Diário Oficial da União de 01/03/2012, seção 01, página 2.</p>
<p><u>EM PARA MENSAGEM</u> EM N° 00015/MT, de 15/02/2012</p>	<p>Indica o nome do Senhor HEDERVERTON ANDRADE SANTOS, que indico para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT</p>	<p><u>Mensagem da Presidenta n° 64</u>, de 29/02/2012. Publicada no Diário Oficial da União de 01/03/2012, seção 01, página 2.</p>
<p><u>DECRETO NORMATIVO</u> EM N° 00016/MT, de 13/03/2011</p>	<p>Processo MT n° 50000.007595/2012-44 Altera o Anexo I do Decreto n° 4.130, de 13 de fevereiro de 2002, que aprova o Regulamento e o Quadro Demonstrativo dos Cargos Comissionados Técnicos da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00017/MT, de 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.138844/2011-21 Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, o imóvel que menciona, localizado no Município de São José dos Pinhais, no Estado do Paraná.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 14</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00018/MT, de 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.112228/2011-40. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fluminense S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Niterói, no Estado do Rio de Janeiro.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00019/MT, de 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50505.054745/2011-47. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da CON CER – Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio, os imóveis que menciona, localizados no Município de Petrópolis, no Estado do Rio de Janeiro.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 9</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00020/MT, de 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.112229/2011-94 Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Cajati, no Estado de São Paulo.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 20.</p>

<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00021/MT, de 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.138633/2011-98.</p> <p>Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de São José, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 11</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00022/MT, de 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50505.055764/2011-91.</p> <p>Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Rodovia do Aço S/A, o imóvel que menciona, localizado no Município de Três Rios, no Estado do Rio de Janeiro.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 19 e 20.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00023/MT, de 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.079145/2011-31.</p> <p>Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A, o imóvel que menciona, localizado no Município de Miracatu, no Estado de São Paulo.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 15.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00024/MT, 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.138935/2011-66.</p> <p>Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Balneário Camboriú, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 12.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00025/MT, de 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.012185/2012-84.</p> <p>Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A, o imóvel que menciona, localizado no Município de São Lourenço da Serra, no Estado de São Paulo</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no DOU de 20/06/2012, seção 01, pág. 17 e 18.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00026/MT, de 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50505.051691/2011-68</p> <p>Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da CONCER – Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio, os imóveis que menciona, localizados no Município de Petrópolis, no Estado do Rio de Janeiro.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 13.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00027/MT, de 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.076654/2011-11.</p> <p>Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fluminense S/A, o imóvel que menciona, localizado no Município de Tanguá, no Estado do Rio de Janeiro.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 12</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00028/MT, de 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT n.° 50500.138750/2011-51.</p> <p>Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Curitiba, no Estado do Paraná.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 14.</p>

<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00029/MT, de 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.138807/2011-12. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, o imóvel que menciona, localizado no Município de Itajaí, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 13.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00030/MT, de 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.138961/2011-94. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Palhoça, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 15.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00031/MT, de 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50505.056790/2011-36 Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Rodovia do Aço S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Três Rios, no Estado do Rio de Janeiro.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 18 e 19.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00032/MT, de 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50505.057553/2011-92. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da CON CER – Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio, os imóveis que menciona, localizados no Município de Petrópolis, no Estado do Rio de Janeiro.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 15 a 17.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00033/MT, de 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.122400/2011-73. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, o imóvel que menciona, localizado no Município de São José dos Pinhais, no Estado do Paraná.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 17.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00034/MT, de 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.139134/2011-18. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Governador Celso Ramos, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 12</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00035/MT, de 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.082044/2011-46. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fernão Dias S/A, o imóvel que menciona, localizado no Município de Camanducaia, no Estado de Minas Gerais.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no DOU de 20/06/2012, seção 01, pág. 10 e 11</p>

<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00036/MT, de 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT nº 50505.055763/2011-46. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Rodovia do Aço S/A, o imóvel que menciona, localizado no Município de Três Rios, no Estado do Rio de Janeiro.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 11</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00037/MT, de 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT nº 50500.012183/2012-95. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Juquiá, no Estado de São Paulo.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no DOU de 20/06/2012, seção 01, pág. 13 e 14.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00038/MT, de 14/03/2012</p>	<p>Processo ANTT nº 50500.083210/2011-23 Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fluminense S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Macaé, no Estado do Rio de Janeiro.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 14 e 15.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00039/MT, de 26/03/2012</p>	<p>Processo ANTT nº 50500.138906/2011-02. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, o imóvel que menciona, localizado no Município de Tijucas do Sul, no Estado do Paraná.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 18</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00040/MT, de 26/03/2012</p>	<p>Processo ANTT nº 50500.138579/2011-81. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Biguaçu, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 11 e 12.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00041/MT, de 26/03/2012</p>	<p>Processo ANTT nº 50500.014385/2012-71. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Juitituba, no Estado de São Paulo.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 18</p>
<p><u>DECRETO PESSOAL</u> EM Nº 00042/MT, de 28/03/2012</p>	<p>Projeto de decreto propondo a exoneração, a pedido, a partir de 26 de março de 2012, de HEDER SILVA E NORONHA, do cargo de Corregedor, código DAS 101.4, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.</p>	<p>DECRETO DE 04 DE ABRIL DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 05/04/2012, seção 02, pág. 01</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00043/MT, de 28/03/2012</p>	<p>Processo ANTT nº 50500.034922/2011-19. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da concessionária Ferrovia Tereza Cristina S.A. - FTC, o imóvel localizado no Município de Içara, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20/06/2012, seção 01, pág. 15</p>

<p><u>DECRETO PESSOAL</u> EM N° 00044/MT, de 23/04/2012</p>	<p>Projeto de decreto propondo a nomeação de GERSON DIAS ALVES, para o cargo de Corregedor, código DAS 101.4, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.</p>	<p>DECRETO DE 25 DE MAIO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 28/05/2012, seção 02, pág. 01 E 2</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00045/MT, de 20/04/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.128938/2011-91. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da ViaBahia Concessionária de Rodovias S/A, o imóvel que menciona, localizado no Município de Jequié, no Estado da Bahia.</p>	<p>DECRETO DE 31 DE OUTUBRO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 01 de novembro de 2012, seção 1, página 04.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00046/MT, de 20/04/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.013568/2012-70. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Miracatu, no Estado de São Paulo.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO NORMATIVO</u> EM N° 00047/MT, de 11/05/2012</p>	<p>Processo MT n° 50000.004025/2012-01 Regulamenta a Lei n° 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV, e revoga o Decreto n° 5.621, de 16 de dezembro de 2005.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO NORMATIVO</u> EM N° 00048/MT, de 11/06/2012</p>	<p>Processo MT n° 50000.016118/2012-70 Cria a Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. - ETAV, especifica o seu capital social e dá outras providências.</p>	<p>DECRETO N° 7.755, DE 14 DE JUNHO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 15/06/2012, seção 01, página 07.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00049/MT, de 04/06/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.138666/2011-38. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Palhoça, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>Em trâmite na PR</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00050/MT, de 04/06/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.032104/2012-62. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Penha, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>Em trâmite na PR</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00051/MT, de 04/06/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.138515/2011-80. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Barra Velha, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>Em trâmite na PR</p>

<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00052/MT, de 04/06/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.020992/2012-71. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da ViaBahia Concessionária de Rodovias S/A, o imóvel que menciona, localizado no Município de Feira de Santana, no Estado da Bahia.</p>	<p>DECRETO DE 31 DE OUTUBRO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 01 de novembro de 2012, seção 1, páginas 04 e 05.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00053/MT, de 04/06/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.032084/2012-20. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de São José dos Pinhais, no Estado do Paraná.</p>	<p>DECRETO DE 31 DE OUTUBRO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 01 de novembro de 2012, seção 1, página 05.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00054/MT, de 04/06/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.032091/2012-21. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Penha, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>DECRETO DE 31 DE OUTUBRO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 01 de novembro de 2012, seção 1, páginas 05 e 06.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00055/MT, de 04/06/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50505.057087/2011-45 Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Rodovia do Aço S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Sapucaia, no Estado do Rio de Janeiro.</p>	<p>DECRETO DE 31 DE OUTUBRO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 01 de novembro de 2012, seção 1, página 12.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00056/MT, de 04/06/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.032080/2012-41. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Biguaçu, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>DECRETO DE 31 DE OUTUBRO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 01 de novembro de 2012, seção 1, página 08.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00057/MT, de 04/06/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.033435/2012-10. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Itapeçerica da Serra, no Estado de São Paulo.</p>	<p>DECRETO DE 31 DE OUTUBRO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 01 de novembro de 2012, seção 1, página 10.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00058/MT, de 04/06/2012</p>	<p>Processo ANTT n.º 50500.024348/2012-71. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Itapeçerica da Serra, no Estado de São Paulo.</p>	<p>Em trâmite na PR</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00059/MT, de 20/04/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.033439/2012-06. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Juquiá, no Estado de São Paulo.</p>	<p>Em trâmite na PR</p>

<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00060/MT, de 04/06/2012</p>	<p>Processo ANTT nº 50500.030802/2012-23. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Balneário Camboriú, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>Em trâmite na PR</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00061/MT, de 04/06/2012</p>	<p>Processo ANTT nº 50500.020738/2012-72. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Itajaí, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>DECRETO DE 31 DE OUTUBRO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 01 de novembro de 2012, seção 1, página 10.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00062/MT.</p>	<p>NÃO FOI UTILIZADA.</p>	
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00063/MT, de 04/06/2012</p>	<p>Processo ANTT nº 50500.026618/2012-89. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Miracatu, no Estado de São Paulo.</p>	<p>Em trâmite na PR</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00064/MT, de 20/04/2012</p>	<p>Processo ANTT nº 50500.032089/2012-52. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Porto Belo, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>Em trâmite na PR</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00065/MT, de 04/06/2012</p>	<p>Processo ANTT nº 50500.032102/2012-73. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Balneário Camboriú, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>DECRETO DE 31 DE OUTUBRO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 01 de novembro de 2012, seção 1, páginas 08 e 09.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00066/MT, de 14/06/2012</p>	<p>Processo MT nº 50500.032088/2012-16 Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Joinville, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>Em trâmite na PR</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00067/MT, de 18/06/2012</p>	<p>Processo ANTT nº 50500.066566/2008-05. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, total ou parcial, ou de instituição de servidão de passagem, em favor da concessionária Ferrovia Centro Atlântica S.A. - FCA, os imóveis que menciona, localizados nos Municípios de Belo Horizonte e Sabará, no Estado de Minas Gerais.</p>	<p>DECRETO DE 19 DE SETEMBRO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 20 de setembro de 2012, seção 1, página 01.</p>

<p><u>PROJETO DE LEI</u> EM N° 00068/MT, de 21/06/2012</p>	<p>Processo MT n° 50000.041818/2011-11 Altera a Lei n° 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação – SNV e outras providências.</p>	<p>ARQUIVADA. Foi substituída pela EMI N° 00080/MT/MMA/MPOG/MDIC/MCid.-MD/SEP, de 18/07/2012</p>
<p><u>DECRETO NORMATIVO</u> EMI n° 00069/MT/MP, de 22/06/2012</p>	<p>Processo MT n° 50000.063295/2009-40 Regulamenta a Lei no 11.483, de 31 de maio de 2007, no que se refere à avaliação da vocação logística dos imóveis não operacionais oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A e dá outras providências.</p>	<p>ARQUIVADA. Foi substituída pela EMI n° 196/2012/MP/MT, de 29 de agosto de 2012, do MPOG</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00070/MT, de 25/06/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.024345/2012-38. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Itapeverica da Serra, no Estado de São Paulo.</p>	<p>Em trâmite na PR</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00071/MT, de 25/06/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.138609/2011-59. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de São José, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>DECRETO DE 31 DE OUTUBRO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 01 de novembro de 2012, seção 1, página 12</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00072/MT, de 16/07/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.038839/2012-08. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Joinville, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>DECRETO DE 31 DE OUTUBRO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 01 de novembro de 2012, seção 1, páginas 10 e 11.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00073/MT, de 17/07/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.026890/2012-69. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fernão Dias S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Extrema, no Estado de Minas Gerais.</p>	<p>DECRETO DE 31 DE OUTUBRO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 01 de novembro de 2012, seção 1, páginas 09 e 10.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00074/MT, de 17/07/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.043825/2012-06. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Planalto Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados nos Municípios de Fazenda Rio Grande e Mandirituba, no Estado do Paraná.</p>	<p>Em trâmite na PR</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00075/MT, de 17/07/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.038837/2012-19. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Joinville, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>Em trâmite na PR</p>

<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00076/MT, de 17/07/2012</p>	<p>Processo ANTT nº 50500.052389/2012-58. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Balneário Camboriú, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>DECRETO DE 31 DE OUTUBRO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 01 de novembro de 2012, seção 1, página 08.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00077/MT, de 17/07/2012</p>	<p>Processo ANTT nº 50500.033952/2012-99. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de São José dos Pinhais, no Estado do Paraná.</p>	<p>DECRETO DE 31 DE OUTUBRO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 01 de novembro de 2012, seção 1, páginas 07 e 08.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00078/MT, de 17/07/2012</p>	<p>Processo ANTT nº 50500.031786/2012-96. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fernão Dias S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Betim, no Estado de Minas Gerais.</p>	<p>DECRETO DE 31 DE OUTUBRO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 01 de novembro de 2012, seção 1, páginas 06 e 07.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00079/MT, de 17/07/2012</p>	<p>Processo ANTT nº 50500.039242/2012-72. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de São José dos Pinhais, no Estado do Paraná.</p>	<p>Em trâmite na PR</p>
<p><u>PROJETO DE LEI</u> EMI Nº 00080/MT/MMA/C.C/MPOG/MDIC /MCid./MD/SEP, de 18/07/2012</p>	<p>Processo MT Nº 50000.041818/2011-11 Altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV;</p>	<p>A EM está tramitando nos Ministérios coautores. Nenhum assinou a te o momento (11/12/2012).</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00081/MT, de 19/07/2012</p>	<p>Processo ANTT nº 50500.038838/2012-55. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Itapema, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>Em trâmite na PR</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00082/MT, de 19/07/2012</p>	<p>Processo ANTT nº 50500.039722/2012-33. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Itapema, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>Em trâmite na PR</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM Nº 00083/MT, de 19/07/2012</p>	<p>Processo ANTT nº 50500.047319/2012-88. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Biguaçu, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>DECRETO DE 31 DE OUTUBRO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 01 de novembro de 2012, seção 1, página 06.</p>

<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00084/MT, de 17/07/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.048204/2012-19. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fernão Dias S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Oliveira, no Estado de Minas Gerais.</p>	<p>Em trâmite na PR</p>
<p><u>DECRETO PESSOAL</u> EM N° 00085/MT, de 06/08/2012</p>	<p>Projeto de decreto propondo a nomeação de RAFAEL VIDAL DE ABREU, para exercer o cargo de Ouvidor, código DAS 101.4, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.</p>	<p>DECRETO DE 15 DE AGOSTO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 16 de agosto de 2012, seção 1, página 01.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00086/MT, de 06/08/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.052390/2012-82. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados nos Municípios de Balneário Camboriú e Itajaí, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>DECRETO DE 31 DE OUTUBRO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 01 de novembro de 2012, seção 1, página 06.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00087/MT, de 15/08/2012</p>	<p>Medida Provisória que modifica a denominação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. – ETAV para Empresa de Planejamento e Logística S.A.- EPL</p>	<p>ARQUIVADA.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00088/MT, de 22/08/2012</p>	<p>Processo MT n° 50000.057152/2009-07 Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, total ou parcial, ou instituição de servidão de passagem, em favor da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., os imóveis que menciona, necessários à execução das obras de construção da EF-334 Ferrovia de Integração Oeste-Leste, entre os Municípios de Figueirópolis, no Estado do Tocantins e Ilhéus, no Estado da Bahia, e dá outras providências. (FIOL)</p>	<p>ARQUIVADA.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00089/MT, de 23/08/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.032105/2012-15. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Itajaí, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00090/MT, de 23/08/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.059517/2012-94. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de São José, no Estado de Santa Catarina.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00091/MT, de 23/08/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.026786/2012-74. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fernão Dias S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Careagu, no Estado de Minas Gerais.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00092/MT, de 23/08/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.032097/2012-07. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, o imóvel que menciona,</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>

	localizado no Município de Itajaí, no Estado de Santa Catarina.	
<u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00093/MT, de 24/08/2012	Processo ANTT n° 50500.057375/2012-21. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fluminense S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Niterói, no Estado do Rio de Janeiro.	Em trâmite na PR.
<u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00094/MT, de 28/08/2012	Processo ANTT n° 50500.032083/2012-85. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Governador Celso Ramos, no Estado de Santa Catarina.	DECRETO DE 31 DE OUTUBRO DE 2012, publicado no Diário Oficial da União de 01 de novembro de 2012, seção 1, página 06.
<u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00095/MT, de 30/08/2012	Processo MT n.º 50000.057152/2009-07 Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, total ou parcial, ou instituição de servidão de passagem, em favor da concessionária VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., os imóveis que menciona.	Em trâmite na PR.
<u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00096/MT, de 05/09/2012	Processo ANTT n.º 50500.059679/2012-22. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fernão Dias S.A., os imóveis que menciona, localizados no Município de Igarapé, no Estado de Minas Gerais.	Em trâmite na PR.
<u>EM PARA MENSAGEM</u> EM N° 00097/MT, de 14/09/2012	Submete à apreciação do Senado Federal o nome da Senhora NATALIA MARCASSA DE SOUZA, para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.	<u>Mensagem da Presidenta n° 545</u> , de 06/12/2012. Publicada no Diário Oficial da União de 07/12/2012, seção 01, página 12.
<u>EM PARA MENSAGEM</u> EM N° 00098/MT, de 14/09/2012	Submete à apreciação do Senado Federal o nome o nome do Senhor CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO, para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT	<u>Mensagem da Presidenta n° 544</u> , de 06/12/2012. Publicada no Diário Oficial da União de 07/12/2012, seção 01, página 12.
<u>EM PARA MENSAGEM</u> EM N° 00099/MT, de 14/09/2012	Submete à apreciação do Senado Federal o nome o nome do Senhor DANIEL SIGELMANN, para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.	<u>Mensagem da Presidenta n° 546</u> , de 06/12/2012. Publicada no Diário Oficial da União de 07/12/2012, seção 01, página 12.
<u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00100/MT, de 01/10/2012	Processo ANTT n° 50500.055874/2012-83. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fluminense S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Campos dos Goytacazes, no Estado do Rio de Janeiro.	Em trâmite na PR.
<u>MEDIDA PROVISÓRIA</u> EM N° 00101/MT, de 05/10/2012	Processo MT n° 50000.022107/2012-29. Autoriza o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, utilizar recursos federais em apoio à transferência definitiva do domínio da malha rodoviária federal para os Estados, que estava prevista na Medida Provisória n° 82, de 7 de dezembro de 2002.	Em trâmite na PR.

<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00102/MT, de 17/10/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.077628/2012-82. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Planalto Sul S/A, o imóvel que menciona, localizado no Município de Curitiba, no Estado do Paraná.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00103/MT, de 17/10/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.066031/2012-11. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fluminense S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Carapebus, no Estado do Rio de Janeiro.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00104/MT, de 17/10/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50505.029677/2012-69. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Rodovia do Aço S/A, o imóvel que menciona, localizado no Município de Sapucaia, no Estado do Rio de Janeiro.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00105/MT, de 19/10/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.055069/2012-50. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fluminense S/A, os imóveis que menciona, localizados nos Municípios de Conceição de Macabú, Quissamã e Carapebus, no Estado do Rio de Janeiro.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00106/MT, de 19/10/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.065344/2012-43. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fluminense S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Carapebus, no Estado do Rio de Janeiro</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00107/MT, de 22/10/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.084002/2012-22. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fluminense S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Casimiro de Abreu, no Estado do Rio de Janeiro.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00108/MT, de 22/10/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.066771/2012-49. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fluminense S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Macaé, no Estado do Rio de Janeiro.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00109/MT, de 24/10/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.059027/2012-98. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Taboão da Serra, no Estado de São Paulo.</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>
<p><u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00110/MT, de 01/11/2012</p>	<p>Processo ANTT n° 50500.086492/2012-00. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da ViaBaha Concessionária de Rodovias S/A, os imóveis que menciona,</p>	<p>Em trâmite na PR.</p>

	localizados no Município de Rafael Jambeiro, no Estado da Bahia.	
<u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00111/MT, de 09/11/2012	Processo ANTT n° 50500.085811/2012-51. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fluminense S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Rio Bonito, no Estado do Rio de Janeiro.	Em trâmite na PR.
<u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00112/MT, de 09/11/2012	Processo ANTT n° 50500.020906/2012-20. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da CONCER – Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio, o imóvel que menciona, localizado no Município de Petrópolis, no Estado do Rio de Janeiro.	Em trâmite na PR.
<u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00113/MT, de 21/11/2012	Processo ANTT n° 50500.086536/2012-93. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fluminense S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Silva Jardim, no Estado do Rio de Janeiro.	Em trâmite na PR.
<u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00114/MT, de 21/11/2012	Processo ANTT n° 50500.062124/2012-68. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fluminense S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Campos dos Goytacazes, no Estado do Rio de Janeiro.	Em trâmite na PR
<u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00115/MT, de 19/10/2012	Afastamento de Servidor da ANTAQ	Em trâmite na PR
<u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00116/MT, de 05/12/2012	Processo MT n° 50000.042206/2012-27 Altera os Decretos no 5.269, de 10 de novembro de 2004, que dispõe sobre a competência, composição e funcionamento do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, e n° 5.543, de 20 de setembro de 2005, que regulamenta dispositivos da Lei n° 10.893, de 13 de julho de 2004, que dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e o art. 17 da Lei n° 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, e dá outras providências.	A EM foi devolvida pela PR, tendo em vista “Conforme entendimentos com o Secretário de Fomento para Ações de Transportes, Daniel Sigelmann.” EM ARQUIVADA
<u>DECRETO SEM NÚMERO</u> EM N° 00117/MT, de 19/10/2012	Afastamento de Servidor da ANTAQ	ARQUIVADA (não foi submetida à análise da PR)
<u>DECRETO NORMATIVO</u> EMI N° 118/2012/MT/MF/MDIC/MME, de 19/12/2012.	Processo MT n° 50000.042206/2012-27 Altera os Decretos no 5.269, de 10 de novembro de 2004, que dispõe sobre a competência, composição e funcionamento do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, e n° 5.543, de 20 de setembro de 2005, que regulamenta dispositivos da Lei n° 10.893, de 13 de julho de 2004, que dispõe	Em trâmite no coautor.

	sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e o art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, e dá outras providências.	
EM PARA DESPACHO EM Nº 00119/MT, de 26/12/2012	Solicita autorização para usufruir férias entre os dias 02 e 08 de janeiro de 2013.	Publicado no DOU de 03/01/2013, seção 02.
DECRETO SEM NÚMERO EM Nº 00120/MT, de /2012	Processo ANTT nº 50500.053495/2012-59 Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Fluminense S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Campos dos Goytacazes, no Estado do Rio de Janeiro.	Em trâmite na PR
DECRETO SEM NÚMERO EM Nº 00121/MT, de /2012	Processo ANTT nº 50500.046247/2012-51 Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da CRT – Concessionária Rio-Teresópolis S/A, o imóvel que menciona, localizado no Município de Teresópolis, no Estado do Rio de Janeiro.	Em trâmite na PR
DECRETO SEM NÚMERO EM Nº 00122/MT, de 28/12/2012	Processo ANTT nº 50500.098743/2012-91 Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da Concessionária Autopista Litoral Sul S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de São José, no Estado de Santa Catarina.	Em trâmite na PR
DECRETO SEM NÚMERO EM Nº 00122/MT, de /2012	Processo ANTT nº 50500.120737/2011-46, Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da CRT – Concessionária Rio-Teresópolis S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Teresópolis, no Estado do Rio de Janeiro.	Em trâmite na PR
DECRETO SEM NÚMERO EM Nº 00123/MT, de /2012	Processo ANTT nº 50500.120737/2011-46, Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, em favor da CRT – Concessionária Rio-Teresópolis S/A, os imóveis que menciona, localizados no Município de Teresópolis, no Estado do Rio de Janeiro.	Em trâmite na PR

E, ainda, foram registradas e enviadas as seguintes Exposições de Motivos Interministeriais originadas no MT e em outros órgãos:

Tabela IX: Exposição de Motivos Interministerial – Origem MT e outros Órgãos.

MINISTÉRIO AUTOR: MINISTÉRIO DA FAZENDA			
PROCESSO	EXPOSIÇÃO DE MOTIVO/ DATA	ASSUNTO	SITUAÇÃO/OBSERVAÇÃO
50000.038084/2012-74 50000.032903/2011-99	EMI Nº 00169/2012/MF/MT, de 06/09/2012	Autoriza o aumento do capital social da VALEC	DECRETO DE 7 DE FEVEREIRO DE 2013, publicado no Diário Oficial da União de 08/02/2013, seção 01, pág. 7.

50000.032905/2011-88	EMI N° 00216/2012/MF/MT, de 23/10/2012	Aprova o Estatuto Social da VALEC	O assunto está ARQUIVADO no Ministério da Fazenda.
MINISTÉRIO AUTOR: MINISTÉRIO DA DEFESA			
PROCESSO	EXPOSIÇÃO DE MOTIVO/ DATA	ASSUNTO	SITUAÇÃO/OBSERVAÇÃO
50000.006960/2010-31	EMI N° 00116/2012/MD/MD/MF/MT/S EP, de 18/04/2012	Cria a Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem com o objetivo de propor metodologia de formação de preços em cada Zona de Praticagem e medidas para o aperfeiçoamento da regulação e regulamentação do serviço.	ARQUIVADO PELO MINISTÉRIO AUTOR. Motivo: "Arquivada em 09/11/2012, por determinação do Senhor Ministro, em atenção ao Memorando n° 155/SEORIM-D, do Chefe do Departamento de Organização e Legislação, em vista de necessidade de alteração da proposta. Nova EMI será apresentada." Substituída pela EMI n° 00285/2012/MD/MF/MP/MT/SEP
50000.019402/2010-36	EMI n° 00117/2012/MD/MF/MJ/MRE/MT, de 20/04/2012	Acrescenta dispositivos ao art. 2° do Decreto n° 1.507, de 30 de maio de 1995, que cria a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis e dá outras providências. (CONPORTOS)	Aguardando análise do Ministro dos Transportes
50000.006960/2010-31	EMI n° 00285/2012/MD/MF/MP/MT/S EP, de 12/11/2012	Cria a Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem com o objetivo de propor metodologia de regulação de preços em cada Zona de Praticagem e medidas para o aperfeiçoamento da regulação do serviço e altera dispositivos do Decreto n° 2.596, de 18 de maio de 1998.	Aguardando assinatura eletrônica da Secretaria de Portos/PR.
MINISTÉRIO AUTOR: MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES			
PROCESSO	EXPOSIÇÃO DE MOTIVO/ DATA	ASSUNTO	SITUAÇÃO/OBSERVAÇÃO
50000.038699-2012/09	EMI N° 00244/2012/MC/MME/MT, de 17/08/2012	Orienta os órgãos e entes da administração pública direta e indireta a incorporar a instalação de infraestrutura para redes de telecomunicações, quando da execução de obras civis, e fixa diretrizes para a instalação de infraestrutura de telecomunicações em geral.	O assunto está em trâmite na CONJUR, desde 15/03/2013.
MINISTÉRIO AUTOR: MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO			
PROCESSO	EXPOSIÇÃO DE MOTIVO/ DATA	ASSUNTO	SITUAÇÃO/OBSERVAÇÃO
50000.038678-2012/85	EMI n° 00041/2012/MP/MF/MI/MC-MRE/MME/MT/SAC/SEP, de 08/03/2012	Dispõe sobre a criação da Comissão de Coordenação da participação brasileira no Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento da União de Nações Sul-Americanas - CC/COSIPLAN.	O assunto está em trâmite na ASSINT, desde 05/11/2012.
50000.063295/2009-40	EMI N° 00196/2012/ MP/ MT, de 29/08/2012	Regulamenta a Lei n° 11.483, de 31 de maio de 2007, no que se refere à avaliação da vocação logística dos imóveis não operacionais da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA; altera o art. 4° do Decreto n° 6.018, de 22 de janeiro de 2007, e dá outras providências.	DECRETO N° 7.929, DE 18 DE FEVEREIRO DE 2013, publicado no Diário Oficial da União de 19/02/2013, seção 01, pág. 17.

Desta forma, a ASSAD conduziu os Macroprocessos de apoio ao longo de 2012.

A Assessoria Socioambiental - ASSAM, atualmente, desempenha suas atividades no espaço físico do Ministério dos Transportes por meio de uma equipe composta de 6 (seis) servidores, 4 (quatro) dos quais, analistas de infraestrutura, (1) uma gerente de projetos e (1) um analista técnico administrativo.

A equipe técnica da ASSAM participa de reuniões externas ao MT, realizadas para no âmbito de Grupos de Trabalho, Comissões, Comitês e Plenários do Conselho Nacional de Meio Ambiente e, internas, para acompanhamento de atividades das secretarias e entidades vinculadas no que se refere às questões ambientais.

No acompanhamento sistemático dos Grupos de Trabalho, Comissões, Comitês e Conselhos merecem atenção especial da ASSAM:

- Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, coordenado pelo Ministério do Meio Ambiente, órgão consultivo e deliberativo do Sistema Nacional do meio Ambiente - SISNAMA, foi instituído pela Lei 6.938/81, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, regulamentada pelo Decreto 99.274/90;
- Comitê Interministerial sobre Mudança do Clima – CIM, coordenado pela Casa Civil, instituído pelo Decreto 6.263/07 e responsável pela orientação, elaboração, a implementação, o monitoramento e a avaliação do Plano Nacional sobre Mudança do Clima;
- Câmara Técnica Controle Ambiental, coordenada pelo Ministério do Meio Ambiente, órgão técnico do CONAMA que atua em duas áreas: a) licenciamento ambiental e; b) controle ambiental das atividades industriais, minerárias, energéticas e de infraestrutura;
- Câmara Técnica de Qualidade Ambiental e Gestão de Resíduos, coordenada pelo Ministério do Meio Ambiente, órgão técnico do CONAMA com as seguintes áreas de atuação: a) saneamento ambiental; b) resíduos; c) padrões técnicos para operacionalização da responsabilidade pós-consumo; proteção da qualidade ambiental, em especial das águas, ar e solo; e) critérios técnicos para declaração de áreas críticas saturadas ou em vias de saturação; f) critérios para a avaliação das normas emitidas pelo CONAMA;
- Comissão Interministerial de Mudança Global do Clima – CIMGC, coordenada pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação, com a função de articular as ações do Governo decorrentes da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudanças do Clima e seus instrumentos subsidiários, desde que o Brasil seja parte
- Comissão Coordenadora do Zoneamento Ecológico-Econômico do Território Nacional – CCZEE, coordenada pelo Ministério do Meio Ambiente, que possui atribuições de: I - planejar, coordenar, acompanhar e avaliar a execução dos trabalhos de zoneamento ecológico-econômico; II - articular com os Estados, apoiando-os na execução dos seus respectivos trabalhos de zoneamento ecológico-econômico, compatibilizando seus trabalhos com aqueles executados pelo Governo Federal;
- Grupo de Trabalho Interministerial para Discussão da Convenção de Organização Internacional de Trabalho - OIT nº 169, coordenado pela Casa Civil e pelo Ministério das Relações Exteriores, que objetiva estudar, avaliar e apresentar proposta de regulamentação da Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho - OIT no que tange aos procedimentos de consulta prévia dos povos indígenas e tribais.

Além das reuniões externas, uma das atividades recorrentes da ASSAM é o acompanhamento de atividades das secretarias e entidades vinculadas nas questões ambientais. Em 2012, as principais atividades realizadas nesse sentido foram:

- acompanhamento de processos de licenciamento, com o apoio na elaboração de documentos, na superação de gargalos e no cumprimento às exigências e condicionantes ambientais;

- auxílio na definição de procedimentos para licenciamento de novos empreendimentos;
- participação na elaboração de normas estabelecidas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente.

Em 2012, ocorreram 70 reuniões com a participação da ASSAM. A maioria das reuniões realizadas com órgãos do governo federal tiveram como objetivo discutir diversos temas socioambientais que poderiam afetar a infraestrutura de transportes, defendendo-se, principalmente, o posicionamento do Ministério dos Transportes perante instituições e órgãos públicos ou privados, conforme Tabela 1.

Tabela X: Reuniões realizadas e acompanhadas pela ASSAM.

Reuniões realizadas e acompanhadas pela ASSAM	Reuniões no âmbito do MT	Reuniões Externas	Total
Exercício de 2012	14	56	70

Dentre os eventos externos, nos quais a ASSAM representou o Ministério dos Transportes, destacam-se as reuniões de consulta pública do Plano Setorial de Transporte e de Mobilidade Urbana para Mitigação da Mudança do Clima, a Conferência das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável (Rio+20), a Oficina sobre o Plano de Ação Governamental para a Conservação da Biodiversidade, o Seminário Frotas e Fretes Verdes 2012; Fórum Regional da A3P e o Seminário e as Oficinas sobre a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho.

Além desses eventos, a ASSAM atuou na elaboração de diversos documentos técnicos, dentre eles notas técnicas e informativas em resposta a consultas realizadas pelas Secretarias e entidades vinculadas, ou de outros órgãos do governo federal que atuam com a temática socioambiental.

No que se refere a esses documentos, estima-se que em 2012, a ASSAM emitiu 20 documentos técnicos (Tabela 2) manifestando-se acerca de diversos assuntos, tais como a implantação ou ampliação de áreas destinadas às Unidades de Conservação, análise de projeto de Lei para instituição do Código Florestal, proposta de Declaração de Utilidade Pública para desapropriação de áreas necessárias à implantação de empreendimentos de transporte, apreciação de portarias instituidoras de grupo de trabalho, além da finalização do Plano Setorial de Transporte e de Mobilidade Urbana para Mitigação da Mudança do Clima – PSTM.

Tabela XI: Documentos técnicos expedidos pela ASSAM.

Documentos técnicos expedidos pela ASSAM	Notas Informativas	Notas Técnicas	Total
Exercício de 2012	04	14	20

Cumprir destacar que as ações e o desenvolvimento das tarefas da Assessoria Socioambiental seguem a orientação do Gabinete do Ministro. Todavia, em 2012, a ASSAM desenvolveu várias iniciativas em parceria com outros Ministérios e com entidades vinculadas ao MT, quais sejam:

- Finalização do Plano Setorial de Transporte e de Mobilidade Urbana para Mitigação da Mudança do Clima – PSTM:

Para atendimento do compromisso voluntário de redução de gases de efeito estufa, estabelecido por meio do Decreto nº 7390/2010, que regulamenta a Política Nacional de Mudança do Clima, a ASSAM elaborou em parceria com o Ministério das Cidades e com a participação de todas as secretarias do MT e entidades vinculadas, o Plano Setorial de Transporte e de Mobilidade Urbana para Mitigação da Mudança do Clima – PSTM. O PSTM foi aprovado em 1º de junho de 2012 pelo Comitê Interministerial sobre Mudança do Clima – CIM e submetido à consulta pública em cinco cidades representativas das diferentes regiões do país no período de 15 de junho a 15 de agosto de

2012. Na oportunidade, diversos setores da sociedade colaboraram com o documento que norteará as políticas públicas de transporte para redução de gases de efeito estufa.

➤ Promoção de capacitação sobre Emissões de Gases de Efeito Estufa (MT e vinculadas)

Em outubro e novembro de 2012, a ASSAM em parceria com o Instituto de Energia e Meio Ambiente - IEMA promoveu o curso sobre Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa nas dependências do Ministério dos Transportes. Participaram desse curso os técnicos da ASSAM, bem como servidores de outras Secretárias do MT, técnicos da ANTT, ANTAQ, VALEC e convidados do Ministério do Meio Ambiente. O objetivo principal foi subsidiar a elaboração do 1º Inventário de Emissões do Transporte Aquaviário, ação proposta no PSTM para aprimoramento futuro do referido plano.

➤ Realização de atividades da Agenda Ambiental na Administração Pública – A3P

Em 09 de novembro de 2011 foi firmada adesão ao programa da Agenda Ambiental na Administração Pública – A3P, que reúne diversos Ministérios e órgãos públicos federais. A ASSAM colaborou com os objetivos da A3P, por meio de campanhas educativas e de capacitação, em parceria com o Ministério das Comunicações e de diversos setores do MT. Entre as ações empreendidas com esse propósito estão:

- Campanha de economia de recursos, em parceria com o Ministério das Comunicações, por meio de cartazes sobre economia de água, energia elétrica e papel, consumo consciente de copos descartáveis e importância da reciclagem de pilhas;

- Campanha da Semana do Meio Ambiente na intranet, por meio de “pop up” informativo, sobre o consumo sustentável dos recursos e coleta seletiva no órgão;

- Capacitação em Licitações e Compras Públicas Sustentáveis para servidores e funcionários que trabalham diretamente e indiretamente com compras e contratação de serviços no Ministério, por meio de parceria com a Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação do Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão - SLTI/MPOG, o Senado Federal, a Advocacia Geral da União e o Tribunal de Contas da União;

- Campanha de recolhimento de óleo de cozinha usado em parceria com o Projeto Biguá, da CAESB, para a fabricação de sabão e biodiesel.

➤ Participação no Planejamento Estratégico do MT

Um dos objetivos do planejamento estratégico é assegurar a responsabilidade socioambiental. Além das atividades já realizadas pelo Ministério dos Transportes, foram definidas iniciativas estratégicas para aumentar a governança socioambiental. Para o alcance desse objetivo, em 2012, foram realizadas reuniões com a Secretaria de Política Nacional de Transportes – SPNT e o Gabinete com a intenção de elaborar o estudo da Avaliação Ambiental Estratégica, cuja finalidade é permitir a integração sistêmica dos aspectos ambientais diretamente ao planejamento setorial de transportes, incorporando parâmetros ambientais ao processo de tomada de decisão, fortalecendo o papel dos instrumentos de gestão ambiental da política de transportes e garantindo que as estratégias do setor contribuam plenamente para o desenvolvimento sustentável. Além disso, está previsto o desenvolvimento de um sistema informatizado de gestão que permita ao MT e entidades vinculadas o gerenciamento e o acompanhamento dos empreendimentos de transportes no que se refere aos processos de licenciamento ambiental.

Em 2013, tendo em vista os desdobramentos das ações mencionadas, a ASSAM prevê continuar com as tratativas iniciadas em 2012, contribuindo assim para o bom andamento dos programas, atividades e empreendimentos os quais o Ministério dos Transportes se comprometeu, buscando

aperfeiçoar ainda mais a política deste Ministério em articulação com diversos órgãos e entidades. Dessa maneira, pretende-se que façam parte do plano de trabalho de curto prazo desta Assessoria:

- continuação das ações relacionadas ao Plano Setorial de Transporte e de Mobilidade Urbana para Mitigação da Mudança do Clima – PSTM;
- desenvolvimento de campanhas de conscientização e atividades de capacitação de servidores no âmbito da A3P, e apoio ao Projeto Esplanada Sustentável (sob coordenação da SAAD/SE/MT);
- transformação das iniciativas estratégicas em ações concretas (tratativas para elaboração das Diretrizes Socioambientais do Ministério dos Transportes e desenvolvimento de um sistema informatizado de licenciamento ambiental);
- acompanhamento e assessoramento dos processos de licenciamento ambiental junto às secretarias e entidades vinculadas do MT bem como na participação de elaboração de normas e procedimentos afetos às questões ambientais;
- continuidade do acompanhamento e participação em Grupos de Trabalho, Comitês, Câmaras Técnicas e Conselhos relacionados à temática socioambiental.

Desta forma, assim foi a atuação da ASSAM ao longo de 2012.

1.6. Principais Parceiros

Os principais parceiros do Ministério dos Transportes são, no âmbito interno, todas as Unidades que fazem parte do Ministério, a saber: a Secretaria Executiva – SE, a Secretaria de Fomento para Ações de Transportes – SFAT, a Secretaria de Gestão de Programas de Transportes – SEGES e a Secretaria de Política Nacional de Transportes – SPNT. No âmbito externo, todos os Órgãos Vinculados quais sejam: o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, a VALEC, Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ.

Cabe esclarecer que em meados de 2012 foi criada a Empresa de Planejamento e Logística S.A – EPL, vinculada ao Ministério dos Transportes e por meio da Medida Provisória nº 595, de 06 de dezembro de 2012, a ANTAQ passou a ser uma Entidade vinculada à Secretaria de Portos.

Temos ainda, como parceiros externos, todos os demais órgãos do Poder Executivo Federal, em especial, a Presidência da República, a Casa Civil/PR, o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MPOG, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC, o Ministério da Defesa, o Ministério da Fazenda – MF, o Ministério da Integração Nacional – MI, o Ministério das Cidades – MC e o Ministério da Justiça – MJ.

2. Planejamento Estratégico, Plano de Metas e de Ações.

2.1. Planejamento das Ações da Unidade Jurisdicionada

O Gabinete do Ministro tem realizado sua gestão com vistas a oferecer apoio e incentivo às ações estratégicas institucionais do Ministério dos Transportes na sua missão de dotar o país de infraestrutura viária adequada, garantir a operação racional e segura do transporte de bens e pessoas, cooperar para o desenvolvimento socioeconômico e a integração nacional e sul-americana. Esta visão colaborativa tem resultado em um conjunto de iniciativas com o objetivo de reforçar a governança do Ministério, entre elas, a adoção de providências para implantar metodologias e ferramentas de planejamento e gestão estratégica. Tais iniciativas integram as prioridades da

Câmara de Políticas de Gestão, Desempenho e Competitividade – CGDC e foram traduzidas na implantação do Programa Modernizando a Gestão Pública no Ministério dos Transportes – PMGP/MT, contemplando, além da implementação de um processo de acompanhamento e gestão estratégica, um amplo projeto de Reestruturação Organizacional com as premissas de visão sistêmica e integração das competências do Setor. O esforço do MT está concentrado na criação de uma rede de gestão por resultados que, em articulação com todos os seus órgãos vinculados, utilizará metodologias de Gestão Estratégica, de Gestão de Projetos Estratégicos e de Gestão de Processos. Como principal resultado para a sociedade, o Ministério busca atingir a Visão estabelecida em seu Planejamento Estratégico Institucional: “Atuar e ser reconhecido como agente indutor do desenvolvimento sustentável brasileiro pela oferta de uma infraestrutura e serviços de transportes com padrões internacionais de excelência”. Informações mais detalhadas deste item estão apresentadas no relatório de gestão da Unidade Agregadora.

2.2. Estratégias de Atuação Frente aos Objetivos Estratégicos

No cumprimento de suas competências, o Gabinete do Ministro tem contribuído com as principais ações do Ministério dos Transportes, consolidando os objetivos estratégicos da Pasta. Nesse sentido, a revisão e implementação da “Reavaliação de Estimativas e Metas do PNLT” – Plano Nacional de Logística e Transportes foi uma importante realização. Trata-se de um plano multimodal, de caráter nacional – engloba as principais necessidades e aspirações de todas as unidades federativas – que busca a racionalização do sistema nacional de transportes e incentiva o uso dos modais de menor custo, sobretudo quando podem apresentar maior rendimento energético, como o aquaviário e o ferroviário. A revisão completa estendeu o horizonte de aplicação do Plano, que passou do ano de 2023 para 2031, com acréscimo de novos projetos em seu portfólio. Assim, a partir das indicações do PNLT, e segundo as prioridades governamentais e disponibilidades financeiras, os projetos/ações são reavaliados e detalhados passando, então, a integrar o Plano Plurianual – PPA e outros programas de investimentos prioritários, a exemplo do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC.

Informações mais detalhadas sobre este item estão contempladas no relatório de gestão da Unidade Agregadora.

2.3. Execução do Plano de Metas ou de Ações

O Ministério dos Transportes tem atuando com afinco no sentido de atingir as metas e objetivos propostos. Tais execuções abrangem todas as áreas de atuação do Ministério, quais sejam: o Transporte Rodoviário, Ferroviário, Aquaviários e de Promoção Industrial (Marinha Mercante). As informações detalhadas a respeito da Execução do Plano de Metas ou de Ações do Ministério estão disponibilizadas no Relatório de Gestão da Secretaria Executiva, órgão responsável por implementar, gerir e fiscalizar tais ações.

2.4. Indicadores

A implementação, levantamento e validação de indicadores de desempenho destina-se a permitir a avaliação de desempenho dos programas de transportes. Com a implantação do novo Plano Plurianual 2012-2015, foram considerados indicadores por Programa Temático, assim distribuídos para a função Transporte, os seguintes:

- Desenvolvimento Produtivo – quatro indicadores;
- Transporte Ferroviário – 14 indicadores;
- Transporte Hidroviário – quatro indicadores;
- Transporte Rodoviário – 11 indicadores.

Informações mais detalhadas a respeito da implementação e avaliação de tais indicadores estão disponibilizadas no Relatório de Gestão da Secretaria Executiva, órgão responsável por gerenciar tais indicadores.

3. Estrutura de Governança e de Autocontrole da Gestão

3.1. Estrutura de Governança

Não se aplica ao Gabinete.

3.2. Avaliação do Funcionamento dos Controles Internos

Tabela XII: Avaliação do Sistema de Controles Internos da UJ

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

18. Há norma ou regulamento para as atividades de guarda, estoque e inventário de bens e valores de responsabilidade da unidade.					X
Procedimentos de Controle	1	2	3	4	5
19. Existem políticas e ações, de natureza preventiva ou de detecção, para diminuir os riscos e alcançar os objetivos da UJ, claramente estabelecidas.					X
20. As atividades de controle adotadas pela UJ são apropriadas e funcionam consistentemente de acordo com um plano de longo prazo.				X	
21. As atividades de controle adotadas pela UJ possuem custo apropriado ao nível de benefícios que possam derivar de sua aplicação.				X	
22. As atividades de controle adotadas pela UJ são abrangentes e razoáveis e estão diretamente relacionadas com os objetivos de controle.				X	
Informação e Comunicação	1	2	3	4	5
23. A informação relevante para UJ é devidamente identificada, documentada, armazenada e comunicada tempestivamente às pessoas adequadas.					X
24. As informações consideradas relevantes pela UJ são dotadas de qualidade suficiente para permitir ao gestor tomar as decisões apropriadas.				X	
25. A informação disponível para as unidades internas e pessoas da UJ é apropriada, tempestiva, atual, precisa e acessível.				X	
26. A Informação divulgada internamente atende às expectativas dos diversos grupos e indivíduos da UJ, contribuindo para a execução das responsabilidades de forma eficaz.				X	
27. A comunicação das informações perpassa todos os níveis hierárquicos da UJ, em todas as direções, por todos os seus componentes e por toda a sua estrutura.			X		
Monitoramento	1	2	3	4	5
28. O sistema de controle interno da UJ é constantemente monitorado para avaliar sua validade e qualidade ao longo do tempo.			X		
29. O sistema de controle interno da UJ tem sido considerado adequado e efetivo pelas avaliações sofridas.			X		
30. O sistema de controle interno da UJ tem contribuído para a melhoria de seu desempenho.			X		
Análise Crítica:					
Escala de valores da Avaliação:					
(1) Totalmente inválida: Significa que o conteúdo da afirmativa é integralmente não observado no contexto da UJ.					
(2) Parcialmente inválida: Significa que o conteúdo da afirmativa é parcialmente observado no contexto da UJ, porém, em sua minoria .					
(3) Neutra: Significa que não há como avaliar se o conteúdo da afirmativa é ou não observado no contexto da UJ.					
(4) Parcialmente válida: Significa que o conteúdo da afirmativa é parcialmente observado no contexto da UJ, porém, em sua maioria .					
(5) Totalmente válido. Significa que o conteúdo da afirmativa é integralmente observado no contexto da UJ.					

3.3. Remuneração Paga a Administradores

Não se aplica ao Gabinete.

3.3.1. Política de Remuneração dos Membros da Diretoria Estatutária e dos Conselhos de Administração e Fiscal

Não se aplica ao Gabinete.

3.3.2. Demonstrativo da Remuneração Mensal de Membros de Conselhos

Não se aplica ao Gabinete.

3.3.3. Demonstrativo Sintético da Remuneração de Membros de Diretoria e de Conselhos

Não se aplica ao Gabinete.

3.3.4. Demonstrativo da Remuneração Variável dos Administradores

Não se aplica ao Gabinete.

3.4. Sistema de Correição

Não se aplica ao Gabinete, tendo em vista que a atual estrutura de Correição existente no Ministério dos Transportes está subordinada à Secretaria Executiva, a qual apresentará, em seu Relatório de Gestão, as informações pertinentes a este item.

3.5. Cumprimento pela Instância de Correição da Portaria nº 1.043/2007 da CGU

Informação será apresentada pela unidade agregadora.

4. Programação e Execução da Despesa Orçamentária e Financeira

4.1. Informações sobre Programas do PPA de Responsabilidade da Unidade

4.1.1. Informações sobre Programas Temáticos de Responsabilidade da Unidade

Não se aplica ao Gabinete.

4.1.2. Informações sobre Objetivos Vinculados a Programas Temáticos de Responsabilidade da Unidade

Não se aplica ao Gabinete.

4.1.3. Informações sobre Iniciativas Vinculadas a Programas Temáticos de Responsabilidade da Unidade

Não se aplica ao Gabinete.

4.1.4. Informações sobre Ações de Programas Temáticos de Responsabilidade da Unidade

Não se aplica ao Gabinete.

4.1.5. Informações sobre Programas de Gestão, Manutenção e Serviços ao Estado de Responsabilidade da Unidade.

Não se aplica ao Gabinete.

4.1.6. Informações sobre Ações Vinculadas a Programas de Gestão, Manutenção e Serviços ao Estado de Responsabilidade da Unidade.

Não se aplica ao Gabinete.

4.2. Informações sobre a Execução Orçamentária e Financeira da Despesa

4.2.1. Identificação das Unidades Orçamentárias da Unidade

Não se aplica ao Gabinete.

4.2.2. Programação de Despesas

4.2.2.1. Programação de Despesas Correntes

Não se aplica ao Gabinete.

4.2.2.2. Programação de Despesas de Capital

Não se aplica ao Gabinete.

4.2.2.3. Resumo da Programação de Despesas e da Reserva de Contingência

Não se aplica ao Gabinete.

4.2.3. Movimentação de Créditos Interna e Externa

Não se aplica ao Gabinete.

4.2.4. Execução Orçamentária da Despesa

4.2.4.1. Execução da Despesa com Créditos Originários

4.2.4.1.1. Despesas Totais por Modalidade de Contratação – Créditos Originários

Não se aplica ao Gabinete.

4.2.4.1.2. Despesas por Grupo e Elemento de Despesa – Créditos Originários

Não se aplica ao Gabinete.

4.2.4.2. Execução Orçamentária de Créditos Recebidos pela Unidade por Movimentação

4.2.4.2.1. Despesas Totais por Modalidade de Contratação – Créditos de Movimentação

Não se aplica ao Gabinete.

4.2.4.2.2. Despesas Totais por Grupo e Elemento de Despesa – Créditos de Movimentação

Não se aplica ao Gabinete.

4.2.4.2.3. Análise Crítica.

Não se aplica ao Gabinete.

5. Tópicos Especiais da Execução Orçamentária e Financeira

5.1. Reconhecimento de Passivos

5.1.1. Reconhecimento de Passivos por Insuficiência de Créditos ou Recursos

Não se aplica ao Gabinete.

5.1.2. Análise Crítica

Não se aplica ao Gabinete.

5.2. Pagamentos e Cancelamentos de Restos a Pagar de Exercícios Anteriores

5.2.1. Pagamentos e Cancelamentos de Restos a Pagar de Exercícios Anteriores

Não se aplica ao Gabinete.

5.2.2. Análise Crítica

Não se aplica ao Gabinete.

5.3. Transferências de Recursos

5.3.1. Relação dos Instrumentos de Transferência Vigentes no Exercício

Não se aplica ao Gabinete.

5.3.2. Quantidade de Instrumentos de Transferências Celebrados e Valores Repassados nos Três Últimos Exercícios

Não se aplica ao Gabinete.

5.3.3. Informações sobre o Conjunto de Instrumentos de Transferências que permanecerão vigentes no Exercício de 2013 e seguintes

Não se aplica ao Gabinete.

5.3.4. Informações sobre a Prestação de Contas Relativas aos Convênios, Termos de Cooperação e Contratos de Repasse.

Não se aplica ao Gabinete.

5.3.5. Informações sobre a Análise das Prestações de Contas de Convênios e de Contratos de Repasse

Não se aplica ao Gabinete.

5.3.6. Análise Crítica

Não se aplica ao Gabinete.

5.4. Suprimento de Fundos

5.4.1. Despesas Realizadas por meio de Suprimentos de Fundos

5.4.1.1. Suprimento de Fundos – Visão Geral

Tabela XIII: Despesas realizadas por meio de Suprimento de Fundos (SF)

Valores em R\$ 1,00

Suprimento de Fundos					
Código da UG	Nome da UG	Valores			Total Geral
		Conta Tipo "B"	CPGF		
			Saque	Fatura	
UGR 390035	Gabinete do Ministro	-	-	2.040,57	2.040,57
Total Utilizado pela UJ por Tipo de SF		-	-	2.040,57	2.040,57

Obs.: A Unidade Gestora dos Suprimentos de Fundos do Ministério dos Transportes é a Coordenação Geral de Recursos Logísticos, UG nº 390004. O Gabinete do Ministro é apenas uma Unidade de Gestão Responsável - UGR.

5.4.1.2. Suprimento de Fundos – Conta Tipo "B"

Tabela XIV: Despesas Realizadas por meio de Suprimento de Fundos por UG e por Suprido (Conta tipo "B")

Valores em R\$ 1,00

Código da UG 1	-				Nome da UG		-	
Suprido	CPF	Empenho			Finalidade	Valor	Justificativa para a Não Utilização do CPGF	Nº Processo Prestação de Contas
		Nº	Data	ND				
-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Utilizado pela UG								
Código da UG 2					Nome da UG			
-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Utilizado pela UG						-		
Total Utilizado pela UJ						-		

Fonte: Coordenação de Recursos Logísticos – CGRL

5.4.1.3. Suprimento de Fundos – Cartão de Crédito Corporativo (CPGF)

Os dados informados neste item se referem às despesas com Cartão Corporativo dos supridos lotados nesta Unidade Jurisdicionada. Cabe ressaltar que, a Unidade Gestora, responsável pelas despesas do Gabinete é a Subsecretaria de Assuntos Administrativos – SAAD cujas informações serão consolidadas pela Secretaria-Executiva/MT:

Tabela XV: Despesas com Cartão de Crédito Corporativo por UG e por Portador.

Valores em R\$ 1,00

Código da UG 1		Limite de Utilização da UG			
Portador	CPF	Valor do Limite Individual	Valor		Total
			Saque	Fatura	
Alisson Felipe de Souza Silva	837.662.351-68	16.000,00	0	975,80	975,80
Terezinha Vieira Firmino	153.332.721-15	10.000,00	0	1.064,77	1.064,77
Jeannine M. Torres Klein	276.066.191-15	10.000,00	0	0	0
Total Utilizado pela UG			0	2.040,57	2.040,57
Código da UG 2:		Limite de Utilização da UG:			
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
Total Utilizado pela UG			-	-	-
Total Utilizado pela UJ			-	-	-

Fonte: Coordenação de Recursos Logísticos – CGRL

5.4.1.4. Utilização da Conta Tipo “B” e do Cartão Crédito Corporativo pela Unidade

Tabela XVI: Despesas realizadas por meio de Conta Tipo “B” e por meio de Cartão de Crédito Corporativo (Serie Histórica)

Valores em R\$ 1,00

Exercícios	Suprimento de Fundos						
	Conta Tipo “B”		Saque		Fatura		Total (R\$)
	Quantidade	(a) Valor	Quantidade	(b) Valor	Quantidade	(c) Valor	(a+b+c)
2012	0	0,00	0	0,00	05	2.040,57	2.040,57
2011	0	0,00	0	0,00	05	1.260,33	1.260,33
2010	0	0,00	0	0,00	13	5.745,45	5.745,45

Fonte: Coordenação de Recursos Logísticos – CGRL

5.4.1.5. Prestação de Contas de Suprimento de Fundos

Tabela XVII: Prestações de Contas de Suprimento de Fundos (Conta tipo “B” e CPGF)

Situação	Suprimento de Fundos											
	Conta Tipo “B”						CPGF					
	2012		2011		2010		2012		2011		2010	
	Qtd.	Valor	Qtd.	Valor	Qtd.	Valor	Qtd.	Valor	Qtd.	Valor	Qtd.	Valor
PC não Apresentadas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PC Aguardando Análise	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PC em Análise	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PC não Aprovadas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PC Aprovadas	-	-	-	-	-	-	05	2.040,57	05	1.260,33	13	5.745,45

Fonte: Coordenação de Recursos Logísticos – CGRL

5.4.1.6. Análise Crítica

As despesas realizadas pelo Gabinete, por meio de Suprimento de Fundos, se resumiram apenas às estritamente necessárias, atendendo assim ao disposto nas Legislações pertinentes.

5.5. Renúncias Tributárias sob a Gestão da Unidade

5.5.1. Renúncias Tributárias sob Gestão da Unidade

Não ocorreu no exercício.

5.5.2. Valores Renunciados e Respectiva Contrapartida

Não ocorreu no exercício.

5.5.3. Contribuintes Beneficiados pela Renúncia – Pessoa Jurídica e Física

Não ocorreu no exercício.

5.5.4. Beneficiários da Contrapartida da Renúncia Tributária – Pessoas Físicas e Jurídica

Não ocorreu no exercício.

5.5.5. Programas Orçamentários Financiados com Contrapartida de Renúncia de Receita Tributária

Não se aplica ao Gabinete.

5.5.6. Prestações de Contas de Renúncia de Receitas

Não se aplica ao Gabinete.

5.5.7. Comunicações À RFB

Não se aplica ao Gabinete.

5.5.8. Indicadores de Gestão da Renúncia de Receitas

Não se aplica ao Gabinete.

5.5.9. Declaração de Situação de Beneficiários de Renúncia Fiscal

Não se aplica ao Gabinete.

5.5.10. Fiscalizações Realizadas pela RFB

Não se aplica ao Gabinete.

5.6. Gestão de Precatórios

Não se aplica ao Gabinete.

5.6.1. Requisições e Precatórios da Administração Direta

Não se aplica ao Gabinete.

5.6.2. Requisições e Precatórios da Administração Indireta

Não se aplica ao Gabinete.

5.6.3. Análise Crítica

Não se aplica ao Gabinete.

6. Gestão de Pessoas, Terceirização de Mão de Obra e Custos Relacionados.

6.1. Composição do Quadro de Servidores Ativos

6.1.1. Demonstração de Força de Trabalho à Disposição da Unidade

Tabela XVIII: Força de Trabalho da UJ – Situação Apurada em 31/12/2012.

Tipologias dos Cargos	Lotação		Ingressos no Exercício	Egressos no Exercício
	Autorizada	Efetiva		
1. Servidores em Cargos Efetivos (1.1 + 1.2)	-	54	-	-
1.1. Membros de poder e agentes políticos	-	1	-	-
1.2. Servidores de Carreira (1.2.1+1.2.2+1.2.3+1.2.4)	-	53	-	-
1.2.1. Servidores de carreira vinculada ao órgão	-	37	-	-
1.2.2. Servidores de carreira em exercício descentralizado	-	5	-	-
1.2.3. Servidores de carreira em exercício provisório	-	-	-	-
1.2.4. Servidores requisitados de outros órgãos e esferas	-	11	-	-
2. Servidores com Contratos Temporários	-	-	-	-
3. Servidores sem Vínculo com a Administração Pública	-	30	-	-
4. Total de Servidores (1+2+3)	-	84	-	-

Fonte: SEMOL/DICAD/COAD/COGEP/MT.

6.1.1.1. Situações que Reduzem a Força de Trabalho Efetiva da Unidade

Tabela XIX: Situações que Reduzem a Força de Trabalho da UJ – Situação apurada em 31/12/2012.

Tipologias dos afastamentos	Quantidade de Pessoas na Situação em 31 de Dezembro
1. Cedidos (1.1+1.2+1.3)	1
1.1. Exercício de Cargo em Comissão	-
1.2. Exercício de Função de Confiança	1

1.3. Outras Situações Previstas em Leis Específicas (especificar as leis)	-
2. Afastamentos (2.1+2.2+2.3+2.4)	-
2.1. Para Exercício de Mandato Eletivo	-
2.2. Para Estudo ou Missão no Exterior	-
2.3. Para Serviço em Organismo Internacional	-
2.4. Para Participação em Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu no País	-
3. Removidos (3.1+3.2+3.3+3.4+3.5)	-
3.1. De Ofício, no Interesse da Administração	-
3.2. A Pedido, a Critério da Administração	-
3.3. A pedido, independentemente do interesse da Administração para acompanhar cônjuge/companheiro	-
3.4. A Pedido, Independentemente do Interesse da Administração por Motivo de saúde	-
3.5. A Pedido, Independentemente do Interesse da Administração por Processo Seletivo	-
4. Licença Remunerada (4.1+4.2)	-
4.1. Doença em Pessoa da Família	-
4.2. Capacitação	-
5. Licença não Remunerada (5.1+5.2+5.3+5.4+5.5)	-
5.1. Afastamento do Cônjuge ou Companheiro	-
5.2. Serviço Militar	-
5.3. Atividade Política	-
5.4. Interesses Particulares	-
5.5. Mandato Classista	-
6. Outras Situações (Especificar o ato normativo)	-
7. Total de Servidores Afastados em 31 de Dezembro (1+2+3+4+5+6)	1

Fonte: SEMOL/DICAD/COAD/COGEP/MT.

6.1.2. Qualificação da Força de Trabalho

Tabela XX: Detalhamento da Estrutura de Cargos em Comissão e Funções Gratificadas da UJ (Situação em 31 de Dezembro)

Tipologias dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas	Lotação		Ingressos no Exercício	Egressos no Exercício
	Autorizada	Efetiva		
1. Cargos em Comissão	-	55	-	-
1.1. Cargos Natureza Especial	-	1	-	-
1.2. Grupo Direção e Assessoramento Superior	-	54	-	-
1.2.1. Servidores de Carreira Vinculada ao Órgão	-	16	-	-
1.2.2. Servidores de Carreira em Exercício Descentralizado	-	2	-	-
1.2.3. Servidores de Outros Órgãos e Esferas	-	8	-	-
1.2.4. Sem Vínculo	-	24	-	-
1.2.5. Aposentados	-	4	-	-
2. Funções Gratificadas	-	21	-	-
2.1. Servidores de Carreira Vinculada ao Órgão	-	20	-	-
2.2. Servidores de Carreira em Exercício Descentralizado	-	-	-	-
2.3. Servidores de Outros órgãos e Esferas	-	1	-	-
3. Total de Servidores em Cargo e em Função (1+2)	-	75	-	-

Fonte: SEMOL/DICAD/COAD/COGEP/MT

6.1.2.1. Qualificação do Quadro de Pessoal da Unidade Segundo a Idade

Tabela XXI: Quantidade de Servidores da UJ por Faixas Etárias – Situação Apurada em 31/12/2012.

Tipologias do Cargo	Quantidade de Servidores por Faixa Etária				
	Até 30 anos	De 31 a 40 anos	De 41 a 50 anos	De 51 a 60 anos	Acima de 60 anos
1. Provimento de Cargo Efetivo	02	03	03	03	03
1.1. Membros de Poder e Agentes Políticos	-	-	-	-	01
1.2. Servidores de Carreira	02	01	01	02	-
1.3. Servidores com Contratos Temporários	-	02	02	01	02
2. Provimento de Cargo em Comissão	-	-	-	-	-
2.1. Cargos de Natureza Especial	09	13	16	18	12
2.2. Grupo Direção e Assessoramento Superior	-	-	-	-	-
2.3. Funções Gratificadas	07	12	14	10	09
3. Totais (1+2)	02	01	02	08	03

Fonte: SISTEMA SIAPE - SECR/DICAD/COAD/COGEP/MT

Obs.: temos 1(um) celetista acima de 60 anos

6.1.2.2. Qualificação do Quadro de Pessoal da Unidade Segundo a Escolaridade

Tabela XXII: Quantidade de Servidores da UJ por Nível de Escolaridade – Situação Apurada em 31/12/2012.

Tipologias do Cargo	Quantidade de Pessoas por Nível de Escolaridade								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Provimento de Cargo Efetivo	-	-	01	-	03	09	-	-	-
1.1. Membros de Poder e Agentes Políticos	-	-	-	-	-	01	-	-	-
1.2. Servidores de Carreira	-	-	-	-	02	04	-	-	-
1.3. Servidores com Contratos Temporários	-	-	01	-	01	04	-	-	-
2. Provimento de Cargo em Comissão	-	-	01	04	29	35	-	-	-
2.1. Cargos de Natureza Especial	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.2. Grupo Direção e Assessoramento Superior	-	-	03	19	31	03	-	-	-
2.3. Funções Gratificadas	-	-	01	01	10	04	-	-	-
3. Totais (1+2)	-	-	02	04	32	44	-	-	-

LEGENDA

Nível de Escolaridade

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

Fonte: SISTEMA SIAPE – SECR/DICAD/COAD/COGEP/MT

Obs.: O celetista citado na observação da Tabela XXII possui nível superior

6.1.3. Demonstração dos Custos de Pessoal da Unidade

Informação será apresentada pela unidade agregadora.

6.1.4. Composição do Quadro de Servidores Inativos e Pensionistas

6.1.4.1. Classificação do Quadro de Servidores Inativos da Unidade Segundo o Regime de Proventos e de Aposentadoria

Tabela XXIII: Composição do Quadro de Servidores Inativos – Situação Apurada em 31 de Dezembro.

Regime de Proventos / Regime de Aposentadoria	Quantidade	
	De Servidores Aposentados até 31/12	De Aposentadorias Iniciadas no Exercício de Referência
1. Integral	-	-
1.1 Voluntária	-	-
1.2 Compulsória	-	-
1.3 Invalidez Permanente	-	-
1.4 Outras	-	-
2. Proporcional	-	-
2.1 Voluntária	-	-
2.2 Compulsória	-	-
2.3 Invalidez Permanente	-	-
2.4 Outras	-	-
3. Totais (1+2)	-	-

Fonte: Arquivo DIADI/GM/MT.

6.1.4.2. Demonstração das Origens das Pensões Pagas pela Unidade

Tabela XXIV: Instituidores de Pensão – Situação Apurada em 31/12/2012.

Regime de Proventos do Servidor Instituidor	Quantidade de Beneficiários de Pensão	
	Acumulada até 31/12	Iniciada no Exercício de Referência
1. Aposentado	-	-
1.1. Integral	-	-
1.2. Proporcional	-	-
2. Em Atividade	-	-
3. Total (1+2)	-	-

Fonte: Arquivo DIADI/GM/MT.

6.1.5. Acumulação Indevida de Cargos, Funções e Empregos Públicos.

Informação será apresentada pela unidade agregadora.

6.1.6. Providências Adotadas nos Casos de Acumulação Indevida de Cargos, Funções e Empregos Públicos.

Informação será apresentada pela unidade agregadora.

6.1.7. Informações sobre os Atos de Pessoal Sujeitos a Registros e Comunicação

6.1.7.1. Atos Sujeitos à Comunicação ao Tribunal por intermédio do SISAC

Não se aplica ao Gabinete.

6.1.7.2. Atos Sujeitos à Remessa ao Tribunal em meio Físico

Não se aplica ao Gabinete.

6.1.7.3. Informações da Atuação do Órgão de Controle Interno (OCI) Sobre os Atos

6.1.8. Indicadores Gerenciais Sobre Recursos Humanos

Não há, no âmbito do Gabinete, indicadores gerenciais sobre a área de pessoal. Informação será apresentada pela unidade agregadora – Secretaria-Executiva/MT .

6.2. Terceirização de Mão de Obra Empregada e Contratação de Estagiários

6.2.1. Informação sobre Terceirização de Cargos e Atividades do Plano de Cargos do Órgão

Informação será apresentada pela unidade agregadora.

6.2.2. Informação sobre a Substituição de Terceirizados em Decorrência da Realização de Concurso Público

Informação será apresentada pela unidade agregadora.

6.2.3. Autorizações Expedidas pelo MPOG para Realização de Concursos Públicos para Substituição de Terceirizados

Informação será apresentada pela unidade agregadora.

6.2.4. Informações sobre a Contratação de Serviços de Limpeza, Higiene e Vigilância Ostensiva pela Unidade.

Informação será apresentada pela unidade agregadora.

6.2.5. Informações sobre Locação de Mão de Obra para Atividades não Abrangidas pelo Plano de Cargos do Órgão

Informação será apresentada pela unidade agregadora.

6.2.6. Composição do Quadro de Estagiários

Tabela XXV: Composição do Quadro de Estagiários.

Nível de escolaridade	Quantitativo de contratos de estágio vigentes				Despesa no exercício (em R\$ 1,00)
	1º Trimestre	2º Trimestre	3º Trimestre	4º Trimestre	
1. Nível superior	-	-	-	-	-
1.1 Área Fim	-	-	-	-	-
1.2 Área Meio	05	04	06	07	42.047,17
2. Nível Médio	-	-	-	-	-
2.1 Área Fim	-	-	-	-	-
2.2 Área Meio	05	05	04	03	22.199,61
3. Total (1+2)	10	09	10	10	64.246,78

Fonte: Dados da Planilha de Controle de Lotação de Estagiários da Divisão de Treinamento e Capacitação (DICT), ano de 2012.

Observações: os dados abrangem contratos para estagiários de nível superior 6h (R\$ 520,00 p/mês) e 4h (r\$ 364,00 p/mês), e nível médio 6h (R\$ 290,00) e 4h (R\$ 203,00 p/mês).

7. Gestão do Patrimônio Mobiliário e Imobiliário

7.1. Gestão da Frota de Veículos Próprios e Contratados de Terceiros

7.2. Gestão do Patrimônio Imobiliário

7.2.1. Distribuição Espacial dos Bens Imóveis de Uso Especial

Não se aplica ao Gabinete.

7.2.2. Distribuição Espacial dos Bens Imóveis Locados de Terceiros

Não se aplica ao Gabinete uma vez que não há Bens Imóveis de Propriedade da União sob-responsabilidade desta Unidade.

7.2.3. Discriminação de Bens Imóveis Sob a Responsabilidade da Unidade

Não se aplica ao Gabinete.

8. Gestão da Tecnologia da Informação e Gestão do Conhecimento

8.1. Gestão da Tecnologia da Informação (TI)

Informação será apresentada pela unidade agregadora, uma vez que a Gestão de Tecnologia da Informação é competência da CGMI – Coordenação-Geral de Modernização e Informática.

8.2. Análise Crítica

Não se aplica ao Gabinete.

9. Gestão do Uso dos Recursos Renováveis e Sustentabilidade Ambiental

9.1. Gestão Ambiental e Licitações Sustentáveis

Não se aplica ao Gabinete uma vez que não compete a esta Unidade a aquisição de bens/produtos e contratação de obras e serviços.

9.2. Consumo de Papel, Energia Elétrica e Água

Informação será apresentada pela unidade agregadora.

10. Conformidade e Tratamento de Disposições Legais e Normativas

10.1. Deliberações do TCU e do OCI Atendidas no Exercício

10.1.1. Deliberações do TCU Atendidas no Exercício

Não ocorreram no exercício.

10.1.2. Deliberações do TCU Pendentes de Atendimento ao Final do Exercício

Não ocorreram no exercício.

10.1.3. Recomendações do OCI Atendidas no Exercício

Tabela XXVI: Relatório de Cumprimento das Recomendações do OCI

Unidade Jurisdicionada			
Denominação Completa			Código SIORG
Gabinete do Ministro			002486
Recomendações do OCI			
Recomendações Expedidas pelo OCI			
Ordem	Identificação do Relatório de Auditoria	Item do RA	Comunicação Expedida
01	201108704	2.1.1.1	Of. 4705/DITRA/DI/SFC/CGU-PR
Órgão/Entidade Objeto da Recomendação			Código SIORG
Gabinete do Ministro – GM			002486
Descrição da Recomendação			
Recomendação 1: Em relação aos pagamentos da publicidade em mídia exterior recomenda-se, que o gestor/fiscal do contrato abstenha-se de atestar pagamentos de períodos de veiculação sem a regular comprovação no respectivo processo de pagamento.			
Providências Adotadas			
Setor Responsável pela Implementação			Código SIORG
ASCOM			
Síntese da Providência Adotada			
Registramos que a ASCOM fiscalizou com mais rigor a comprovação de veiculação em mídia exterior, para tanto já foi encaminhado o Ofício nº 1705/ASCOM/GM/MT, de 6/9/2011, orientando a empresa Link/Bagg Comunicação e Propaganda quanto às peças que deverão compor o <i>checking</i> .			
Síntese dos Resultados Obtidos			
Melhoria dos controles internos relacionados aos processos da unidade.			
Análise Crítica dos Fatores Positivos/Negativos que Facilitaram/Prejudicaram a Adoção de Providências pelo Gestor			
Não se aplica.			

Unidade Jurisdicionada	
Denominação Completa	Código SIORG
Gabinete do Ministro	002486
Recomendações do OCI	

Recomendações Expedidas pelo OCI			
Ordem	Identificação do Relatório de Auditoria	Item do RA	Comunicação Expedida
02	201108704	2.1.1.1	Of. 9737/DITRA/DI/SFC/CGU-PR
Órgão/Entidade Objeto da Recomendação			Código SIORG
Gabinete do Ministro – GM			002486
Descrição da Recomendação			
Recomendação 2: No que se refere à deficiência de comprovação das despesas de produção, que seja exigido da contratada (agência de publicidade), e incorporado aos autos do respectivo processo de pagamento, o demonstrativo das despesas de produção, com os respectivos comprovantes, a fim de que seja demonstrada a equivalência entre o valor faturado e o efetivamente gasto na produção do filme ou spot publicitário.			
Providências Adotadas			
Setor Responsável pela Implementação			Código SIORG
ASCOM			
Síntese da Providência Adotada			
<p>O MT contestou a recomendação por entender que a relação contratual é com a empresa LINK/BAGG, não tendo a Pasta ingerência sobre os contratos firmados pela agência com os demais fornecedores de serviços (empresas quarterizadas), sendo que a documentação exigida para liquidação da despesa é a nota fiscal da agência, a nota fiscal da produtora e o comprovante do respectivo serviço, documentação esta, constante do processo de pagamento do filme para a Campanha Estradas e Hidrovias – Norte.</p> <p>O procedimento adotado por parte da Assessoria de Comunicação Social – ASCOM/MT com relação ao processo de comprovação das despesas de produção é absolutamente idêntico ao praticado nos demais órgãos que lidam com publicidade no serviço público federal, e está em conformidade com as orientações da Secretaria de Comunicação Social do Governo Federal – SECOM.</p> <p>Seguindo recomendação da Controladoria Geral da União - CGU foi realizada consulta por meio do Ofício nº 451/ASCOM/GM/MT, de 15/3/2012, onde foi solicitada manifestação da SECOM/PR sobre os procedimentos para liquidação e pagamento de despesas referentes à execução de atividades complementares aos serviços de publicidade.</p> <p>Por meio da Nota Técnica nº 04/2012/DENOR/SGCN/SECOM-PR, de 20/4/2012, a SECOM/PR corrobora o entendimento de que a documentação necessária à liquidação e pagamento de despesas de produção de peças publicitárias, deve ser interpretado conforme disposto no art. 63, § 2º, inciso III, da Lei nº 4.320/1964, tendo em vista o controle prévio de preços previsto no art. 14, § 1º, da Lei nº 12.232/2010, o que impossibilita a adoção de controle posterior de preços sugerido na Nota Técnica nº 389/DITRA/DI/SFC/CGU-PR, o que foi acolhido pela CGU.</p>			
Síntese dos Resultados Obtidos			
Não se aplica.			
Análise Crítica dos Fatores Positivos/Negativos que Facilitaram/Prejudicaram a Adoção de Providências pelo Gestor			
Não se aplica.			

10.1.4. Recomendações do OCI Pendentes de Atendimento ao Final do Exercício

Não ocorreram no período.

10.2. Informações Sobre a Atuação da Unidade de Auditoria Interna

Não se aplica ao Gabinete.

10.3. Declaração de Bens e Rendas Estabelecidas na Lei nº 8.730/93

10.3.1. Situação do Cumprimento das Obrigações Impostas pela Lei 8.730/93

Tabela XXVII: Demonstrativo do cumprimento, por autoridade e servidores da UJ, da obrigação de entregar a DBR

Detentores de Cargos e Funções Obrigados a Entregar a DBR	Situação em Relação às Exigências da Lei nº 8.730/93	Momento da Ocorrência da Obrigação de Entregar a DBR		
		Posse ou Início do Exercício de Cargo, Emprego ou Função	Final do Exercício de Cargo, Emprego ou Função	Final do Exercício Financeiro
Autoridades (Incisos I a VI do art. 1º da Lei nº 8.730/93)	Obrigados a entregar a DBR	-	-	01
	Entregaram a DBR	-	-	01
	Não cumpriram a obrigação	-	-	-
Cargos Eletivos	Obrigados a entregar a DBR	-	-	-
	Entregaram a DBR	-	-	-
	Não cumpriram a obrigação	-	-	-
Funções Comissionadas (Cargo, Emprego, Função de Confiança ou em comissão)	Obrigados a entregar a DBR	-	-	08
	Entregaram a DBR	-	-	08
	Não cumpriram a obrigação	-	-	-

Fonte: SERVIÇO DE REGISTRO FUNCIONAL – SEREF, da Coordenação de Administração de Pessoal Ativo – COAD.

10.3.2. Análise Crítica

10.4. Modelo de Declaração de Atualização de Dados no SIASG e SICONV

10.4.1. Modelo da Declaração de Atualização de Dados no SIASG e SICONV

Informação será apresentada pela unidade agregadora, responsável pela atualização de dados no SIASG e SICONV.

11. Informações Contábeis

11.1. Informações Sobre a Adoção de Critérios e Procedimentos Estabelecidos pelas Normas Brasileiras de Contabilidade Aplicadas ao Setor Público

11.1.1. Depreciação, Amortização, Exaustão e Mensuração de Ativos e Passivos

11.2. Declaração do Contador Atestando a Conformidade das Demonstrações Contábeis

11.2.1. Declaração Plena

Tabela XXVIII: Declaração Plena.

DECLARAÇÃO DO CONTADOR			
Denominação completa (UJ)			Código da UG
Gabinete do Ministro - GM			390035
Declaro que os demonstrativos contábeis constantes do SIAFI (Balanços Orçamentário, Financeiro e Patrimonial e as Demonstrações das Variações Patrimoniais, do Fluxo de Caixa e do Resultado Econômico), regidos pela Lei n.º 4.320/1964 e pela Norma Brasileira de Contabilidade Aplicada ao Setor Público NBC T 16.6 aprovada pela Resolução CFC n.º 1.133/2008, relativos ao exercício de 2012, refletem adequada e integralmente a situação orçamentária, financeira e patrimonial da unidade jurisdicionada que apresenta Relatório de Gestão.			
Estou ciente das responsabilidades civis e profissionais desta declaração.			
Local	Brasília	Data	21/02/2013
Contador Responsável	Ivana Maria Botelho Taveira Oliveira	CRC n.º	DF-008435/O-3

11.2.2. Declaração com Ressalva

Não ocorreu no exercício.

11.3. Demonstrações Contábeis e Notas Explicativas Previstas na Lei n.º 4.320/1964 e pela NBC T 16.6 Aprovada pela Resolução CFC n.º 1.133/2008

Não se aplica ao Gabinete.

11.4. Demonstrações Contábeis e Notas Explicativas Exigidas pela Lei n.º 6.404/1976

Não se aplica ao Gabinete.

11.5. Coposição Acionária das Empresas Estatais

Não se aplica ao Gabinete.

11.5.1. Composição Acionária do Capital Social como Investida

Não se aplica ao Gabinete.

11.5.2. Composição Acionária da Unidade como Investidora

Não se aplica ao Gabinete.

11.6. Parecer da Auditoria Independente

Não se aplica ao Gabinete.

12. Outras Informações Sobre a Gestão

12.1. Outras Informações Consideradas Relevantes pela Unidade

Não há para o período.

RESULTADOS E CONCLUSÕES

De acordo com o conteúdo descrito ao longo do relatório, as principais ações desenvolvidas pelas unidades do Gabinete do Ministro, no exercício de 2012 atendem de forma satisfatória a principal finalidade do GM que é a de assistir ao Senhor Ministro de Estado em sua representação Política e Social.



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA
S.A. ó EPL

RELATÓRIO DE GESTÃO DO EXERCÍCIO DE 2012

Brasília-DF/2013

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A ó EPL

RELATÓRIO DE GESTÃO DO EXERCÍCIO DE 2012

O presente relatório de gestão, do exercício de 2012, 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, foi elaborado em observância à Instrução Normativa - TCU nº 63/2010, Decisão Normativa - TCU nº 119/2012, alterada pela Decisão Normativa ó TCU nº 121/2012 e Portaria TCU nº 150/2012.

Unidade Jurisdicionada Agregadora	Secretaria-Executiva
Unidade Jurisdicionada Agregada	Empresa de Planejamento e Logística

SUMÁRIO

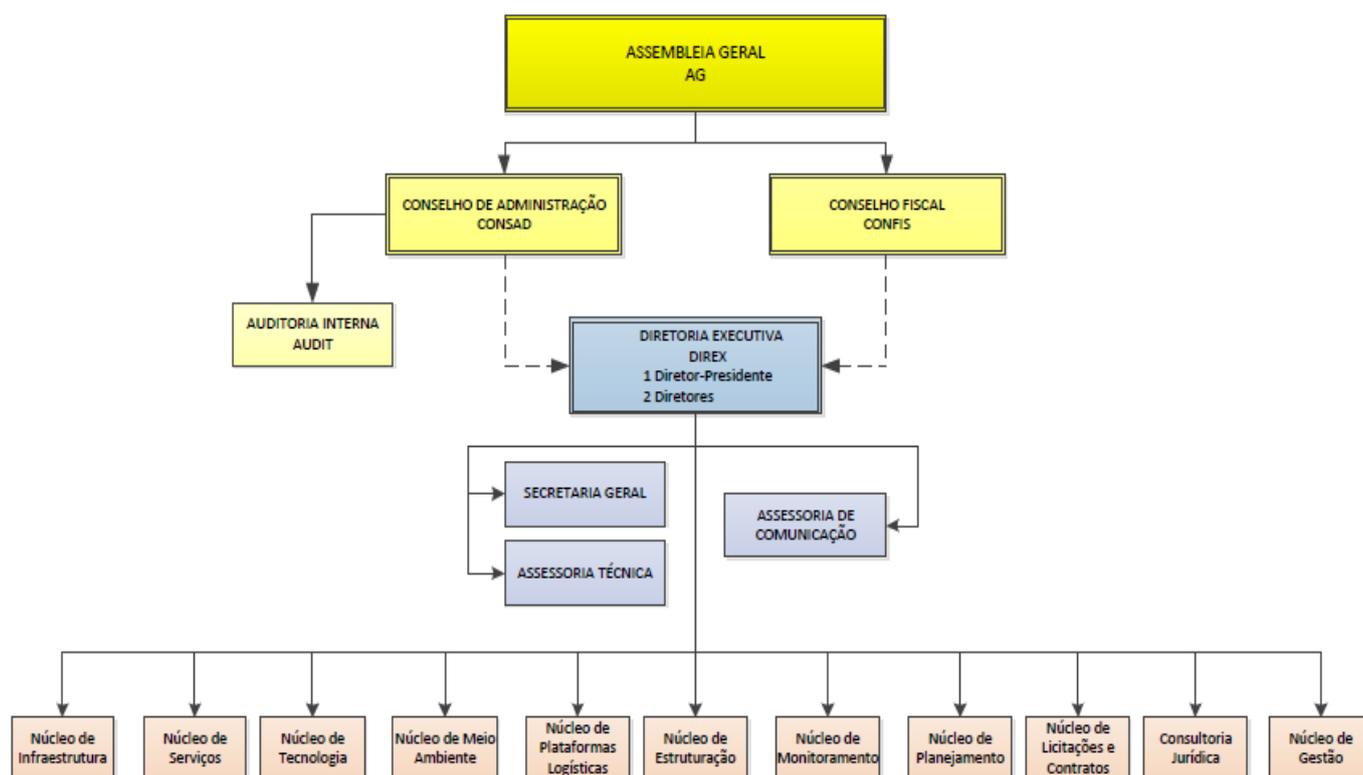
LISTA DE ABREVIACÕES E SIGLAS	5
ORGANOGRAMA	6
Introdução	9
A 6 PARTE A DO ANEXO II DA DN TCU Nº 119/2012 - CONTEÚDO GERAL DO RELATÓRIO DE GESTÃO.....	14
1 - PARTE A, ITEM 1, DO ANEXO II DA DN TCU Nº 119, DE 18/1/2012.	14
1.1. IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE JURISDICIONADA.....	14
1.1.2. Relatório de Gestão Agregado	14
Quadro A.1.3 - Identificação . Relatório de Gestão Agregado	14
1.2 - FINALIDADE E COMPETÊNCIAS INSTITUCIONAIS DA UNIDADE.....	15
2. PARTE A, ITEM 2, DO ANEXO II DA DN TCU Nº 119, de 18/1/2012	16
3. PARTE A, ITEM 3, DO ANEXO II DA DN TCU Nº 119, de 18/1/2012.....	16
3.1. ESTRUTURA DE GOVERNANÇA.....	17
3.2. AVALIAÇÃO DO FUNCIONAMENTO DOS CONTROLES INTERNOS.....	17
3.3. REMUNERAÇÃO PAGA A ADMINISTRADORES	17
3.3.1. Política de Remuneração dos Membros da Diretoria Executiva e dos Conselhos de Administração e Fiscal.....	17
3.3.2. Demonstrativo da Remuneração Mensal de Membros de Conselhos.....	19
3.3.3. Demonstrativo Sintético da Remuneração de Membros de Diretoria e de Conselhos.....	21
4. PARTE A, ITEM 4, DO ANEXO II DA DN TCU Nº 119, de 18/1/2012.....	22
4.1. INFORMAÇÕES SOBRE PROGRAMAS DO PPA DE RESPONSABILIDADE DA UNIDADE	22
4.1.5. Informações sobre Programas de Gestão, Manutenção e Serviços ao Estado de Responsabilidade da Unidade.....	22
4.1.6. Informações sobre Ações Vinculadas a Programas de Gestão, Manutenção e Serviços ao Estado de Responsabilidade da Unidade.....	22
4.2. INFORMAÇÕES SOBRE A EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA DA DESPESA	27
4.2.1. Identificação das Unidades Orçamentárias da Unidade	27
4.2.2. Programação de Despesas	27
4.2.4. Execução Orçamentária da Despesa.....	29
5. Tópicos Especiais da Execução Orçamentária e Financeira.....	31
5.4. SUPRIMENTO DE FUNDOS.....	31
5.4.1. Despesas Realizadas por meio de Suprimentos de Fundos.....	31
PARTE A, ITEM 6, DO ANEXO II DA DN TCU Nº 119, de 18/1/2012.....	33
6. Gestão de Pessoas, Terceirização de Mão de Obra e Custos Relacionados.	33
6.1. COMPOSIÇÃO DO QUADRO DE SERVIDORES ATIVOS.....	33
6.1.1. Demonstração de Força de Trabalho à Disposição da Unidade	33
6.1.2. Qualificação da Força de Trabalho	33
6.1.3. Demonstração dos Custos de Pessoal da Unidade.....	34
6.2.4 - Informações sobre a Contratação de Serviços de Limpeza, Higiene e Vigilância Ostensiva pela Unidade	35
6.2.5. Informações sobre Locação de Mão de Obra para Atividades não Abrangidas pelo Plano de Cargos do Órgão	36
7. PARTE A , ITEM 7, DO ANEXO II DA DN TCU Nº 119, de 18/1/2012	37
7.1. GESTÃO DA FROTA DE VEÍCULOS PRÓPRIOS E CONTRATADOS DE TERCEIROS	37
7.2. GESTÃO DO PATRIMÔNIO IMOBILIÁRIO	37
7.2.2. Distribuição Espacial dos Bens Imóveis Locados de Terceiros	37
8. PARTE A , ITEM 8, DO ANEXO II DA DN TCU Nº 119, de 18/1/2012	37
8.1. GESTÃO DA TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO	37
8.2. ANÁLISE CRÍTICA	37
9. PARTE A , ITEM 9, DO ANEXO II DA DN TCU Nº 119, de 18/1/2012	38
9.1. GESTÃO AMBIENTAL E LICITAÇÕES SUSTENTÁVEIS.....	38
9.2. CONSUMO DE PAPEL, ENERGIA ELÉTRICA E ÁGUA.	38
10. PARTE A, ITEM 10, DO ANEXO II DA DN TCU Nº 119, de 18/1/2012.	39
10.2. INFORMAÇÕES SOBRE A ATUAÇÃO DA UNIDADE DE AUDITORIA INTERNA	39

10.3. DECLARAÇÃO DE BENS E RENDAS ESTABELECIDAS NA LEI Nº 8.730/93	40
10.3.1. Situação do Cumprimento das Obrigações Impostas pela Lei 8.730/93	40
10.3.2. Análise Crítica	40
10.4. MODELO DE DECLARAÇÃO DE ATUALIZAÇÃO DE DADOS NO SIASG E SICONV	40
10.4.1. Modelo da Declaração de Atualização de Dados no SIASG e SICONV	40
11. PARTE A, ITEM 11, DO ANEXO II DA DN TCU Nº 119, de 18/1/2012.	41
11.1. INFORMAÇÕES VIDE NOTAS EXPLICATIVAS.....	41
11.2. DECLARAÇÃO DO CONTADOR - ANEXO III	41
11.3. ITEM JUSTIFICADO NA INTRODUÇÃO	41
11.4. DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS . ANEXO IV	41
11.5. INFORMAÇÕES SOBRE A COMPOSIÇÃO ACINÁRIA DO CAPITAL SOCIAL:	41
11.6. PARECER DA AUDITORIA INDEPENDENTE . ANEXO V.....	41
12. PARTE A, ITEM 12, DO ANEXO II DA DN TCU Nº. 119, DE 18/1/2012.....	41
12.1. OUTRAS INFORMAÇÕES CONSIDERADAS RELEVANTES PELA UJ	41
ANEXOS	43
ANEXO I . DECLARAÇÃO DE BENS E RENDAS	43
ANEXO II . DECLARAÇÃO DE ATUALIZAÇÃO DE DADOS NO SIASG E SICONV	44
ANEXO III . DECLARAÇÃO DO CONTADOR.....	45
ANEXO IV . DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS.....	46
ANEXO V . NOTAS EXPLICATIVAS.....	50
ANEXO VI . PARECER DA AUDITORIA INDEPENDENTE	53

LISTA DE ABREVIACÕES E SIGLAS

SIGLA	SIGNIFICADO
AGE	Assembleia Geral Extraordinária
CFC	Conselho Fiscal de Contabilidade
CNAE	Classificação Nacional de Atividades Econômicas
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
CONFIS	Conselho Fiscal
CONSAD	Conselho de Administração
CPF	Cadastro de Pessoas Físicas
CPGF	Cartão de Pagamento do Governo Federal
CRC	Conselho de Contabilidade
DBR	Declaração de Bens e Rendas
DOU	Diário Oficial da União
EPL	Empresa de Planejamento e Logística
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
LOA	Lei Orçamentária Anual
MPOG	Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão
NBC	Normas Brasileiras de Contabilidade
OCI	Órgão de Controle Interno
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PDTI	Plano Diretor de Tecnologia da Informação
PLOA	Projeto de Lei Orçamentária Anual
PPA	Plano Plurianual
SIAFI	Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal
SIAPE	Sistema Integrado de Administração de Pessoal
SIASG	Sistema Integrado de Administração de Serviços Gerais
SICONV	Sistema de Gestão de Convênios, Contratos de Repasse e Termos de Parceria
SIGPLAN	Sistema de Informações Gerenciais e de Planejamento
SIORG	Sistemas de Informações Organizacionais da Administração Pública Federal
SIPEC	Sistema de Pessoal Civil da Administração Federal
SISAC	Sistema de Controle de Ações de Comunicação
SISP	Sistema de Administração dos Recursos de Tecnologia da Informação
SLTI	Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação
SRFB	Secretaria da Receita Federal do Brasil
STN	Secretaria do Tesouro Nacional
TCU	Tribunal de Contas da União
TI	Tecnologia da Informação
UG	Unidade Gestora
UJ	Unidade Jurisdicionada
UO	Unidade Orçamentária

ORGANOGRAMA



A administração da Empresa de Planejamento e Logística é exercida pelo Conselho de Administração ó CONSAD e pela Diretoria Executiva - DIREX. Registre-se, ainda, a existência do Conselho Fiscal ó Confis, como órgão permanente da estrutura da EPL. A estrutura organizacional interna da EPL, as funções da diretoria, áreas técnicas e administrativas que a compõem são definidas em regimento interno, elaborado pela Diretoria Executiva e aprovado pelo Conselho de Administração. As principais atribuições dos Conselhos, da Diretoria, da Auditoria e dos Núcleos, sem prejuízo das demais atribuições estão descritas abaixo:

1. Conselho de Administração

1.1. Fixar a orientação geral dos negócios da EPL e aprovar, para cada exercício social, os planos gerais da empresa; e

1.2. Fiscalizar a gestão dos diretores, examinar os livros e papéis da EPL; solicitar informações sobre editais de licitação, contratos celebrados ou em vias de celebração, aditivos contratuais e de quaisquer outros atos praticados pelos dirigentes, bem como sobre as providências adotadas pela administração relativas às diligências do Tribunal de Contas da União e da Controladoria-Geral da União; deliberar e submeter à Assembleia Geral as demonstrações financeiras e o relatório da administração da EPL, a proposta de aumento de capital, aprovar o regulamento de licitação e contratação de obras, bens, serviços e compras, eleger e destituir o Diretor-Presidente e os demais Diretores da EPL, deliberar sobre o orçamento anual, o programa de investimentos da EPL e o plano plurianual, deliberar sobre a proposta apresentada pela Diretoria Executiva de quadros quantitativos de pessoal, planos de criação de cargos, carreiras, remuneração, benefícios e vantagens.

2. Diretoria Executiva

2.1. Propor ao Conselho de Administração quadro do quantitativo de pessoal, planos de criação de cargos, carreiras, remuneração, benefícios e vantagens, bem como o conjunto de normas específicas para contratação de pessoal permanente da EPL; e

2.2. Elaborar, em cada exercício, as demonstrações financeiras, a proposta de distribuição de dividendos, inclusive os intermediários e a aplicação de recursos excedentes, a serem submetidos à apreciação do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal, com vistas à deliberação pela Assembleia Geral.

3. Diretor-Presidente

Exercer a direção geral da EPL e o controle geral de suas atividades.

4. Núcleos Operacionais

4.1. Núcleo de Infraestrutura (NI)

4.1.1. Elaborar projetos de engenharia e construção civil, fiscalizar a execução das obras; elaborar planos de metas para utilização racional do Trem de Alta Velocidade e de outros empreendimentos de transporte e logística.

4.2. Núcleo de Serviços (NS)

4.2.1. Elaborar e desenvolver os projetos operacionais, estudos de mercado, estudos de viabilidade técnica para empreendimentos de transporte e logística;

4.3. Núcleo de Tecnologia (NT)

4.3.1. Estruturar o Programa de Transferência de Tecnologia; e

4.3.2. Planejar e promover a disseminação e a incorporação das tecnologias utilizadas desenvolvidas no âmbito do setor de transporte e logística; realizar e promover pesquisas tecnológicas e de inovação; promover estudos e pesquisas objetivando o desenvolvimento de cadeias produtivas locais relacionadas às etapas de concepção do projeto, fabricação, implantação e operação do Trem de Alta Velocidade e outros empreendimentos de transporte e logística.

4.4. Núcleo de Meio Ambiente (NA)

4.4.1. Elaborar estudos de impacto ambiental para os empreendimentos de transporte e logística; adotar as medidas necessárias à obtenção do licenciamento ambiental e demais licenças ambientais necessárias à implementação de empreendimentos bem como promover a articulação com os órgãos federais, estaduais e municipais relacionados com o setor ambiental.

4.5. Núcleo de Plataformas Logísticas (NL)

4.5.1. Elaborar, desenvolver e implementar projetos de exploração imobiliária de plataformas logísticas; e

4.5.2. Articular com os demais órgãos e entes públicos, para resolução das interfaces do transporte ferroviário de alta velocidade com os outros meios de transporte, visando à movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

4.6. Núcleo de Estruturação (NE)

4.6.1. Elaborar e desenvolver a modelagem financeira, societária e jurídica dos empreendimentos de transporte e logística.

4.7. Núcleo de Monitoramento (NM)

4.7.1. Controlar os processos para a implantação dos empreendimentos de transporte e logística e acompanhar e avaliar os impactos e resultados dos mesmos.

4.8. Núcleo de Planejamento (NP)

4.8.1. Elaborar e desenvolver estudos de mercado; avaliar projetos e elaborar programas específicos e no setor de transportes e logística.

4.9. Núcleo de Licitações e Contratos (NLC)

4.9.1. Realizar licitação, contratos, acordos, convênios e instrumentos congêneres, a serem celebrados pela EPL. Vale ressaltar que apesar da previsão regimental de tal Núcleo, suas atribuições estão sendo realizadas pelo Núcleo de Gestão.

4.10. Núcleo Jurídico (NJU)

4.10.1. Emitir pareceres jurídicos quanto à legalidade dos contratos, acordos, ajustes e convênios, bem como a minuta de editais de licitação e de concurso público; representar judicial e extrajudicialmente a empresa; e organizar as pautas e secretariar as reuniões da Assembleia Geral, do Conselho de Administração, do Conselho Fiscal e da Diretoria Executiva;

4.11. Núcleo de Gestão (NGE)

4.11.1. Promover atos de gestão orçamentária, financeira, contábil, patrimonial, documental e de gestão de recursos humanos necessários ao funcionamento da Empresa de Planejamento e Logística S.A..

4.12. As Assessorias

4.12.1. Prestação de serviços de apoio e consultoria geral às áreas da empresa.

4.13. Auditoria Interna

4.13.1. A Auditoria Interna é um órgão de assessoramento vinculado diretamente ao Conselho de Administração, incumbido de executar atividades de auditoria de natureza contábil, financeira, orçamentária, administrativa, de engenharia, patrimonial e operacional.

4.14. Conselho Fiscal

4.14.1. Fiscalizar os atos dos administradores e verificar o cumprimento dos seus deveres legais e estatutários.

INTRODUÇÃO

O presente Relatório de Gestão da Unidade Jurisdicionada Empresa de Planejamento e Logística tem por finalidade apresentar os principais resultados alcançados no exercício de 2012 especificamente no último quadrimestre detalhando a execução dos seus principais Programas e Ações desta empresa recém-instituída.

Visando manter a fidedignidade das informações prestadas, serão apresentadas essencialmente no que se refere ao organograma, finalidade e a competência da Unidade Jurisdicionada, seu quadro de pessoal, os resultados orçamentários e financeiros alcançados em sua gestão, bem como as informações contábeis.

Trata-se de um relatório de forma agregada ao relatório da Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes conforme descrito no Ofício 781/2012/TCU/SECEX-1, de 12/11/2012.

A Lei nº. 12.404 de, 04/05/2011, autorizou a criação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. - ETAV, estatal que teria a incumbência de planejar e promover o desenvolvimento do trem bala que ligaria, inicialmente, o Rio de Janeiro a Campinas e São Paulo.

Com o advento da Lei 12.743 de, 19/12/12, lei de conversão da Medida Provisória nº. 576/2012, foi modificada a denominação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. - ETAV para Empresa de Planejamento e Logística S.A. - EPL, ampliando suas competências cujo objetivo é planejar todo o setor de transportes brasileiro, visando dotar o país de uma infraestrutura viária adequada para garantir a operação racional e segura dos transportes de bens e pessoas. A EPL deverá ser capaz de elaborar o planejamento e a logística no setor de transportes de forma coerente e competitiva, bem como projetar as obras de infraestrutura a médio e longo prazos, possibilitando, assim, o planejamento nos modais de transportes.

O planejamento estratégico da EPL está sendo desenvolvido e para 2013 teremos o plano de ação definido com as metas a serem atingidas.

No que se refere ao Plano Plurianual - PPA 2012-2015, a EPL desenvolveu o Programa de Apoio à Gestão e Manutenção do Ministério dos Transportes, considerado no Plano, programa de gestão e não programa temático ou finalístico.

O capital social subscrito da EPL é de R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) e o integralizado é de R\$5.000.000,00 (cinco milhões de reais), sendo a União detentora de 100% das ações.

Em virtude de sua exígua existência, a EPL, neste relatório de gestão agregado, apresentará essencialmente atos e fatos ocorridos no exercício de 2012. Os itens que não se aplicam à Unidade Jurisdicionada ou que não ocorreram no período estão relacionados a seguir:

Item do Relatório	Situação de Atendimento	Justificativa
<p>1 - PARTE A, ITEM 1, DO ANEXO II DA DN TCU N°. 119, DE 18/1/2012.</p> <p>1.4. Macroprocessos Finalísticos.</p> <p>1.5. Macroprocessos de Apoio.</p> <p>1.6. Principais parceiros.</p>	Não ocorreu no exercício	Em razão da recente instituição da EPL não houve a identificação de Macroprocessos no exercício.
<p>2 - PARTE A, ITEM 2, DO ANEXO II DA DN TCU N°. 119, DE 18/1/2012.</p> <p>2.1. Planejamento das Ações da Unidade Jurisdicionada.</p> <p>2.2. Estratégias de atuação frente aos objetivos estratégicos.</p> <p>2.3. Execução do Plano de Metas ou de Ações.</p> <p>2.4. Indicadores.</p>	Não ocorreu no exercício	Em razão da forma que a empresa foi instituída não houve tempo hábil para fazer um planejamento estratégico de acordo com os objetivos da nova empresa.
<p>3- PARTE A, ITEM 3, DO ANEXO II DA DN TCU N°. 119, DE 18/1/2012.</p> <p>3.3. Remuneração Paga a Administradores.</p> <p>3.3.4. Demonstrativo da Remuneração Variável dos Administradores.</p>	Não ocorreu no exercício	Os valores percebidos pelos Administradores por definição normativa não sofrem variações.
<p>3.4. Sistema de Correição.</p>	Não se aplica	Não foi prevista a criação de estrutura de correição no Regimento Interno.
<p>3.5. Cumprimento pela instância de correição da Portaria n°. 1.043/2007 da CGU.</p>	Não ocorreu no exercício	
<p>PARTE A, ITEM 4, DO ANEXO II DA DN TCU N°. 119, DE 18/1/2012. Programação e Execução da Despesa Orçamentária e Financeira.</p> <p>4.1. Informações sobre Programas do PPA de responsabilidade da UJ.</p> <p>4.1.1 a 4.1.4. Programas Temáticos.</p>	Não ocorreu no exercício	<p>A EPL desenvolveu o exercício somente o Programa de Apoio à Gestão e Manutenção.</p> <p>O Projeto de lei do PPA 2012-2015 elaborado com base em diretrizes do Programa de Governo que estabelece a longo prazo os macro desafios para uma nova realidade do País. Foi, portanto, daí, que surgiu os Programas Temáticos que se desdobram em objetivos e iniciativas. A EPL ainda não havia sido constituída, portanto, não foram criados Programas Temáticos.</p>

<p>4.2. Informações sobre a Execução Orçamentária e Financeira da Despesa.</p> <p>4.2.3. Movimentação de Créditos Interna e Externa.</p> <p>4.2.4.2. Execução Orçamentária de Créditos Recebidos pela Unidade por Movimentação.</p> <p>4.2.4.2.1. Despesas Totais por Modalidade de Contratação ó Créditos de Movimentação.</p> <p>4.2.4.2.2. Despesas Totais por Grupo e Elemento de Despesa ó Créditos de Movimentação</p> <p>4.2.4.2.3. Análise crítica</p>		<p>Não houve movimentação interna e externa no exercício.</p>
<p>PARTE A, ITEM 5, DO ANEXO II DA DN TCU N°. 119, DE 18/1/2012.</p> <p>5.1. Reconhecimento de Passivos.</p> <p>5.2. Pagamentos e cancelamentos de restos a pagar de exercícios anteriores.</p> <p>5.3. Transferências de Recursos.</p> <p>5.4. <i>Suprimento de Fundos.</i></p> <p>5.4.1. Despesas Realizadas por meio de Suprimentos de Fundos.</p> <p>5.4.1.2. Suprimento de Fundos ó Conta Tipo õBö.</p> <p>5.5. Renúncias Tributárias.</p> <p>5.6. Gestão de Precatórios.</p>	<p>Não ocorreu no exercício</p>	<p>Não ocorreu reconhecimento de Passivos por insuficiência de créditos ou recursos no exercício.</p> <p>As atividades da Empresa só foram iniciadas em meados de agosto de 2012 e a primeira nota de empenho foi emitida em 11 de setembro de 2012, portanto, não existe, no exercício, a figura dos restos a pagar.</p> <p>Não houve no âmbito da Empresa transferências de recursos.</p> <p>Não ocorreu a utilização de suprimento de fundos por meio de Contas tipo õBö.</p> <p>Não houve no âmbito da Empresa Renúncias Tributárias.</p> <p>Não houve no âmbito desta empresa Gestão de Precatórios.</p>
<p>PARTE A, ITEM 6, DO ANEXO II DA DN TCU N°. 119, DE 18/1/2012</p> <p>6.1. Composição do quadro de servidores ativos.</p> <p>6.1.1.1. Situações que Reduzem a Força de Trabalho Efetiva da Unidade.</p> <p>6.1.4. Composição do Quadro de Servidores Inativos e Pensionistas.</p>	<p>Não ocorreu no exercício</p>	<p>Devido ao exíguo tempo de existência da Empresa de Planejamento e Logística, ainda está sendo formado seu quadro de pessoal em conformidade com a Portaria n°. 16, de 23/07/2012/ DEST/MP.</p> <p>Não existem Servidores Inativos, Pensionistas, Aposentados, Acumulação Indevida de Cargos, Comunicação ao Tribunal por intermédio do SISAC, força de trabalho de estagiários.</p>

<p>6.1.4.1. Classificação do Quadro de Servidores Inativos da Unidade Segundo o Regime de Proventos e de Aposentadoria.</p> <p>6.1.4.2. Demonstração das Origens das Pensões Pagas pela Unidade.</p> <p>6.1.5. Acumulação Indevida de Cargos, Funções e Empregos Públicos.</p> <p>6.1.6. Providências Adotadas nos Casos de Acumulação Indevida de Cargos, Funções e Empregos Públicos.</p> <p>6.1.7. Informações sobre os Atos de Pessoal Sujeitos a Registros e Comunicação.</p> <p>6.1.8. Indicadores Gerenciais Sobre Recursos Humanos.</p> <p>6.2. Terceirização de Mão de Obra Empregada e Contratação de Estagiários</p> <p>6.2.1. Informação sobre Terceirização de Cargos e Atividades do Plano de Cargos do Órgão.</p> <p>6.2.2. Informação sobre a Substituição de Terceirizados em Decorrência da Realização de Concurso Público.</p> <p>6.2.3. Autorizações Expedidas pelo MPOG para Realização de Concursos Públicos para Substituição de Terceirizados.</p> <p>6.2.6. Composição do Quadro de Estagiários.</p>		<p>Esta Unidade jurisdicionada não havia ainda desenvolvido indicadores utilizados para gerenciamento na área de recursos humanos face a sua recém-criação.</p>
<p>PARTE A, ITEM 7, DO ANEXO II DA DN TCU Nº. 119, DE 18/1/2012</p> <p>7.2. Gestão do Patrimônio Imobiliário</p> <p>7.2.1. Distribuição Espacial dos Bens Imóveis de Uso Especial.</p> <p>7.2.3. Discriminação de Bens Imóveis Sob a Responsabilidade da Unidade.</p>	<p>Não possui</p>	<p>A empresa não possui patrimônio imobiliário. O imóvel da sede atual e da nova sede são locados de terceiros.</p>
<p>PARTE A, ITEM 10 DO ANEXO II DA DN TCU Nº. 119, DE 18/1/2012</p> <p>10.1. Deliberações do TCU e do OCI atendidas no exercício.</p>	<p>Não ocorreu no exercício</p>	<p>Tendo em vista que a EPL está em processo de implantação não ocorreu atuação dos Órgãos de Controle Interno.</p>

<p>10.1. Deliberações do TCU e do OCI Atendidas no Exercício.</p> <p>10.1.1. Deliberações do TCU Atendidas no Exercício.</p> <p>10.1.2. Deliberações do TCU Pendentes de Atendimento ao Final do Exercício.</p> <p>10.1.3. Recomendações do OCI Atendidas no Exercício.</p> <p>10.1.4. Recomendações do OCI Pendentes de Atendimento ao Final do Exercício.</p>		
<p>PARTE A , ITEM 11, DO ANEXO II DA DN TCU Nº 119, de 18/1/2012 Informações Contábeis</p> <p>11.3. Demonstrações Contábeis e Notas Explicativas Previstas na Lei nº 4.320/1964 e pela NBC T 16.6 Aprovada pela Resolução CFC nº 1.133/2008</p>	<p>Não se aplica</p>	<p>Deverá responder este item as UJ que não executaram sua contabilidade no Siafi. Não e aplica à EPL.</p>

A 6 PARTE A DO ANEXO II DA DN TCU N° 119/2012 - CONTEÚDO GERAL DO RELATÓRIO DE GESTÃO

1 - PARTE A, ITEM 1, DO ANEXO II DA DN TCU N° 119, DE 18/1/2012.

1.1. IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE JURISDICIONADA

1.1.2. Relatório de Gestão Agregado

Quadro A.1.3 - Identificação 6 Relatório de Gestão Agregado

Poder e Órgão de Vinculação			
Poder: Executivo			
Órgão de Vinculação: Ministério dos Transportes			Código SIORG: 002846
Identificação da Unidade Jurisdicionada agregadora			
Denominação completa: Secretaria-Executiva			
Denominação abreviada: SE			
Código SIORG: 002846	Código na LOA: 39000		Código SIAFI: 390032
Situação: ativa			
Natureza Jurídica: Órgão Público			
Principal Atividade: Administração Pública em Geral			Código CNAE: 84.11-6-00
Telefones/Fax de contato:	61 2029-7080		61 2029-7845
E-mail: secretaria.executiva@transportes.gov.br			
Página na Internet: http://www.transportes.gov.br			
Endereço Postal: Esplanada dos Ministérios, Bloco 6R6, Edifício Sede, 5º andar, Brasília 6 DF CEP: 70044- 900			
Identificação da Unidade Jurisdicionada agregada			
Número de Ordem: 1			
Denominação completa: Empresa de Planejamento e Logística S/A			
Denominação abreviada: EPL			
Código SIORG: 119672	Código na LOA: 39253		Código SIAFI: 395001
Situação: ativa			
Natureza Jurídica: Empresa Pública		CNPJ: 15.763.423/0001-30	
Principal Atividade: Empresa Pública			Código CNAE: 8411600
Telefones/Fax de contato:	(61) 3426-3715	(61) 3426-3716	(61) 3426-3717
E-mail: agenda@epl.gov.br			
Página na Internet: http://www.epl.gov.br			
Endereço Postal: Setor Comercial Sul, Quadra 9, Lote C, Conflxo Parque Cidade Corporate 6 Torre 6C6 7º e 8 andares - Brasília-DF - CEP: 70.308-200			
Normas relacionadas às Unidades Jurisdicionadas			
Normas de criação e alteração das Unidades Jurisdicionadas			
A - Unidade Jurisdicionada Agregadora: - Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, publicada no DOU de 29/05/2003. Organização dos Ministérios.			
B - Unidade Jurisdicionada Agregada: 1 - Lei 10.233 de, 5 de junho de 2001 2 - Lei 12.404 de, 4 de maio de 2011, publicada no DOU de, 05/05/2011 3 - Decreto nº 7.755 de, 14 de junho de 2012 4 - Ata da Assembleia Geral de Constituição da EPL de, 08 de agosto de 2012, publicada no DOU de, 16/08/2012. 5 - Medida Provisória nº. 576 de, 15 de agosto de 2012, publicada no DOU de, 16/10/2012. 6 - Estatuto Social - aprovado pela Assembleia Geral de, 8 de Agosto de 2012 6 - Lei nr. 12.743 de, 19 de dezembro de 2012 7 - Regimento Interno de, 2 de outubro de 2012 6 aprovado pelo CONSAD			
Outras normas infralegais relacionadas à gestão e estrutura das Unidades Jurisdicionadas			

- Decreto nº 7.717 de, 04 de abril de 2012, publicado no DOU de, 05/04/2012. Aprova a Estrutura Regimental do MT.
- Portaria nº 250, de 31 de outubro de 2012, publicada no DOU de 01/11/2012. Regimento Interno do MT.
Manuais e publicações relacionadas às atividades das Unidades Jurisdicionadas

1.2 - FINALIDADE E COMPETÊNCIAS INSTITUCIONAIS DA UNIDADE

A Empresa de Planejamento e Logística S.A. ó EPL, conforme disposto na Lei nº. 12.743 de 19 de dezembro de 2012 é uma empresa pública constituída sob a forma de sociedade anônima de capital fechado, vinculada ao Ministério dos Transportes, com personalidade jurídica de direito privado, patrimônio próprio e autonomia administrativa e financeira.

A empresa tem como finalidade:

I - planejar e promover o desenvolvimento do serviço de transporte ferroviário de alta velocidade de forma integrada com as demais modalidades de transporte, por meio de estudos, pesquisas, construção da infraestrutura, operação e exploração do serviço, administração e gestão de patrimônio, desenvolvimento tecnológico e atividades destinadas à absorção e transferência de tecnologias; e

II - prestar serviços na área de estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento do setor de transportes no País.

Possui como competência as seguintes diretrizes:

I - elaborar estudos de viabilidade técnico-econômica e de engenharia necessários ao desenvolvimento de projetos de transportes;

II ó realizar e promover pesquisas tecnológicas e de inovação, isoladamente ou em conjunto com instituições científicas e tecnológicas, organizações de direito privado, sem fins lucrativos, voltadas para atividades de pesquisa e desenvolvimento, e sociedades nacionais, de modo a subsidiar a adoção de medidas organizacionais e técnico-econômicas do setor, tendo por referência o desenvolvimento científico e tecnológico mundial, realizando as gestões pertinentes à proteção dos direitos de propriedade industrial eventualmente decorrentes;

III - planejar, exercer e promover as atividades de absorção e transferência de tecnologia no setor de transportes, celebrando e gerindo acordos, contratos e demais instrumentos congêneres necessários ao desempenho dessa atividade;

IV - participar das atividades relacionadas ao setor de transportes, nas fases de projeto, fabricação, implantação e operação, visando garantir a absorção e a transferência de tecnologia;

V - promover a capacitação e o desenvolvimento de atividades de pesquisa e desenvolvimento nas instituições científicas e tecnológicas, organizações de direito privado, sem fins lucrativos, voltadas para atividades de pesquisa e desenvolvimento, e sociedades nacionais, inclusive de tecnologia industrial básica, relacionadas ao setor de transportes;

VI - subsidiar a formulação, o planejamento e a implementação de ações no âmbito da política de transporte, de modo a propiciar a integração das diversas modalidades de transportes;

VII - planejar e promover a disseminação e a incorporação das tecnologias utilizadas e desenvolvidas no âmbito do setor de transportes em outros segmentos da economia;

VIII - obter licença ambiental necessária aos empreendimentos na área de infraestrutura de transportes;

IX - desenvolver estudos de impacto social e socioambiental para os empreendimentos de transportes;

X ó acompanhar a elaboração de projetos e estudos de viabilidade a serem realizados por agentes interessados e devidamente autorizados;

XI - promover estudos voltados a programas de apoio, modernização e capacitação da indústria nacional, objetivando maximizar a participação desta no fornecimento de bens e equipamentos necessários à expansão do setor de transportes;

XII - elaborar estudos de curto, médio e longo prazos, necessários ao desenvolvimento de planos de expansão da infraestrutura do setor de transportes;

XIII - propor planos de metas voltados à utilização racional e conservação da infra e superestrutura de transportes, podendo estabelecer parcerias de cooperação para esse fim;

XIV - coordenar, executar, fiscalizar e administrar obras de infra e superestrutura de transporte ferroviário de alta velocidade;

XV ó administrar e explorar o patrimônio relacionado ao transporte ferroviário de alta velocidade, quando couber;

XVI ó promover a certificação de conformidade de material rodante, infraestrutura e demais sistemas a serem utilizados no transporte ferroviário de alta velocidade com as especificações técnicas de segurança e interoperabilidade do setor;

XVII ó promover a desapropriação ou instituição de servidão dos bens necessários à construção e exploração de infraestrutura para o transporte ferroviário de alta velocidade, declarados de utilidade pública por ato do Presidente da República.

XVIII - administrar os programas de operação da infraestrutura ferroviária de alta velocidade nas ferrovias outorgadas à EPL;

XIX - prestar serviços aos órgãos e entidades da União, Estados, Distrito Federal e Municípios em assuntos de sua especialidade.

2. PARTE A, ITEM 2, DO ANEXO II DA DN TCU Nº 119, DE 18/1/2012

Item justificado na Introdução

3. PARTE A, ITEM 3, DO ANEXO II DA DN TCU Nº 119, DE 18/1/2012

3.1. ESTRUTURA DE GOVERNANÇA

Tendo em vista o curto tempo de operacionalização, a empresa ainda não possui todos os elementos de forma que as respostas venham a corresponder a uma realidade fidedigna. Porém, visando a obediência às leis e regulamentos que regem a Unidade Jurisdicionada e a salvaguarda dos recursos de modo a evitar perdas, mau uso e dano, esta empresa conta com o Conselho de Administração, Conselho Fiscal, Diretoria Executiva, Auditoria Interna, Auditoria Externa Independente e Comissão de Recebimento de Material Adquirido. Os procedimentos de controles exercidos, a orientação e o constante monitoramento por parte desses Controles Administrativos têm como consequência direta o aperfeiçoamento da gestão desta estatal com vistas à preservação do patrimônio público e à promoção da transparência dos atos da administração e da proatividade no fornecimento de informações e comunicações relevantes para o acompanhamento e atingimento dos objetivos da empresa. As reuniões dos Conselhos acontecem regularmente e suas deliberações são consignadas em Atas devidamente registradas na Junta Comercial. Em cumprimento ao disposto no Art. 176, da Lei nº. 6.404/1976, foi contratada Empresa de auditoria externa independente para exame das Demonstrações Financeiras da EPL do exercício de 2012, a qual proferiu Parecer constante no anexo deste Relatório.

O Consad, o Confis e a Direx, se reúnem na periodicidade estabelecida no Estatuto da EPL e a Auditoria Interna atua conforme o Plano Anual de Atividades de Auditoria Interna.

3.2. AVALIAÇÃO DO FUNCIONAMENTO DOS CONTROLES INTERNOS

Análise Crítica:

A Unidade Jurisdicionada por não possuir, ainda, controles normativos devidamente institucionalizados face ao exíguo tempo de sua operacionalização não possui informações suficientes para proceder ao preenchimento do Quadro A.3.1. Não estão implementados controles sistêmicos pela Unidade, porém, normas de instruções operacionais da empresa estão sendo elaboradas; enquanto isso, os controles são realizados de forma provisória. A expedição e o recebimento de documentos são registrados em livro de protocolo. Ainda não existe numeração própria de processos, o número sequencial foi fornecido pelo Ministério dos Transportes e seu controle faz-se por planilhas de excel. Não possui, ainda, sistemas desenvolvidos de forma que possa auxiliar no controle e acompanhamento da execução das tarefas, porém, são utilizados os sistemas estruturadores do governo federal (Siafi, Siasg, Siape, SCDP) com observância às leis e regulamentos que a regem.

3.3. REMUNERAÇÃO PAGA A ADMINISTRADORES

3.3.1. Política de Remuneração dos Membros da Diretoria Executiva e dos Conselhos de Administração e Fiscal

A Política de Remuneração dos Membros da Diretoria Executiva e dos Conselhos de Administração e Fiscal segue orientações emanadas do Departamento de Coordenação e Governança das Empresas Estatais (Ofício nº 646/DEST/MP, de 18/07/2012), em observância ao art. 6º, inciso IV, Anexo L, do Decreto nº. 7.675, de 20/01/2012.

A EPL será dirigida por um Conselho de Administração e por uma Diretoria Executiva. conta, também, um Conselho Fiscal, cujos membros serão eleitos anualmente pela Assembleia Geral, com possibilidade de reeleição.

Remuneração da Diretoria Executiva

Nome do Administrador	Período de Exercício		Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
	Início	Fim						
Bernardo Figueiredo	08/08/12		21.378,40	26.723,00	26.723,00	26.723,00	26.723,00	128.270,40
Hederverton Andrade Santos	08/08/12		21.378,40	26.723,00	26.723,00	26.723,00	26.723,00	128.270,40
Hélio Mauro França	08/10/12		0,00	0,00	20.487,63	26.723,00	26.723,00	73.933,63
Total								330.474,43

Remuneração dos Conselhos de Administração e Fiscal

Nome	CPF	Órgão que representa	Ato de designação - Assembléia Geral de Acionistas	Data de designação	Período de execução	Conselho	Função	Valor mensal R\$
BERNARDO JOSE FIGUEIREDO G. DE OLIVEIRA	066.814761-04	EPL	Termo de Posse	08/ago/12	3 anos	CONSAD	conselheiro	2.672.30
DINO ANTUNES DIAS BATISTA	258.656.438-35	Ministério dos Transportes	Termo de Posse	08/ago/12	3 anos	CONSAD	conselheiro	2.672.30
LUIZ ANTONIO RODRIGUES ELIAS	549.900.767-53	Ministério de Ciência, Tec. e Inovação	Termo de Posse	08/ago/12	3 anos	CONSAD	conselheiro	2.672.30
MIGUEL MARIO BIANCO MASELLA	006.288.598-72	Ministério dos Transportes	Termo de Posse	08/ago/12	3 anos	CONSAD	Presidente	2.672.30
NELIDA ESTER ZACARIAS MADELA	004.605.831-15	Ministério dos Transportes	Termo de Posse	08/ago/12	3 anos	CONSAD	conselheiro	2.672.30
MAURÍCIO MUNIZ BARRETO DE CARVALHO	042.067.418-75	Ministério do Planejamento Orç. e Gestão	Termo de Posse	08/ago/12	3 anos	CONSAD	conselheiro	
DEBORA PETERS	665.552.800-34	Ministério da Fazenda	Termo de Posse	08/ago/12	1 ano	CONFIS	conselheiro	2.672.30
SUPLENTE:FABIANO MAIA PEREIRA	027.583.306-28		Termo de Posse	08/ago/12	1 ano	CONFIS	conselheiro	2.672.30
ADELAIDE CRISTINA DE OLIVEIRA	034.055.426-69	Ministério dos Transportes	Termo de Posse	08/ago/12	1 ano	CONFIS	conselheiro	2.672.30
SUPLENTE:LEONARDO CARREIRA ALBUQUERQUE	021.786.657-30		Termo de Posse	08/ago/12	1 ano	CONFIS	conselheiro	2.672.30
FRANCISCO ANTONIO MARTINS	007.605.283-49	Ministério dos Transportes	Termo de Posse	08/ago/12	1 ano	CONFIS	conselheiro	2.672.30
SUPLENTE:CLEIDEMÁRIO LUIZ DE SOUZA	359.026.041-68		Termo de Posse	08/ago/12	1 ano	CONFIS	conselheiro	2.672.30

08/08/2012 - 1ª Reunião Ordinária; 2/10/2012 - 2ª Reunião Ordinária; 27/11/2012 - 3ª Reunião Ordinária; 20/12/2012 - 4ª Reunião Ordinária. 18/01/2013 - 5ª Reunião Ordinária

3.3.2. Demonstrativo da Remuneração Mensal de Membros de Conselhos

Os valores a serem pagos mensalmente a cada um dos membros dos Conselhos, seja de Administração ou Fiscal, foram fixados em Ata da Assembleia Geral de Constituição desta empresa, realizada em 8/08/2012. Assim, os honorários mensais equivalem a um décimo da remuneração média mensal devida aos membros da Diretoria Executiva, excluídos os valores relativos a adicional de férias e 13°. Desta forma, segue abaixo a remuneração dos membros do Conselho de Administração e do Fiscal.

QUADRO A.3.2 - Remuneração dos Conselhos de Administração e Fiscal

Conselho de Administração															Valores em R\$ 1,00
Nome do Conselheiro (a)	Período de Exercício		Remuneração												
	Início	Fim	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
Bernardo José Figueiredo Gonçalves de Oliveira	08/08/12	-	-	-	-	-	-	-	-	2.672,30	2.672,30	2.672,30	2.672,30	2.672,30	13.361,50
Dino Antunes Dias Batista	08/08/12	-	-	-	-	-	-	-	-	2.672,30	2.672,30	2.672,30	2.672,30	2.672,30	13.361,50
Luiz Antônio Rodrigues	08/08/12	-	-	-	-	-	-	-	-	2.672,30	2.672,30	2.672,30	2.672,30	2.672,30	13.361,50
Maurício Muniz Barreto de Carvalho	08/08/12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Miguel Mário Bianco Masella	08/08/12	-	-	-	-	-	-	-	-	2.672,30	2.672,30	2.672,30	2.672,30	2.672,30	13.361,50
Nélida Ester Zacarias Madela	08/08/12	-	-	-	-	-	-	-	-	2.672,30	2.672,30	2.672,30	2.672,30	2.672,30	13.361,50
O Conselheiro Maurício Muniz Barreto de Carvalho não percebe remuneração da EPL tendo em vista sua participação em outros conselhos conforme previsto no Decreto n. 1.957/1996.															

Conselho Fiscal

Nome do Conselheiro(a) (T/S)	Período de Exercício		Remuneração												
	Início	Fim	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
(T) Adelaide Cristina de Oliveira (S) Leonardo C. Albuquerque	08/08/12	-	-	-	-	-	-	-	-	2.672,30	2.672,30	2.672,30	2.672,30	2.672,30	13.361,50
(T) Débora Peters (S) Fabiano M. Pereira	08/08/12	-	-	-	-	-	-	-	-	2.672,30	2.672,30	2.672,30	2.672,30	2.672,30	13.361,50
(T) Francisco A. Martins (S) Cleidemário L. de Souza	08/08/12	-	-	-	-	-	-	-	-	2.672,30	2.672,30	2.672,30	2.672,30	2.672,30	13.361,50

3.3.3. Demonstrativo Sintético da Remuneração de Membros de Diretoria e de Conselhos

QUADRO A.3.3 - SÍNTESE DA REMUNERAÇÃO DOS ADMINISTRADORES

Valores em R\$ 1,00

Identificação do Órgão			
Conselho de Administração (agosto/setembro/outubro/novembro e dezembro)			
Remuneração dos Membros	EXERCÍCIO		
	2012	2011	2010
Número de membros:	5	0,00	0,00
I ó Remuneração Fixa		0,00	0,00
a) <i>salário ou pró-labore</i>	66.807,50	0,00	0,00
b) <i>benefícios diretos e indiretos</i>	0,00	0,00	0,00
c) <i>remuneração por participação em comitês</i>	0,00	0,00	0,00
d) <i>outros</i>	0,00	0,00	0,00
II ó Total da Remuneração	66.807,50	0,00	0,00

Identificação do Órgão			
Conselho Fiscal (agosto/setembro/outubro/novembro e dezembro)			
Remuneração dos Membros	EXERCÍCIO		
	2012	2011	2010
Número de membros:	3	0,00	0,00
I ó Remuneração Fixa		0,00	0,00
e) <i>salário ou pró-labore</i>	40.084,50	0,00	0,00
f) <i>benefícios diretos e indiretos</i>	0,00	0,00	0,00
g) <i>remuneração por participação em comitês</i>	0,00	0,00	0,00
h) <i>outros</i>	0,00	0,00	0,00
II ó Total da Remuneração	40.084,50	0,00	0,00

Identificação do Órgão			
Diretoria Executiva (agosto/setembro/outubro/novembro e dezembro)			
Remuneração dos Membros	EXERCÍCIO		
	2012	2011	2010
Número de membros:	3	0,00	0,00
I ó Remuneração Fixa		0,00	0,00
i) <i>salário ou pró-labore</i>	330.474,43	0,00	0,00
j) <i>benefícios diretos e indiretos</i>	0,00	0,00	0,00
k) <i>remuneração por participação em comitês</i>	0,00	0,00	0,00
l) <i>outros</i>	0,00	0,00	0,00
II ó Total da Remuneração	330.474,43	0,00	0,00

4. PARTE A, ITEM 4, DO ANEXO II DA DN TCU Nº 119, DE 18/1/2012

4.1. INFORMAÇÕES SOBRE PROGRAMAS DO PPA DE RESPONSABILIDADE DA UNIDADE

4.1.5. Informações sobre Programas de Gestão, Manutenção e Serviços ao Estado de Responsabilidade da Unidade.

Quadro A.4.5 - Programa de Governo constante do PPA ó de Gestão e Manutenção

Identificação do Programa de Governo						
Código Programa	2126					
Título	Programa de Gestão e Manutenção do Ministério dos Transportes					
Órgão Responsável	Ministério dos Transportes ó MT					
Execução Orçamentária e Financeira do Programa (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
20.084.746	121.959.079	28.210.363	4.109.198	0,00	24.101.165	4.096.713

Fonte: Siafi Gerencial

4.1.6. Informações sobre Ações Vinculadas a Programas de Gestão, Manutenção e Serviços ao Estado de Responsabilidade da Unidade

QUADRO A.4.6 AÇÕES VINCULADAS A PROGRAMA DE GESTÃO, MANUTENÇÃO E SERVIÇOS DE RESPONSABILIDADE DA UJ

Identificação da Ação						
Código	1D47					
Descrição	Estudos e Projetos de Infraestrutura de Transportes					
Unidade Responsável	Ministério dos Transportes ó MT					
Unidade Orçamentária	EPL ó EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A.					
Execução Orçamentária e Financeira da Ação (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
3.351.601	23.351.601	5.162.526			5.162.526	0,00
Metas do Exercício Para a Ação						
Ordem	Descrição	Unidade de Medida	Meta Física		Meta Financeira	
			Prevista	Realizada	Prevista	Realizada
1	Estudos realizados	Unidade	1		23.351.601	5.162.526

Fonte: Siafi Gerencial

Identificação da Ação						
Código	1D59					
Descrição	Pesquisa e Desenvolvimento Tecnológico para Engenharia de Transportes (PAC)					
Unidade Responsável	Ministério dos Transportes ó MT					
Unidade Orçamentária	EPL ó EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A.					
Execução Orçamentária e Financeira da Ação (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
1.915.201	1.915.201	1.855.720	0,00	0,00	1.885.720	0,00
Metas do Exercício Para a Ação						
Ordem	Descrição	Unidade de Medida	Meta Física		Meta Financeira	
			Prevista	Realizada	Prevista	Realizada
1	Pesquisa realizada	Unidade	1		1.915.201	1.855.720

Fonte: Siafi Gerencial

Identificação da Ação						
Código	2011					
Descrição	Auxílio-Transporte aos Servidores Civis, Militares e Empregados					
Unidade Responsável	Ministério dos Transportes ó MT					
Unidade Orçamentária	EPL ó EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A.					
Execução Orçamentária e Financeira da Ação (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
29.040	29.040	1.500	0,00	0,00	1.500	0,00
Metas do Exercício Para a Ação						
Ordem	Descrição	Unidade de Medida	Meta Física		Meta Financeira	
			Prevista	Realizada	Prevista	Realizada
1	Servidores Beneficiados	Unidade	33		29.040	1.500

Fonte: Siafi Gerencial

Identificação da Ação						
Código	2012					
Descrição	Auxílio Alimentação					
Unidade Responsável	Ministério dos Transportes ó MT					
Unidade Orçamentária	EPL ó EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A.					
Execução Orçamentária e Financeira da Ação (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
280.896	280.896	163.452	106.987	0,00	56.465	106.987
Metas do Exercício Para a Ação						
Ordem	Descrição	Unidade de Medida	Meta Física		Meta Financeira	
			Prevista	Realizada	Prevista	Realizada
1	Servidores Beneficiados	Unidade	77	65	280.896	106.987

Fonte: Siafi Gerencial

Identificação da Ação						
Código	20CW					
Descrição	Assistência Médica aos Servidores e Empregados ó Exames Periódicos					
Unidade Responsável	Ministério dos Transportes ó MT					
Unidade Orçamentária	EPL ó EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A.					
Execução Orçamentária e Financeira da Ação (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
13.860	13.860	3.154	3.154	0,00	0,00	
Metas do Exercício Para a Ação						
Ordem	Descrição	Unidade de Medida	Meta Física		Meta Financeira	
			Prevista	Realizada	Prevista	Realizada
1	Servidores Beneficiados	Unidade	77		13.860	3.154

Fonte: Siafi Gerencial

Identificação da Ação						
Código	2004					
Descrição	Assistência Médica					
Unidade Responsável	Ministério dos Transportes ó MT					
Unidade Orçamentária	EPL ó EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A.					
Execução Orçamentária e Financeira da Ação (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
146.880	146.880	17.930	0,00	0,00	17.930	0,00
Metas do Exercício Para a Ação						
Ordem	Descrição	Unidade de Medida	Meta Física		Meta Financeira	
			Prevista	Realizada	Prevista	Realizada
1	Pessoas Beneficiados	Unidade	129	24	146.880	17.930

Fonte: Siafi Gerencial

Identificação da Ação						
Código	2000					
Descrição	Administração da Unidade					
Unidade Responsável	Ministério dos Transportes ó MT					
Unidade Orçamentária	EPL ó EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A.					
Execução Orçamentária e Financeira da Ação (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
7.200.000	23.874.333	6.718.411	1.385.144	0,00	5.333.267	1.385.144
Metas do Exercício Para a Ação						
Ordem	Descrição	Unidade de Medida	Meta Física		Meta Financeira	
			Prevista	Realizada	Prevista	Realizada

Fonte: Siafi Gerencial

Identificação da Ação						
Código	20TP					
Descrição	Pagamento de Pessoal Ativo da União					
Unidade Responsável	Ministério dos Transportes ó MT					
Unidade Orçamentária	EPL ó EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A.					
Execução Orçamentária e Financeira da Ação (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
6.125.668	6.125.668	2.944.578	2.613.914	0,00	330.665	2.601.428
Metas do Exercício Para a Ação						
Ordem	Descrição	Unidade de Medida	Meta Física		Meta Financeira	
			Prevista	Realizada	Prevista	Realizada
	Pessoa beneficiada	unidade	77	65	6.125.668	2.944.578

Fonte: Siafi Gerencial

Identificação da Ação						
Código	8785					
Descrição	Gestão e Coordenação do PAC					
Unidade Responsável	Ministério dos Transportes ó MT					
Unidade Orçamentária	EPL ó EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A.					
Execução Orçamentária e Financeira da Ação (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
500.000	52.700.000	11.343.091			11.343.091	
Metas do Exercício Para a Ação						
Ordem	Descrição	Unidade de Medida	Meta Física		Meta Financeira	
			Prevista	Realizada	Prevista	Realizada

Fonte: Siafi Gerencial

Identificação da Ação						
Código	0110					
Descrição	Contribuição à previdência privada					
Unidade Responsável	Ministério dos Transportes ó MT					
Unidade Orçamentária	EPL ó EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A.					
Execução Orçamentária e Financeira da Ação (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
500.000	500.000	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Metas do Exercício Para a Ação						
Ordem	Descrição	Unidade de Medida	Meta Física		Meta Financeira	
			Prevista	Realizada	Prevista	Realizada

Fonte: Siafi Gerencial

Identificação da Ação						
Código	2010					
Descrição	Assistência pré-escolar aos dependentes dos servidores empregados					
Unidade Responsável	Ministério dos Transportes ó MT					
Unidade Orçamentária	EPL ó EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A.					
Execução Orçamentária e Financeira da Ação (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
21.600	21.600	0,00	0,00	0,00	0,00	
Metas do Exercício Para a Ação						
Ordem	Descrição	Unidade de Medida	Meta Física		Meta Financeira	
			Prevista	Realizada	Prevista	Realizada

Fonte: Siafi Gerencial

Identificação da Ação						
Código	20UA					
Descrição	Estudos, projetos e planejamento de infraestrutura de transportes - PAC					
Unidade Responsável	Ministério dos Transportes ó MT					
Unidade Orçamentária	EPL ó EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A.					
Execução Orçamentária e Financeira da Ação (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
0,00	10.000.000	0,00	0,00	0,00	0,00	
Metas do Exercício Para a Ação						
Ordem	Descrição	Unidade de Medida	Meta Física		Meta Financeira	
			Prevista	Realizada	Prevista	Realizada

Fonte: Siafi Gerencial

Identificação da Ação						
Código	20UC					
Descrição	Estudos, projetos e planejamento de infraestrutura de transportes					
Unidade Responsável	Ministério dos Transportes ó MT					
Unidade Orçamentária	EPL ó EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A.					
Execução Orçamentária e Financeira da Ação (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
0,00	3.000.000	0,00	0,00	0,00	0,00	
Metas do Exercício Para a Ação						
Ordem	Descrição	Unidade de Medida	Meta Física		Meta Financeira	
			Prevista	Realizada	Prevista	Realizada

Fonte: Siafi Gerencial

Identificação do Programa de Governo						
Código	0901					
Descrição	Operações Especiais ó Cumprimento de Sentenças Judiciais					
Cód./Desc. da Ação	00H2 ó Depósitos Recursais Devidos por Empresas Estatais					
Unidade Responsável	Ministério dos Transportes ó MT					
Unidade Orçamentária	EPL ó EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A.					
Execução Orçamentária e Financeira da Ação (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
1.000	1.000	0,00	0,00	0,00	0,00	
Metas do Exercício Para a Ação						
Ordem	Descrição	Unidade de Medida	Meta Física		Meta Financeira	
			Prevista	Realizada	Prevista	Realizada

Fonte: Siafi Gerencial

Identificação do Programa de Governo						
Código	0909					
Descrição	Operações Especiais - Outros Encargos Especiais					
Cód./Desc. da Ação	00FZ ó Participação da União no Capital - Concessionária do Trem de Alta velocidade					
Unidade Responsável	Ministério dos Transportes ó MT					
Unidade Orçamentária	EPL ó EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A.					
Execução Orçamentária e Financeira da Ação (em R\$ 1,00)						
Dotação		Despesa		Restos a Pagar		Valores Pagos
Inicial	Final	Empenhada	Liquidada	Processados	Não Processados	
70.205.000	33.921.667	0,00	0,00	0,00	0,00	
Metas do Exercício Para a Ação						
Ordem	Descrição	Unidade de Medida	Meta Física		Meta Financeira	
			Prevista	Realizada	Prevista	Realizada

Fonte: Siafi Gerencial

4.2. INFORMAÇÕES SOBRE A EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA DA DESPESA

4.2.1. Identificação das Unidades Orçamentárias da Unidade

QUADRO A.4.7 ó IDENTIFICAÇÃO DAS UNIDADES ORÇAMENTÁRIAS DA UJ

Denominação das Unidades Orçamentárias	Código da UO	Código SIAFI da UGO
Empresa de Planejamento e Logística	39253	395001

4.2.2. Programação de Despesas

4.2.2.1. Programação de Despesas Correntes

QUADRO A.4.8 - PROGRAMAÇÃO DE DESPESAS CORRENTES

Valores em R\$ 1,00

Origem dos Créditos Orçamentários		Grupos de Despesas Correntes					
		1 ó Pessoal e Encargos Sociais		2 ó Juros e Encargos da Dívida		3- Outras Despesas Correntes	
		Exercícios		Exercícios		Exercícios	
		2012	2011	2012	2011	2012	2011
LOA	Dotação proposta pela UO	6.626.668	6.626.668			7.992.276	20.492.276
	PLOA	6.626.668	6.626.668			7.992.276	20.492.276
	LOA	6.626.668	6.626.668			7.992.276	20.492.276
CRÉDITOS	Suplementares						
	Especiais	Abertos					
		Reabertos					
	Extraordinários	Abertos					3.000.000
		Reabertos					
Créditos Cancelados			6.626.668			2.000.000	
Outras Operações							
Total		6.626.668	0,00			8.992.276	20.492.276

Fonte: Siafi Gerencial

No que pese ter havido dotação orçamentária para a ETAV, não houve execução uma vez que a empresa ainda não havia sido instituída.

4.2.2.2. Programação de Despesas de Capital

QUADRO A.4.9 - PROGRAMAÇÃO DE DESPESAS DE CAPITAL

Valores em R\$ 1,00

Origem dos Créditos Orçamentários		Grupos de Despesa de Capital					
		4 ó Investimentos		5 ó Inversões Financeiras		6- Amortização da Dívida	
		Exercícios		Exercícios		Exercícios	
		2012	2011	2012	2011	2012	2011
LOA	Dotação proposta pela UO	5.700.000	10.500.000	70.205.000	135.000.000		
	PLOA	5.700.000	10.500.000	70.205.000	135.000.000		
	LOA	5.466.802	7.395.000	70.205.000	94.500.000		
CRÉDITOS	Suplementares		33.450.000				
	Especiais	Abertos					
		Reabertos					
	Extraordinários	Abertos	70.874.333		26.666.667		
		Reabertos					
Créditos Cancelados				62.950.000	23.750.000		
Outras Operações							
Total		106.341.135	7.395.000	33.921.667	70.750.000		

Fonte: Siafi Gerencial

No que pese ter havido dotação orçamentária para a ETAV, não houve execução uma vez que a empresa ainda não havia sido instituída.

4.2.2.3. RESUMO DA PROGRAMAÇÃO DE DESPESAS E DA RESERVA DE CONTINGÊNCIA

**QUADRO A.4.10 - QUADRO RESUMO DA PROGRAMAÇÃO DE
DESPEAS E DA RESERVA DE CONTINGÊNCIA**

Origem dos Créditos Orçamentários		Despesas Correntes		Despesas de Capital		Reserva de Contingência		
		Exercícios		Exercícios		Exercícios		
		2012	2011	2012	2011	2012	2011	
LOA	Dotação proposta pela UO	14.618.944	20.492.276	75.905.000	145.500.000	0,00	0,00	
	PLOA	14.618.944	20.492.276	75.905.000	145.500.000	0,00	0,00	
	LOA	14.618.944	20.492.276	75.671.802	101.895.000	0,00	0,00	
CRÉDITOS	Suplementares			33.450.000		0,00	0,00	
	Especiais	Abertos				0,00	0,00	
		Reabertos				0,00	0,00	
	Extraordinários	Abertos	3.000.000		94.091.000		0,00	0,00
		Reabertos					0,00	0,00
Créditos Cancelados	2.000.000		62.950.000	23.750.000	0,00	0,00		
Outras Operações						0,00	0,00	
Total		15.618.944	20.492.276	140.262.802	78.145.000	0,00	0,00	

Fonte: Siafi Gerencial

No que pese ter havido dotação orçamentária para a ETAV, não houve execução uma vez que a empresa ainda não havia sido instituída.

4.2.2.4. Análise Crítica:

Em 2011 foi aprovado formalmente um crédito no valor de R\$129.012.944, sendo que o valor de R\$30.375.668 foi cancelado, restando um crédito disponível de R\$98.637.276 o qual não foi executado uma vez que a empresa ainda não havia sido criada.

Em 2012 foi aprovada na Lei de Orçamento Anual uma dotação inicial no valor de R\$14.618.944 para despesas correntes e R\$75.671.802 para despesas de capital, perfazendo um valor total de R\$90.290.746.

Foram reabertos créditos adicionais no valor de R\$3.000.000 e cancelados R\$2.000.000 para despesas correntes, em ações distintas.

No que tange às despesas de capital foram abertos como crédito suplementar o valor de R\$33.450.000 e como crédito extraordinário o valor de R\$94.091.000.

Nesse tipo de despesa foi cancelado o valor de R\$62.950.000, totalizando o valor líquido de R\$64.591.000 como crédito de capital.

Dessa forma os créditos correntes e de capital totalizam R\$65.591.000.

4.2.4. Execução Orçamentária da Despesa

4.2.4.1. Execução da Despesa com Créditos Originários

4.2.4.1.1. Despesas Totais por Modalidade de Contratação ó Créditos Originários

Quadro A.4.12- Despesas por Modalidade de Contratação ó Créditos Originários

Modalidade de Contratação	Despesa Liquidada		Despesa paga	
	2012	2011	2012	2011
1. Modalidade de Licitação (a+b+c+d+e+f)	2.119,80	0,00	2.119,80	0,00
a) Convite	0,00	0,00	0,00	0,00
b) Tomada de Preços	0,00	0,00	0,00	0,00
c) Concorrência	0,00	0,00	0,00	0,00
d) Pregão (Adesão a Atas)	2.119,80	0,00	2.119,80	0,00
e) Concurso	0,00	0,00	0,00	0,00
f) Consulta	0,00	0,00	0,00	0,00
2. Contratações Diretas (g+h)	549.933,54	0,00	549.933,54	0,00
g) Dispensa	549.933,54	0,00	549.933,54	0,00
h) Inexigibilidade	0,00	0,00	0,00	0,00
3. Regime de Execução Especial	4.956,54	0,00	4.956,54	0,00
i) Suprimento de Fundos	4.956,54	0,00	4.956,54	0,00
4. Pagamento de Pessoal (j+k)	2.744.854,61	0,00	2.732.369,35	0,00
j) Pagamento em Folha	2.724.054,30	0,00	2.711.569,04	0,00
k) Diárias	20.800,31	0,00	20.800,31	0,00
5. Outros	807.333,65	0,00	807.333,65	0,00
6. Total (1+2+3+4+5)	4.109.198,14	0,00	4.096.712,88	0,00

Fonte: Siafi Gerencial

SÍNTESE DAS DESPESAS POR MODALIDADE DE CONTRATAÇÃO

Modalidade licitação	Empenhos emitidos	Empenhos liquidados	Valores pagos	Exerc. Insc.em RP não processados
Dispensa licitação	1.041.119,82	549.933,54	549.933,45	491.186,28
Inexigibilidade	5.195.692,61			5.195.692,61
Não se aplica	2.115.663,88	828.133,96	828.133,96	1.287.529,92
Suprimento de fundos	4956,54	4.956,54	4956,54	
Pregão (Adesão Atas)	17.128.875,59	2.119,80	2.119,80	17.126.755,79
Total	25.486.308,44	1.385.143,84	1.385.143,84	24.101.164,60

Fonte: Siafi Gerencial

Análise crítica:

1 - As notas de empenho na modalidade Pregão foram emitidas a partir do dia 13/11/2012 no valor total de R\$ 17.128.875,59 e foram por Adesão à Atas de Registro de Preços de outros Órgãos.

2 - Em relação aos empenhos emitidos por Dispensa de licitação o valor total empenhado foi

de R\$1.041.119,82 e,

3 - Em relação aos empenhos emitidos por inexigibilidade o valor total empenhado foi de R\$5.195.692,61.

4.2.4.1.2. Despesas por Grupo e Elemento de Despesa ó Créditos Originários

QUADRO A.4.13 - DESPESAS POR GRUPO E ELEMENTO DE DESPESA ó CRÉDITOS ORIGINÁRIOS

Valores em R\$ 1,00

DESPESAS CORRENTES								
Grupos de Despesa	Empenhada		Liquidada		RP não processados		Valores Pagos	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
1. Despesas de Pessoal								
Vencimentos e Vant. Fixas	2.158.562,13		2.158.562,13		12.485,26		2.146.076,87	
Obrigações Patronais	730.246,59		399.581,55		330.665,04		399.581,55	
Ressarcimento de Desp. Pessoal Requisitado	55.239,63		55.239,63				55.239,63	
Demais elementos do grupo	530,00		530,00				530,00	
2. Outras Despesas Correntes								
Outros Serv.de Terceiros PJ	4.822.199,61		1284.965,28		3.537.234,33		1.284.965,28	
Auxilio Alimentação	163.452,08		106.987,08		56.465,00		106.987,08	
Indenizações e Restituições	71.176,49		53.246,49		17.930,00		53.246,49	
Demais elementos do grupo	193.025,43		46.935,98		146.089,45		46.935,98	
DESPESAS DE CAPITAL								
Grupos de Despesa	Empenhada		Liquidada		RP não Processados		Valores Pagos	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
3. Investimentos								
Outros Serv.de Terceiros PJ	6.259.205,95				6.259.205,95			
Equip. Material Permanente	13.756.724,83		3.150,00		13.753.574,83		3.150,00	
3º elemento de despesa								
Demais elementos do grupo								

5. TÓPICOS ESPECIAIS DA EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA

5.4. SUPRIMENTO DE FUNDOS

5.4.1. Despesas Realizadas por meio de Suprimentos de Fundos

5.4.1.1. Suprimento de Fundos ó Visão Geral

QUADRO A.5.8 - DESPESAS REALIZADAS POR MEIO DE SUPRIMENTO DE FUNDOS (SF)

Valores em R\$ 1,00

Suprimento de Fundos					
Código da UG	Nome da UG	Valores			Total Geral
		Conta Tipo õBö	CPGF		
			Saque	Fatura	
395001	EPL	0,00	0,00	4.756,74	4.756,74
	Total utilizado pela UJ por Tipo de SF	0,00	0,00	0,00	4.756,74

5.4.1.3. SUPRIMENTO DE FUNDOS ó CARTÃO DE CRÉDITO CORPORATIVO (CPGF)

QUADRO A.5.10 - DESPESA COM CARTÃO DE CRÉDITO CORPORATIVO POR UG E POR PORTADOR

Código da UG 395001	Limite de Utilização da UG: 50.000,00		Valor		Total
Portador	CPF	Valor do Limite Individual	Saque	Fatura	Total
Antonio Dolores de Mattos Junior	238.481.381-15	10.000,00	0,00	4.756,74	4.756,74
Hederverton Andrade Santos	252.506.298-14	3.000,00	0,00	0,00	0,00
Total Utilizado pela UG					4.756,74

Fonte: Siafi Gerencial e Autoatendimento do Setor Público do Banco do Brasil

5.4.1.4 - Utilização da Conta Tipo òBö e do Cartão Crédito Corporativo pela Unidade

QUADRO A.5.11- DESPESAS REALIZADAS POR MEIO DA CONTA TIPO òBö E POR MEIO DO CARTÃO DE CRÉDITO CORPORATIVO (SÉRIE HISTÓRICA)

Valores em R\$ 1,00

Exercícios	Suprimento de Fundos						
	Conta Tipo òBö		Saque		Fatura		Total (R\$)
	Quantidade	(a) Valor	Quantidade	(b) Valor	Quantidade	(c) Valor	(a+b+c)
2012	0,00	0,00	0,00	0,00	1	4.756,74	4.756,74
2011	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2010	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fonte: Siafi e Autoatendimento do Setor Público do Banco do Brasil

5.4.1.5. Prestação de Contas de Suprimento de Fundos

QUADRO A.5.12 - PRESTAÇÕES DE CONTAS DE SUPRIMENTO DE FUNDOS (CONTA TIPO òBö E CPGF)

Situação	Suprimento de Fundos											
	Conta Tipo òBö						CPGF					
	2012		2011		2010		2012		2011		2010	
	Qtd.	Valor	Qtd.	Valor	Qtd.	Valor	Qtd.	Valor	Qtd.	Valor	Qtd.	Valor
PC não Apresentadas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PC Aguardando Análise	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PC em Análise	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PC não Aprovadas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PC Aprovadas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1	4.756,74	0,00	0,00	0,00	0,00

Fonte: Siafi e Autoatendimento do Setor Público do Banco do Brasil

5.4.1.6. Análise Crítica:

A Empresa de Planejamento e Logística S.A. encontra-se em fase de estruturação e, portanto, ainda não possui contratos firmados visando o fornecimento de materiais e prestação de serviços, de modo a atender às necessidades básicas da empresa.

O Cartão de Pagamento do Governo Federal - CPGF é um meio de pagamento que proporciona à Administração Pública mais agilidade, publicidade, transparência, controle e modernidade na gestão dos recursos.

O CPGF foi utilizado para pagamento de despesas excepcionais, como, combustível, material elétrico, suprimento de informática, etc., de forma a possibilitar a habitação na sede provisória da EPL e assim a continuidade de suas atividades.

PARTE A, ITEM 6, DO ANEXO II DA DN TCU Nº 119, DE 18/1/2012

6. GESTÃO DE PESSOAS, TERCEIRIZAÇÃO DE MÃO DE OBRA E CUSTOS RELACIONADOS.

6.1. COMPOSIÇÃO DO QUADRO DE SERVIDORES ATIVOS

6.1.1. Demonstração de Força de Trabalho à Disposição da Unidade

QUADRO A.6.1 - FORÇA DE TRABALHO DA UJ 6 SITUAÇÃO APURADA EM 31/12/12

Tipologias dos Cargos	Lotação		Ingressos no Exercício	Egressos no Exercício
	Autorizada	Efetiva		
1. Servidores em Cargos Efetivos (1.1 + 1.2)				
1.1. Membros de poder e agentes políticos				
1.2. Servidores de Carreira (1.2.1+1.2.2+1.2.3+1.2.4)				
1.2.1. Servidores de carreira vinculada ao Órgão				
1.2.2. Servidores de carreira em exercício descentralizado				
1.2.3. Servidores de carreira em exercício provisório				
1.2.4. Servidores requisitados de outros Órgãos e esferas		6	6	
2. Servidores com Contratos Temporários				
3. Servidores sem Vínculo com a Administração Pública	151	59	59	1
4. Total de Servidores (1+2+3)	151	65	65	1

Fonte:Siape

6.1.2. Qualificação da Força de Trabalho

QUADRO A.6.3- DETALHAMENTO DA ESTRUTURA DE CARGOS EM COMISSÃO E FUNÇÕES GRATIFICADAS DA UJ (SITUAÇÃO EM 31 DE DEZEMBRO)

Tipologias dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas	Lotação		Ingressos no Exercício	Egressos no Exercício
	Autorizada	Efetiva		
1. Cargos em Comissão				
1.2.Servidores Requisitados de outros Órgãos e Esferas				
1.2.1. Servidores de Carreira Vinculada ao Órgão				
1.2.2. Servidores de Carreira em Exercício Descentralizado				
1.2.3. Servidores de Outros Órgãos e Esferas		6	6	
1.2.4. Sem Vínculo com a Administração Pública	151	59	59	1
2. Funções Gratificadas				
3. Total de Servidores em Cargo e em Função (1+2)	151	65	65	1

Fonte: Portaria nº 16, de 23/07/2012, Portaria nº. 20 de, 30/08/12 e Portaria nº. 22 de, 3/10/2012 do DEST.

6.1.2.1. Qualificação do Quadro de Pessoal da Unidade Segundo a Idade

QUADRO A.6.4 - QUANTIDADE DE SERVIDORES DA UJ POR FAIXA ETÁRIA ó
SITUAÇÃO APURADA EM 31/12

Tipologias do Cargo	Quantidade de Servidores por Faixa Etária				
	Até 30 anos	De 31 a 40 anos	De 41 a 50 anos	De 51 a 60 anos	Acima de 60 anos
1. Provimento de Cargo Efetivo					
1.1. Membros de Poder e Agentes Políticos					
1.2. Servidores de Carreira					
1.3. Servidores com Contratos Temporários					
2. Provimento de Cargo em Comissão					
2.1. Cargos de Natureza Especial					
2.2. Sem vínculo e requisitados	20	17	12	10	6
2.3. Funções Gratificadas					
3. Totais (1+2)	20	17	12	10	6

Fonte:Arquivos da EPL

6.1.2.2. Qualificação do Quadro de Pessoal da Unidade Segundo a Escolaridade

QUADRO A.6.5 - QUANTIDADE DE SERVIDORES DA UJ POR NÍVEL DE
ESCOLARIDADE - SITUAÇÃO APURADA EM 31/12/12

Tipologias do Cargo	Quantidade de Pessoas por Nível de Escolaridade								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Provimento de Cargo Efetivo									
1.1. Membros de Poder e Agentes Políticos									
1.2. Servidores de Carreira									
1.3. Servidores com Contratos Temporários									
2. Provimento de Cargo em Comissão									
2.1. Cargos de Natureza Especial									
2.2. Sem vínculo com a Administração Pública e requisitados					9	34	12	7	3
2.3. Funções Gratificadas									
3. Totais (1+2)					9	34	12	7	3

LEGENDA

Nível de Escolaridade

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

Fonte:Arquivo EPL

6.1.3. Demonstração dos Custos de Pessoal da Unidade

QUADRO A.6.6 - QUADRO DE CUSTOS DE PESSOAL NO EXERCÍCIO DE REFERÊNCIA E NOS DOIS ANTERIORES

Valores em R\$
1,00

Tipologias/ Exercícios	Remuneração	Despesas Variáveis						Despesas de Exercícios Anteriores	Decisões Judiciais	Total
		Retribuições	Gratificações	Adicionais	Indenizações	Benefícios Assistenciais e Previdenciários	Demais Despesas Variáveis			
Membros de Poder e Agentes Políticos										
Exercícios	2012									
	2011									
	2010									
Servidores de Carreira que não Ocupam Cargo de Provisão em Comissão										
Exercícios	2012									
	2011									
	2010									
Servidores com Contratos Temporários										
Exercícios	2012									
	2011									
	2010									
Servidores Cedidos com Ônus ou em Licença										
Exercícios	2012									
	2011									
	2010									
Servidores Ocupantes de Cargos de Natureza Especial										
Exercícios	2012									
	2011									
	2010									
Servidores sem vínculo com a Administração Pública e requisitados de outros Órgãos										
Exercícios	2012	2.146.076,87					3.683,91	454.821,00		2.604.581,78
	2011									
	2010									
Servidores Ocupantes de Funções Gratificadas										
Exercícios	2012									
	2011									
	2010									

Fonte: SIAPE

6.2.4 - Informações sobre a Contratação de Serviços de Limpeza, Higiene e Vigilância Ostensiva pela Unidade

QUADRO A.6.17 - CONTRATOS DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE LIMPEZA E HIGIENE E VIGILÂNCIA OSTENSIVA

Unidade Contratante															
Nome: Empresa de Planejamento e Logística															
UG/Gestão: 395001						CNPJ: 15.763.423/0001-30									
Informações sobre os Contratos															
Ano do Contrato	Área	Nat.	Identificação do Contrato	Empresa Contratada (CNPJ)	Período Contratual de Execução das Atividades Contratadas		Nível de Escolaridade Exigido dos Trabalhadores Contratados						Sit.		
					Início	Fim	F		M		S				
							P	C	P	C	P	C			
2012	V	O	Contrato n.º 16/2012	ASC Service Segurança LTDA 08.875.253-0001-10	20/12/12	19/12/13			8	8					A
2012	L	O	Contrato n.º 15/2012	RDJ-Assessoria e Gestão Empresarial Ltda 06.350.074.0001-34	26/12/12	25/12/2012	6	5		1					A
Observações:															

LEGENDA**Área:** (L) Limpeza e Higiene; (V) Vigilância Ostensiva.**Natureza:** (O) Ordinária; (E) Emergencial.**Nível de Escolaridade:** (F) Ensino Fundamental; (M) Ensino Médio; (S) Ensino Superior.**Situação do Contrato:** (A) Ativo Normal; (P) Ativo Prorrogado; (E) Encerrado**Quantidade de trabalhadores:** (P) Prevista no contrato; (C)

Efetivamente contratada.(*)

Fonte: Siafi e arquivos da EPL.**6.2.5. Informações sobre Locação de Mão de Obra para Atividades não Abrangidas pelo Plano de Cargos do Órgão****QUADRO A.6.17 - CONTRATOS DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS COM LOCAÇÃO DE MÃO DE OBRA**

Unidade Contratante													
Nome: EPL							CNPJ: 15.763.423/0001-30						
UG/Gestão: 395001							CNPJ: 15.763.423/0001-30						
Informações sobre os Contratos													
Ano do Contrato	Área	Natureza	Identificação do Contrato	Empresa Contratada (CNPJ)	Período Contratual de Execução das Atividades Contratadas		Nível de Escolaridade Exigido dos Trabalhadores Contratados						Sit.
					Início	Fim	F		M		S		
							P	C	P	C	P	C	
2012	12	O	15/2012	RDJ- Assessoria e Gestão Empresarial Ltda 06.350.074.00 01-34	26/12/12	25/12/13	6	5		1			A
2012	12	O	19/2012	Planalto Service Ltda 02.843.359.00 01-56	21/12/12	20/12/13							A
2012	1	O	16/2012	ASC Service Segurança 08.875.253- 0001-10 Ltda	20/12/12	19/12/13			8	8			A
Observações: A Empresa RD-Assessoria e Gestão Ltda presta serviços de limpeza e conservação, a Empresa Planalto Service Ltda presta serviços Apoio Administrativo e a Empresa ASC-Service Segurança Ltda presta serviços de Segurança.													
LEGENDA													
Área:							Natureza: (O) Ordinária; (E) Emergencial.						
							Nível de Escolaridade: (F) Ensino Fundamental; (M) Ensino Médio; (S) Ensino Superior.						
							Situação do Contrato: (A) Ativo Normal; (P) Ativo Prorrogado; (E) Encerrado.						
							Quantidade de trabalhadores: (P) Prevista no contrato; (C) Efetivamente contratada.						
1.	Segurança;												
2.	Transportes;												
3.	Informática;												
4.	Copeiragem;												
5.	Recepção;												
6.	Reprografia;												
7.	Telecomunicações;												
8.	Manutenção de bens móveis												
9.	Manutenção de bens imóveis												
10.	Brigadistas												
11.	Apoio Administrativo ó Menores prendizes												
12.	Outras												

Fonte: Siafi e arquivos da EPL

7. PARTE A , ITEM 7, DO ANEXO II DA DN TCU Nº 119, DE 18/1/2012

7.1. GESTÃO DA FROTA DE VEÍCULOS PRÓPRIOS E CONTRATADOS DE TERCEIROS

Análise crítica: Em consonância com Decreto nº. 6.403, de 17/03/2008 e Instrução Normativa/SLTI/MP nº. 3, de 15/05/2008, que prevê a contratação de serviços de locação de veículos com e sem motoristas esta EPL fez a adesão à Ata referente ao Pregão Eletrônico nº. 20/2011 do Ministério da Saúde, no qual a Empresa Planalto Service Ltda foi a vencedora do certame.

Tal contratação justifica-se pela necessidade de locomoção de autoridades, servidores e demais funcionários, bem como entrega de documentos nos demais órgãos e entidades.

Empresa	CNPJ	Quantidade	Custo/combustível
Planalto Service	02.843.359/0001-56	7	1.212.622Lt X R\$2,69

7.2. GESTÃO DO PATRIMÔNIO IMOBILIÁRIO

7.2.2. Distribuição Espacial dos Bens Imóveis Locados de Terceiros

QUADRO A.7.2 ó DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS BENS IMÓVEIS DE USO ESPECIAL LOCADOS DE TERCEIROS

LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA		QUANTIDADE DE IMÓVEIS LOCADOS DE TERCEIROS PELA UJ	
		EXERCÍCIO 2012	EXERCÍCIO 2011
BRASIL	BRASÍLIA	Sede 1 ó SBN, quadra 2, Bloco P, Térreo	
		Sede 2 - SCS Quadra 9, Lote C, 7º e 8º andares	
Total Brasil		2	
A PL utilizou a Sede (1) por um período de 8 meses enquanto preparava a Sede definitiva (2).			

8. PARTE A , ITEM 8, DO ANEXO II DA DN TCU Nº 119, DE 18/1/2012

8.1. GESTÃO DA TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

Esta Unidade Jurisdicionada pelo pouco tempo de sua criação e por estar em processo de constituição, não possui as informações suficientes para responder na íntegra o Quadro A.8.1. Porém, tratativas foram iniciadas no exercício de 2012. A Empresa de Planejamento e Logística assinou o Termo de Adesão ao SISP/SLTI/MPOG. Além disso, foram abertos chamados junto à C3S referentes a consultoria especial de Governança de TI provida pelo SISP/SLTI/MPOG, que abrange a elaboração de artefatos imprescindíveis à área, vale dizer, elaboração de PDTI, instituição de Comitês de TI e Segurança da Informação (que já se encontram em vigor), Política de Segurança da Informação e Planejamento de Contratações de TI. Todos estes itens têm previsão para conclusão em junho de 2013, muito embora, os principais já estejam em fase de implantação. Outra iniciativa da EPL em conjunto com a SLTI foi a abertura de chamado referente ao apoio para ingresso e disponibilização de solução de CMS - Publicare - no Portal do Software Público brasileiro, que já se encontra disponível, além da elaboração de um PDTI comum ao setor de Transportes, que está em fase de criação conjunta com o Ministério dos Transportes.

8.2. ANÁLISE CRÍTICA

Face a recente criação da EPL, a ausência de recursos tecnológicos próprios para a execução das atividades de rotina se fazia presente. Iniciativas foram tomadas no sentido de oferecer condições mínimas de trabalho. Já no final do exercício esta empresa fez adesão a diversas Atas de Registro de Preços visando adquirir infraestrutura de hardware e software que viabilizasse a operacionalização de procedimentos elementares de utilização de recursos de tecnologia da informação.

Vale salientar que a Empresa já possui email corporativo, Sitio institucional, Sistema de telefonia voip e link de internet.

No intuito de adequar sua infraestrutura e ambiente de trabalho compatível às suas necessidades para o cumprimento de suas funções foi efetuada a aquisição de equipamentos e soluções tais como:

1. Infraestrutura de Centro de Dados de Alta Disponibilidade;
2. Servidores de Alto desempenho;
3. Ativos de rede;
4. Armazenamento de dados;
5. Software de Backup;
6. Robô de Backup;
7. Software de Virtualização;
8. Desktops;
9. Notebooks;
10. Sala de Situação; e
11. Solução de telefonia digital.

9. PARTE A , ITEM 9, DO ANEXO II DA DN TCU Nº 119, DE 18/1/2012

9.1. GESTÃO AMBIENTAL E LICITAÇÕES SUSTENTÁVEIS

ANÁLISE CRÍTICA:

Pelo fato da Empresa de Planejamento e Logística estar em processo de constituição e não possuir elementos para responder o contido no Quadro A.9.1 ó Gestão Ambiental e Licitações Sustentáveis, informamos que não foi realizada nenhuma licitação própria. Os bens e serviços adquiridos o foram por meio de adesão à atas de registro de preços de outros órgãos, não podendo, assim, modificar as condições constantes do edital. Entretanto, acrescentamos que a empresa está ciente da Instrução Normativa nº 1/2010 e da Portaria nº 2/2010, ambas da SLTI/MP.

Com relação à separação dos resíduos recicláveis, a EPL realiza esse procedimento; no entanto, os resíduos ainda não são destinados a associações, conforme determina o Decreto nº 5.940/2006. Até o momento tais resíduos são recolhidos pela empresa que presta serviço ao GDF. Vale salientar que estamos em processo de adesão à ãAgenda Ambiental na Administração Pública.

9.2. CONSUMO DE PAPEL, ENERGIA ELÉTRICA E ÁGUA.

CONSUMO DE PAPEL, ENERGIA ELÉTRICA E ÁGUA

Valores em
R\$ 1,00

Adesão a Programas de Sustentabilidade						
Nome do Programa		Ano de Adesão		Resultados		
Recurso Consumido	Quantidade			Valor		
	Exercícios					
	2012	2011	2010	2012	2011	2010
Papel	70 resmas/mês			4.515,00		
Água	79 Mt cúbico/mês			2.457,48		
Energia Elétrica	KW 21.500			21.996,78		
			Total	28.969,26		

Considerações Gerais:

Apesar de a EPL ainda não ter feito adesão a programas de gestão de sustentabilidade, existe a preocupação quanto ao meio ambiente. Há recomendações no que diz respeito ao consumo de papel, energia elétrica e água. Emails são enviados a todos os usuários da Rede orientando quanto a impressão sem a devida necessidade bem como priorizar a impressão sem cor e no modo rascunho.

Quanto ao consumo de energia e água existem orientações nos banheiros no sentido de alertar quanto à necessidade da racional utilização de água e energia elétrica.

10. PARTE A, ITEM 10, DO ANEXO II DA DN TCU Nº 119, DE 18/1/2012.

10.2. INFORMAÇÕES SOBRE A ATUAÇÃO DA UNIDADE DE AUDITORIA INTERNA

O Estatuto da EPL prevê em seu art. 39 que a Auditoria Interna é um órgão de assessoramento vinculado diretamente ao Conselho de Administração, incumbido de executar as atividades de auditoria de natureza contábil, financeira, orçamentária, administrativa, de engenharia, patrimonial e operacional. Igual mandamento encontra-se insculpido no art. 19 do Regimento Interno da EPL, aprovado pelo Consad/EPL.

Considerando a criação da EPL no segundo semestre de 2012 e a nomeação do auditor interno em novembro de 2012, após a aprovação do Conselho de Administração e manifestação favorável da Secretaria Federal de Controle da SFC/CGU, não foram realizadas ações de auditoria, não tendo, portanto, recomendações.

No período, além de orientações referentes às atividades da EPL, a Auditoria Interna elaborou o Plano Anual de Atividades de Auditoria Interna para o exercício de 2013, em conformidade com o disposto nas Instruções Normativas CGU nº 07, de 29 de dezembro de 2006 e SFC nº 01, de 3 de janeiro de 2007. Referido Plano, após a manifestação da SFC/CGU, foi aprovado pelo Conselho de Administração em reunião realizada no dia 20 de dezembro de 2012.

Os procedimentos relacionados ao acompanhamento e comunicação das recomendações decorrentes dos trabalhos de auditoria, bem como os normativos internos pertinentes, estão sendo elaborados pela auditoria interna.

10.3. DECLARAÇÃO DE BENS E RENDAS ESTABELECIDAS NA LEI Nº 8.730/93

A Declaração encontra-se em anexo ó Anexo I.

10.3.1. Situação do Cumprimento das Obrigações Impostas pela Lei 8.730/93

DEMONSTRATIVO DO CUMPRIMENTO, POR AUTORIDADES E SERVIDORES DA UJ, DA OBRIGAÇÃO DE ENTREGAR A DBR

Detentores de Cargos e Funções Obrigados a Entregar a DBR	Situação em Relação às Exigências da Lei nº 8.730/93	Momento da Ocorrência da Obrigação de Entregar a DBR		
		Posse ou Início do Exercício de Cargo, Emprego ou Função	Final do Exercício de Cargo, Emprego ou Função	Final do Exercício Financeiro
Autoridades (Incisos I a VI do art. 1º da Lei nº 8.730/93)	Obrigados a entregar a DBR	3		
	Entregaram a DBR	3		
	Não cumpriram a obrigação	0		
Funções Comissionadas (Cargo, Emprego, Função de Confiança ou em comissão)	Obrigados a entregar a DBR	62		
	Entregaram a DBR	62		
	Não cumpriram a obrigação	0		

Fonte: SIAPE

10.3.2. Análise Crítica

A atividade de acompanhamento da entrega das Declarações de Bens e Rendas dos empregados nomeados pela EPL é de responsabilidade da Unidade de Gestão de Pessoas. Até o momento, não contamos com nenhum sistema informatizado para auxiliar neste monitoramento, sendo que os empregados têm duas opções: entrega da cópia da última Declaração de Bens e Rendas ou apresentação de uma Autorização de Acesso, para o caso de uma eventual consulta. Para tanto, tais opções constam da relação de documentos necessários para admissão, juntamente com os dados pessoais e funcionais básicos. Aquelas cópias das Declarações entregues à Unidade de Gestão de Pessoas são devidamente armazenadas em envelopes lacrados nas respectivas pastas funcionais.

10.4. MODELO DE DECLARAÇÃO DE ATUALIZAÇÃO DE DADOS NO SIASG E SICONV

A Declaração encontra-se em anexo ó Anexo II.

10.4.1. Modelo da Declaração de Atualização de Dados no SIASG e SICONV

Declaração de inserção e atualização de dados no SIASG e SICONV

Os contratos firmados com esta Empresa tiveram suas notas de empenho emitidas e estão registrados no SIASG, com execução das contratações por adesão à atas de registro de

preços oriundas de outros Órgãos que segundo informações prestadas pela SLTI o sistema não está preparado para inclusão desse tipo de contrato. Portanto, tal registro é efetuado diretamente no Siafi.

11. PARTE A, ITEM 11, DO ANEXO II DA DN TCU Nº 119, DE 18/1/2012.

11.1. INFORMAÇÕES VIDE NOTAS EXPLICATIVAS

11.2. DECLARAÇÃO DO CONTADOR - ANEXO III

11.3. ITEM JUSTIFICADO NA INTRODUÇÃO

11.4. DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS ó ANEXO IV

11.5. INFORMAÇÕES SOBRE A COMPOSIÇÃO ACINÁRIA DO CAPITAL SOCIAL:

O capital social subscrito da EPL é de R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) e o integralizado é de R\$5.000.000,00 (cinco milhões de reais), sendo a União detentora de 100% das ações.

11.6. PARECER DA AUDITORIA INDEPENDENTE ó ANEXO V.

12. PARTE A, ITEM 12, DO ANEXO II DA DN TCU Nº. 119, DE 18/1/2012

12.1. OUTRAS INFORMAÇÕES CONSIDERADAS RELEVANTES PELA UJ

No exercício de 2012 a EPL observou a necessidade de fazer alterações em seu orçamento. Após alguns cancelamentos e obtenções de créditos especiais, contou com uma dotação orçamentária no valor total de R\$155.881.746,00 sendo que, as despesas empenhadas perfizeram um total de R\$ 28.210.362,74; as despesas liquidadas, R\$4.109.198,14 e despesas efetivamente pagas totalizaram R\$4.096.712,88.

A empresa encontrava-se em fase de estruturação interna. Não havendo, portanto, tempo hábil para realizar os procedimentos licitatórios, Por esse motivo, restou prejudicada a execução orçamentária e financeira dos créditos recebidos. As contratações e aquisições, em sua maioria, realizou-se pela modalidade Pregão, na forma eletrônica, optando-se por contratar por meio de Adesão às Atas de Registro de Preços na forma prevista pelo Decreto 3.931/2001. Por esse motivo, restou prejudicada a execução orçamentária e financeira dos créditos recebidos.

Apesar de contar com um quadro ainda reduzido de pessoal, foram iniciadas as ações necessárias visando a instalação física da nova sede da EPL, o que inclui a locação do imóvel, a implantação da estrutura elétrica, hidráulica e de telefonia e rede, bem como a aquisição do mobiliário e equipamentos necessários para possibilitar o regular desempenho das funções e atividades da empresa.

Do ponto de vista finalístico, no ano de 2012, grandes projetos foram iniciados visando o cumprimento das metas estabelecidas pelo Ministério dos Transportes como o Plano Integrado de Transportes, Planejamento do TAV, Painel de Melhores Práticas e Resultados de Eficiência Logística e, Biblioteca/ Catálogo de novas Tecnologias e Licenças Ambientais. A EPL realizou o planejamento e iniciou a estruturação/implantação de alguns de seus projetos prioritários, a saber:

- **Programa de Investimento em Logística ó PIL:** A EPL participou ativamente da definição e estruturação dos projetos que integram o Programa de Investimento em Logística ó PIL, lançado pelo Governo Federal, e que tem por objetivo atrair investimentos para os setores ferroviário, rodoviário, portuário, aeroportuário e aquaviário, de modo a promover a ampliação e a melhoria da infraestrutura nacional;

- **Estudos ambientais (EIA/RIMA):** A EPL iniciou os procedimentos internos (estudos, projetos básicos, orçamentos, etc.) visando a contratação dos estudos ambientais necessários à obtenção do licenciamento ambiental das rodovias e ferrovias inseridas no PIL bem como do Trem de Alta Velocidade;

- **Estruturação da participação da EPL no projeto do Trem de Alta Velocidade - TAV:** Durante o exercício de 2012, a EPL realizou o planejamento e iniciou diversas ações necessárias à sua participação no projeto do Trem de Alta Velocidade ó TAV, dentre as quais: **(a)** avaliação dos métodos mais adequados para a implantação da infraestrutura e da superestrutura para trens de alta velocidade; **(b)** início dos procedimentos internos visando a contratação de uma gerenciadora/integradora dos projetos básico e executivo da infraestrutura do TAV; **(c)** projeção dos procedimentos necessários à implantação da infraestrutura (ex. desapropriações, reassentamentos, modelo de exploração imobiliária, etc) e das estações do TAV; e **(d)** modelagem dos aspectos envolvidos na transferência de tecnologia da operação do TAV para a EPL;

- **Plano Nacional de Logística Integrada ó PNLI:** A EPL iniciou a modelagem e o desenvolvimento do PNLI, instrumento de planejamento que inclui, dentre outras ações: **(a)** a identificação dos padrões de serviço da infraestrutura de transporte; **(b)** a implantação de um sistema de simulação da rede, de um cadastro da infraestrutura existente e respectiva projeção de tráfego, além da padronização para projetos futuros; **(c)** o monitoramento dos padrões de serviços, da malha atual e futura, identificando os desvios em relação ao padrão estabelecido; e **(d)** a criação de um estoque de projetos que auxiliará o Governo Federal na determinação dos investimentos que gerarão mais eficiência e principalmente qual a sequência de investimentos a ser realizada e,

- **Observatório Nacional de Logística:** No ano de 2012, a EPL promoveu ações concretas visando criar as condições necessárias para o estabelecimento de um padrão nacional para a gestão e o monitoramento do setor de transporte e logística, em tempo real, que possibilitará o fortalecimento da capacidade de planejamento e atuação estatal neste segmento em todo o território nacional.

Dessa maneira, a EPL buscou criar as condições necessárias visando o cumprimento do seu objeto e seus objetivos institucionais no planejamento da logística nacional e na implantação do transporte de alta velocidade.

ANEXOS

ANEXO I 6 DECLARAÇÃO DE BENS E RENDAS



Declaração relacionada à entrega e ao tratamento das Declarações de Bens e Renda.

DECLARAÇÃO

Eu, Márcia Maria Simões de Oliveira Murad, CPF nº 769.677.941-91, Coordenador IV, declaro, para fins de prova junto ao Tribunal de Contas da União – TCU, que os servidores ocupantes de cargos comissionados, Diretores e Conselheiros encontram-se em dia com a obrigação de apresentação da Declaração de bens e rendas de que trata a Lei nº. 8.730, de 10 de novembro de 1993, perante esta Unidade de Recursos Humanos.

Brasília, 12 de março de 2013.


Márcia Maria Simões de Oliveira Murad
Responsável pela Unidade de Recursos Humanos

ANEXO II 6 DECLARAÇÃO DE ATUALIZAÇÃO DE DADOS NO SIASG E SICONV



Declaração de Inserção e atualização de dados no SIASG

DECLARAÇÃO

Eu, João Fernandes Moraes, CPF nº. 113.178.840-00, Consultor I, lotado no Núcleo de Gestão, declaro, aos Órgãos de controle interno e externo que todas as informações referentes a contratos, firmados até o exercício de 2012 por esta Unidade estão disponíveis e atualizadas, respectivamente, no Sistema Integrado de Administração de Serviços Gerais - SIASG, conforme estabelece o art. 19 da Lei nº. 12.465, de 12 de agosto de 2011 e suas correspondentes em exercícios anteriores, exceto, os oriundos de Adesões às Atas de Registro de Preços de outros Órgãos devido a impossibilidade do SIASG.

Brasília, 12 de março de 2013

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'João Moraes', is written over a faint, circular stamp or watermark. The signature is fluid and cursive.

Responsável pela Unidade de Acompanhamento de Contratos

ANEXO III 6 DECLARAÇÃO DO CONTADOR

DECLARAÇÃO DO CONTADOR			
Denominação completa (UJ)		Código da UG	
EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A - EPL		395001	
<p>Declaro que os demonstrativos contábeis constantes do SIAFI (Balanços Orçamentário, Financeiro e Patrimonial e as Demonstrações das Variações Patrimoniais, do Fluxo de Caixa e do Resultado Econômico), regidos pela Lei n.º 4.320/1964 e pela Norma Brasileira de Contabilidade Aplicada ao Setor Público NBC T 16.6 aprovada pela Resolução CFC nº 1.133/2008, relativos ao exercício de 2012, refletem adequada e integralmente a situação orçamentária, financeira e patrimonial da unidade jurisdicionada que apresenta Relatório de Gestão.</p> <p>Estou ciente das responsabilidades civis e profissionais desta declaração.</p>			
Local	BRASÍLIA - DF	Data	21/02/2013
Contador Responsável	LEUDA MARIA DE JESUS	CRC nº	15861/O-5

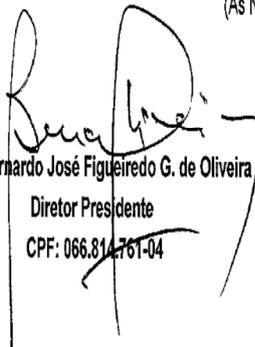

Leuda Maria de Jesus
CRC/DF nº 15861/O-5
EPL

ANEXO IV 6 DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

EPL - EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A
 DEMONSTRAÇÕES DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO
 DOS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO
 Em R\$ 1

Histórico Classificação	Capital Social	Reserva de Capital	Lucros ou Prejuízos Acumulados	Total
Saldo em 01 de janeiro de 2012	-	-	-	-
Capital Subscrito	50.000.000,00	-		50.000.000,00
Capital a Integralizar	(45.000.000,00)			(45.000.000,00)
Atualização de Reservas do Capital		-		-
Ajustes de Exercícios Anteriores				-
Prejuízo Líquido do Exercício			(196.313,64)	(196.313,64)
Saldo em 31 de Dezembro de 2012	5.000.000,00	-	(196.313,64)	4.803.686,36

(As Notas Explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis)


 Bernardo José Figueiredo G. de Oliveira
 Diretor Presidente
 CPF: 066.814.761-04


 Hedererton Andrade Santos
 Diretor
 CPF: 252.506.298-14


 Hélio Mauro França
 Diretor
 CPF: 116.605.701-15


 Leuda Maria de Jesus
 Contador
 CRC - DF 05861/0-5

EPL- EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A
BALANÇO PATRIMONIAL LEVANTADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2012

		Em R\$ 1		
A T I V O			P A S S I V O	
		31/12/2012		
			31/12/2012	
ATIVO		5.552.779,38	PASSIVO	5.552.779,38
ATIVO CIRCULANTE		5.549.839,38	PASSIVO CIRCULANTE	749.093,02
Disponível		5.359.661,62	Contas a Pagar	748.893,22
Conta Limite de Saque		333.098,13	Pessoal a Pagar	2.364,20
Aplicações Financeiras		5.026.563,49	Provisão Férias	209.127,31
Caixa Econômica Federal		5.026.563,49	Encargos Sociais a Recolher	457.361,43
			Encargos Sociais Provisões	72.776,30
Direitos Realizáveis		190.177,76	Impostos a Pagar	7.263,98
Adiantamento a Fornecedores		8.600,00		
Adiantamento de Férias		8.600,00	Outros Títulos a Pagar	199,80
Impostos e Encargos a compensar		181.577,76		
ATIVO NÃO CIRCULANTE		2.940,00	PATRIMÔNIO LÍQUIDO	4.803.686,36
Imobilizado		2.940,00	Capital Social Integralizado	5.000.000,00
Bens Móveis		3.150,00	Prejuízos Acumulados	(196.313,64)
(-) Depreciação de Bens Móveis		-210,00	Prejuízo do Exercício	(196.313,64)
TOTAL DO ATIVO		5.552.779,38	TOTAL DO PASSIVO	5.552.779,38

(As Notas Explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis)


 Bernardo José Figueiredo G. de Oliveira
 Diretor Presidente
 CPF: 066.844.761-04


 Helder Antonio Amaral Santos
 Diretor
 CPF: 252.506.298-14


 Helio Mauro França
 Diretor
 CPF: 116.605.701-15

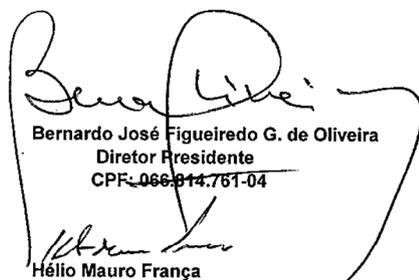

 Leuda Maria de Jesus
 Contador
 CRC - DF 05861/0-5

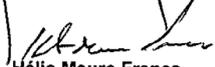
EPL - EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A

DEMONSTRAÇÕES DO RESULTADO DO EXERCÍCIO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2012

	Em R\$ 1
RECEITAS OPERACIONAIS	4.429.611,21
Receitas de Subvenções Econômicas para Custeios	4.429.611,21
DESPESAS OPERACIONAIS	4.652.602,04
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	4.652.602,04
Pessoal e Encargos	3.180.794,65
Outras Despesas Administrativas	1.455.472,82
Despesas Tributárias	16.124,57
Despesa Depreciação/Amortização	210,00
RESULTADO OPERACIONAL BRUTO	(222.990,83)
Outras Receitas Operacionais	
Receitas Financeiras	33.941,17
RESULTADO DO EXERCÍCIO ANTES DA PROVISÃO IR/CSLL	-189.049,66
Contribuição Social Sobre Lucro Líquido	2.723,99
Imposto de Renda Sobre Lucro Líquido	4.539,99
PREJUÍZO DO EXERCÍCIO	-196.313,64

(As Notas Explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis)


Bernardo José Figueiredo G. de Oliveira
 Diretor Presidente
 CPF: 066.814.761-04


Hélio Mauro França
 Diretor
 CPF: 116.605.701-15


Hege Wilson Andrade Santos
 Diretor
 CPF: 252.506.298-14


Leuda Maria de Jesus
 Contador
 CRC - DF 05861/0-5

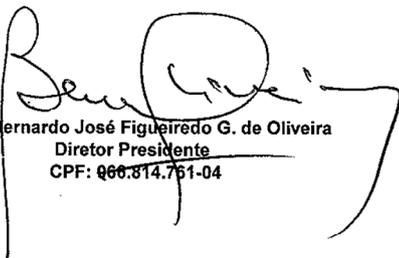
EPL - EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A

DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA

LEVANTADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2012

ATIVIDADES OPERACIONAIS	
Prejuízo	(196.313,64)
(+/-) Ajustes	
Depreciação	210,00
Variações nos Ativos e Passivos	
Adiantamento Concedido	(8.600,00)
Impostos e Encargos a Compensar	(181.577,76)
Pessoal a Pagar	2.364,20
Provisões de Férias e Encargos	281.903,61
Encargos Sociais a Recolher	457.361,43
Impostos a Pagar	7.263,98
Outros Títulos a Pagar	199,80
Caixa líquido atividades operacionais	558.915,26
ATIVIDADES DE INVESTIMENTOS	
Aquisição de Ações (Part. Outras Cias)	
Aquisição de Móveis e Utensílios	(3.150,00)
Aquisição de Terrenos	
Caixa Líquido atividades de investimentos	(3.150,00)
ATIVIDADES DE FINANCIAMENTO	
Integralização do Capital	5.000.000,00
Varição de Caixa e Equivalentes	5.359.661,62
Saldo Final de Caixa e Equivalentes	5.359.661,62

(As Notas Explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis)


Bernardo José Figueiredo G. de Oliveira
Diretor Presidente
CPF: 066.814.761-04


Hederilton Andrade Santos
Diretor
CPF: 252.506.298-14


Hélio Mauro França
Diretor
CPF: 116.605.701-15


Leuda Maria de Jesus
Contador
CRC - DF 05861/0-5

ANEXO V 6 NOTAS EXPLICATIVAS

EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A - EPL

NOTAS EXPLICATIVAS

NOTA 1. CONTEXTO OPERACIONAL

A Empresa de Planejamento e Logística S.A – EPL, é uma empresa pública vinculada ao Ministério dos Transportes, constituída sob a forma de sociedade por ações, de capital fechado, sendo a União detentora de 100% das ações. Criada pela Lei 12.743, de 19 de dezembro de 2012 (que altera as Leis nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e nº 12.404, de 4 de maio de 2011), foi inicialmente denominada Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. (ETAV) e passou a ser Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL), conforme Ata da Assembleia Geral Extraordinária realizada em 6 de setembro de 2012, sua matriz está localizada em Brasília, Distrito Federal, Brasil. Tem por objeto:

- a) planejar e promover o desenvolvimento do serviço de transporte ferroviário de alta velocidade de forma integrada com as demais modalidades de transporte, por meio de estudos, pesquisas, construção da infraestrutura, operação e exploração do serviço, administração e gestão de patrimônio, desenvolvimento tecnológico e atividades destinadas à absorção e transferência de tecnologias;
- b) prestar serviços na área de projetos, estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no País, consideradas as infraestruturas, plataformas e os serviços pertinentes aos modos rodoviário, ferroviário, dutoviário, aquaviário e aeroviário;
- c) coordenar, executar, fiscalizar e administrar obras de infra e superestrutura de transporte ferroviário de alta velocidade; administrar os programas de operação da infraestrutura ferroviária de alta velocidade nas ferrovias outorgadas à EPL; prestar serviços aos órgãos e entidades da União, Estados, Distrito Federal e Municípios em assuntos de sua especialidade;
- d) elaborar estudos especiais a respeito da demanda global e intermodal de transportes, por regiões, no sentido de subsidiar a incorporação desses elementos na formulação de políticas públicas voltadas à redução das desigualdades regionais, e exercer outras atividades pertinentes ao seu objeto, conforme previsão do Estatuto social.

NOTA 2. APRESENTAÇÃO E BASE DAS INFORMAÇÕES CONTÁBEIS

1. As demonstrações financeiras foram elaboradas a partir de diretrizes contábeis emanadas da Lei 6.404/76 e alterações promovidas pelas Leis 11.638/07 e 11.941/09, e de acordo com as práticas adotadas no Brasil – BR GAAP assim como as Normas Brasileiras de Contabilidade expedidas pelo Conselho Federal de Contabilidade (CFC) e os Pronunciamentos do Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC);
2. As demonstrações financeiras originam-se de fatos contábeis vinculados ao Princípio do Registro pelo Valor Original e os saldos estão disponibilizados em unidade de Real (R\$ 1);
3. A Empresa de Planejamento e Logística S.A – EPL integra o Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal – SIAFI, na forma total, conforme disposto na Lei nº 4.320, de 17/03/1964.



NOTA 3. PRINCIPAIS PRÁTICAS CONTÁBEIS

APURAÇÃO DO RESULTADO

As receitas de subvenção e as despesas operacionais estão demonstradas obedecendo ao regime de competência, incluindo os efeitos das variações monetárias computadas sobre os ativos e passivos indexados, obtendo um prejuízo de R\$ 196.313,64 ocasionado principalmente pelo provisionamento de férias e respectivos encargos sociais.

ATIVO CIRCULANTE – R\$ 5.549.839,38

São apresentados pelos Créditos a Receber, sendo constituído por Limite de Saque com Vinculação de Pagamento em R\$ 333.098,13, Aplicações Financeiras no valor de R\$ 5.026.563,49 Adiantamentos Concedidos em R\$ 8.600,00 Impostos e Encargos a Compensar em R\$ 181.577,76.

Saldo da Conta Limite de Saque Com Vinculação de Pagamento em 31/12/2012:

Vinculação	31/12/2012
310 - Pagamento Pessoal	3.153,91
400 - Custeio/Invest. C/ Exig. De Empenho	288.341,95
412 - Pagamento de Cartão de Crédito	743,26
510 - Custeio Pagto Pessoal/Auxílios	40.859,01
Total	333.098,13

APLICAÇÃO FINANCEIRA – R\$ 5.026.563,00

A aplicação financeira corresponde ao valor da integralização do capital efetuado junto à Caixa Econômica Federal, acrescido dos rendimentos auferidos até 31/12/2012.

ATIVO NÃO CIRCULANTE – R\$ 2.940,00

IMOBILIZADO - R\$ 2.940,00

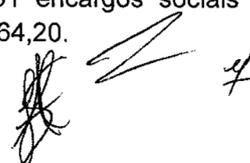
Corresponde à aquisição de imobilizado no valor de R\$ 3.150,00 deduzido da respectiva depreciação.

PASSIVO CIRCULANTE – R\$ 749.093,02

Representados por provisão de férias no valor de R\$ 209.127,31 encargos sociais em R\$ 530.137,73 Impostos a pagar de 7.263,98 e Pessoal a Pagar R\$ 2.364,20.

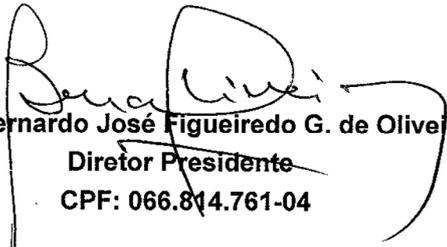


2



PATRIMÔNIO LÍQUIDO - R\$ 4.803.686,36

Representado pelo Capital Social integralizado de R\$ 5.000.000,00 sendo a União detentora de 100% das ações ordinárias, sem valor nominal e Prejuízo de R\$ 196.313,64. Não houve destinação para reserva legal e distribuição mínima dos dividendos, em função do prejuízo apurado no exercício.


Bernardo José Figueiredo G. de Oliveira
Diretor Presidente
CPF: 066.814.761-04


Heldervertton Andrade Santos
Diretor
CPF: 252.506.298-14


Hélio Mauro França
Diretor
CPF: 116.605.701-15


Leuda Maria de Jesus
Contador
CRC - DF 05861/0-5

ANEXO VI ó PARECER DA AUDITORIA INDEPENDENTE



RELATÓRIO DOS AUDITORES INDEPENDENTES SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

AOS
DIRETORES E CONSELHEIROS
EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S/A – EPL
Brasília - DF

Examinamos as demonstrações contábeis da Empresa de Planejamento e Logística, que compreendem o balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2012 e as respectivas demonstrações do resultado, das mutações do patrimônio líquido e dos fluxos de caixa para o exercício findo naquela data, assim como o resumo das principais práticas contábeis e demais notas explicativas.

Responsabilidade da administração sobre as demonstrações contábeis

A administração da Empresa é responsável pela elaboração e adequada apresentação dessas demonstrações contábeis de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e pelos controles internos que ela determinou como necessários para permitir a elaboração de demonstrações contábeis livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro.

Responsabilidade dos auditores independentes

Nossa responsabilidade é a de expressar uma opinião sobre essas demonstrações contábeis com base em nossa auditoria, conduzida de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria. Essas normas requerem o cumprimento de exigências éticas pelos auditores e que a auditoria seja planejada e executada com o objetivo de obter segurança razoável de que as demonstrações contábeis estão livres de distorção relevante.

Uma auditoria envolve a execução de procedimentos selecionados para obtenção de evidência a respeito dos valores e divulgações apresentados nas demonstrações contábeis. Os procedimentos selecionados dependem do julgamento do auditor, incluindo a avaliação dos riscos de distorção relevante nas demonstrações contábeis, independentemente se causada por fraude ou erro. Nessa avaliação de riscos, o auditor considera os controles internos relevantes para a elaboração e adequada apresentação das demonstrações contábeis da Empresa para planejar os procedimentos de auditoria que são apropriados nas circunstâncias, mas não para fins de expressar uma opinião sobre a eficácia desses controles internos da Empresa. Uma auditoria inclui, também, a avaliação da adequação das práticas contábeis utilizadas e a razoabilidade das estimativas contábeis feitas pela administração, bem como a avaliação da apresentação das demonstrações contábeis tomadas em conjunto.

Acreditamos que a evidência de auditoria obtida é suficiente e apropriada para fundamentar nossa opinião.

Opinião

Em nossa opinião, as demonstrações contábeis acima referidas apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da Empresa de Planejamento e Logística - EPL em 31 de dezembro de 2012, o desempenho de suas operações e os seus fluxos de caixa para o exercício findo naquela data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.



SEPS Qd. 705/905 - Bloco "B" - Conj. 417 - CEP: 70339-085 - Brasília - D. Federal
Telefone: 0055 (61) 3242-5418 - 0055 (61) 3242-5448 - Skype: soma.auditoria
E-mail: diretorio@somauditoria.com.br - diretorio@somauditoria.com.br - secretaria@somauditoria.com.br
web: www.somauditoria.com.br

Página - 2

Outros assuntos

- **Início das Atividades da Empresa.**
A Lei 12.404, de 4 de maio de 2011, autorizou a criação da EPL e a mesma iniciou suas atividades em 2012.

Brasília, 17 de abril de 2013.



SOMA – AUDITORIA, MÉTODOS ORGANIZACIONAIS E SISTEMAS
CRC-DF nº 000378/O

ZAIDA MARIA MACHADO ALBEA
Contadora CRC-DF nº 0076250-0

